

EDITORIALES

Un final anunciado

Conviene no dramatizar la repetición electoral, aunque es dudoso que los líderes políticos hayan extraído lecciones válidas de este fracaso colectivo

El rey Felipe VI se vio obligado ayer a dar por inservible el escrutinio del 28 de abril y a no proponer ningún candidato a la Presidencia del Gobierno al no existir una mayoría que garantice su investidura, lo que aboca a España a una repetición de las elecciones generales. Serán las cuartas en cuatro años. La legislatura que debía iniciarse hace ya casi cinco meses estaba abocada al fracaso. Es más, los acontecimientos de las últimas horas han demostrado que el país puede sentirse más seguro si vuelve a las urnas que si, para evitar la cita con ellas del 10 de noviembre, continúa depositando en los principales actores de la política partidaria la confianza en una gobernación solvente de los intereses comunes. Conviene no dramatizar porque es mejor que los ciudadanos retomen con su voto las riendas del país que someter su futuro al resultado incierto de una subasta tan caprichosa. Una vez fallido el intento de investidura de Pedro Sánchez en julio, se hizo evidente que no sería fácil salvar el trámite en septiembre. Era improbable que el transcurso del verano pudiera atenuar las diferencias de partida. Además, a medida que el líder socialista daba señales de que podía estar más interesado en unos nuevos comicios que en verse condicionado en su acción de gobierno por una u otra alianza, las demás formaciones fueron asimilando el desafío que supondría la convocatoria del 10-N. Hoy nadie se muestra incómodo en ella. Ningún partido puede dar señales de sentirse perjudicado por un desenlace tan anunciado si no quiere descolgarse en la liza electoral. Pero el recurso generalizado al tacticismo hace que la incertidumbre sobre sus efectos últimos afecte a las expectativas de todas las fuerzas políticas, sin excepción. También al PSOE de Sánchez, que parecía más interesado en mejorar su posición con otras elecciones, pero que se ha visto retratado en su impasibilidad a la hora de procurar una mayoría de Gobierno. Es dudoso que el 10-N dé paso a una legislatura gobernada con coherencia, que asegure cuando menos cuatro años de estabilidad. Sobre todo, porque cada líder y partido en contienda no parece capaz de asumir la necesidad de acuerdos de Gobierno y de consensos básicos, a pesar de que la fragmentación parlamentaria los hace imprescindibles.

REACIOS A APRENDER. Pedro Sánchez, Pablo Casado, Albert Rivera y Pablo Iglesias no solo han interpretado con una laxitud extrema las previsiones del artículo 99 de la Constitución sobre el proceso de investidura, incluso transfiriendo a su literalidad las culpas de la indolencia partidaria. Además, han sorteado la discusión sobre los retos que afectan al país. Como si las reformas pendientes en materia económica, la cohesión solidaria en la diversidad de las autonomías, la integración en la Europa atenuada por el 'Brexit' y la navegación en un mundo global sometido a inesperadas tensiones pudieran atajarse mediante unas cuantas frases. Existen muy graves dudas sobre la eventualidad de que hayan extraído lecciones que pudieran validarse a partir del 10-N. De que sus respectivos partidos estén en condiciones de corregir, elecciones mediante, el rumbo marcado por sus indiscutidos líderes. Está claro que, una vez finiquitada la legislatura antes de empezar, cada fuerza política tenderá a cerrar filas para afrontar la campaña. La muestra más palpable de su respectivo engrimiento partidista es la naturalidad con la que cada cual trató de aprovecharse del encuentro de ayer con el Rey para mantener el suspense en beneficio propio.

EL COMERCIO LA VOZ DE AVILÉS

DIARIO DECANO DE LA PRENSA ASTURIANA
EDITA EL COMERCIO, S.A. Siglo II. Año XLII. Número 14338

Director General
Goyo Ezama Meabe

Director
Marcelino Gutiérrez

Director Adjunto
Ángel M. González

Publicidad
CM Asturias
Gerente:
Julio Valle Ruiz

Jefes de Edición
María de Alvaro
y Carlos Prieto

Jefa de Información
Leticia Álvarez

Adjunto a la Dirección
Andrés Presedo

Jefa de Redacción de LA VOZ DE AVILÉS

Ruth Arias

Jefes de Área Laura Fonseca (GUÓN Y ASTURIAS), José Javier Rodríguez Medina (OPINIÓN), Octavio Viba (POLÍTICA Y ECONOMÍA), Miguel Rojo (CULTURA Y SOCIEDAD), José Ángel García (DEPORTES), Cristina Tuero (INTERNET) y José Simat (FOTOGRAFÍA)

Subjefes de Área Adrián Azúñ (GUÓN Y ASTURIAS), Daniel Fernández y Noelia Erasquin (POLÍTICA Y ECONOMÍA), Eduardo Alonso (DEPORTES) y David Trapote (DISEÑO)

Jefa de Redacción de Oviedo Paz de Alvear

Las infraestructuras y el transporte en Asturias

IGNACIO GARCÍA-ARANGO/AVELINO ACERO
PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN FORO JOVELLANOS

La lamentable situación de toda la red de transporte ferroviario en Asturias se debe resolver de forma seria, pensando en el futuro de las personas y en el desarrollo social y económico del territorio, dejando de lado el cortoplacismo electoralista al que nos tiene acostumbrados la clase política



Las grandes obras de infraestructuras son las catedrales de hoy. El fin para el que se construyen es bien distinto del que tenían las edificaciones, religiosas o militares, de siglos pasados. Nosotros buscamos el desarrollo económico, social y humano. Gracias a ellas muchas zonas del planeta lo han conseguido.

Este triunfo del humano debe enorgullecernos del desarrollo científico y técnico alcanzado.

En esta confortable sociedad, que por fortuna disfrutamos, tendemos a pensar que los poderes públicos deben resolver todas nuestras deficiencias. Y las infraestructuras, no iban a ser menos.

Nosotros, que somos ingenieros, siempre hemos sido unos grandes defensores de las mismas. Consideramos que se deben proyectar y terminar lo más rápidamente posible. Son grandes inversiones públicas y por tanto cuanto antes se pongan en funcionamiento, antes empiezan a devolver al ciudadano el coste de su inversión.

Por ello decimos: hagamos infraestructuras, las necesarias y justificadamente posibles, pero nunca olvidemos que ellas solas no resuelven nuestros problemas. Son solo herramientas a través de las cuales los seres humanos podemos crear riqueza, pero no olvidemos que la única que genera directamente es la derivada del trabajo y del beneficio en su construcción. Después, si no se ponen en servicio, lo que generan es gasto.

Por tanto, consideramos necesario hacer las que se precisen, pero es imprescindible ponerlas en funcionamiento rápidamente para rentabilizar la inversión. Al respecto algunos ejemplos, no precisamente a imitar, son la Variante de Pajares, cuyos túneles se acabaron de perforar en Julio del año 2010; el Puerto del Musel, hoy a medio rendimiento, y la ZALIA, imprescindible para dar sentido a la Variante y al citado puerto: las tres fundamentales para generar riqueza en una región no sobrada de ella.

Es necesario decir también que a la hora de proyectar infraestructuras hay que hacerlo pensando en la economía del futuro, sin olvidar el presente por supuesto, pero nunca para resucitar al pasado.

Por centrarnos en lo nuestro, no se puede diseñar la explotación de un ferrocarril en Asturias pensando en transportar carbón a térmicas que ya están cerrando o defender, con la misma estrategia, el montaje de vía en ancho ibérico, pues nada indica que por la Variante de Pajares vayan a pasar los millones de

toneladas del tipo de las que hablan los directivos del Puerto de Gijón.

Por ello es necesario pensar en transportar productos nuevos, de más valor añadido y en otras condiciones muy diferentes a las del carbón, graneles o productos siderúrgicos. Se necesita, además, una estructura logística que sirva de enlace entre la economía y las infraestructuras.

Solo a partir de las premisas anteriores, podemos pedir esas infraestructuras con visos de ser respetados.

En cuanto a otras infraestructuras, defendemos la necesidad de construir un nuevo ferrocarril a lo largo de la Cornisa Cantábrica, que permita hacer de todo el arco atlántico, desde Oporto hasta Bretaña, un gran espacio económico.

Esta es una gran región que, con la excepción del País Vasco español, sufre un importante deterioro económico y que por su localización, clima, cultura, etc., debería estar peleando por estar a la cabeza de Europa.

No olvidemos que el ferrocarril cantábrico también permitiría unir a los grandes puertos del norte -Vigo, Coruña, Ferrol, Avilés, Gijón, Santander y Bilbao- con los de Levante a través de Miranda de Ebro, Zaragoza y Teruel.

No pretendemos un ferrocarril de alta velocidad, ni pensamos en los viajeros como prioridad. Pensamos en un tren moderno que se corresponda con el Siglo XXI, capaz de circular a velocidades

homologables con las europeas, 200 Km/hora, que permita poner en la Europa central las mercancías generadas en nuestro espacio territorial privilegiado, en un tiempo razonable y a un precio competitivo. Esta es también una estrategia eficaz para fijar población y hacer atractiva, a las personas más jóvenes, la vida en estas tierras maravillosas.

Desde Cantabria ya se están planteando la unión ferroviaria con Bilbao; imitémoslos y digamos que desde Asturias queremos lo mismo. Así mismo, unámonos para la citada petición con Galicia, que en este asunto tiene los mismos intereses que nosotros.

Asunto también de importancia vital es el Eje Cantábrico-Mediterráneo. La demanda de reactivación del ferrocarril desde Zaragoza a Valencia por Teruel, por parte de levantinos y aragoneses, la debemos compartir con ellos y con vascos, cántabros y gallegos, pues conectar los puertos del cantábricos y los levantinos es imprescindible para vertebrar las comunicaciones ferroviarias desde el Norte-Noroeste de la Península Ibérica con Europa, para así, junto con



:: GASPAR MEANA

Miércoles 18.09.19
EL COMERCIO

OPINIÓN | 39

los corredores Cantábrico futuro y Mediterráneo en construcción, crear una red transversal que complemente la radial vigente en la actualidad.

En un artículo reciente, publicado en medios asturianos, se plasmaban unas cifras millonarias de inversión para el eje Bilbao-Valencia por el valle del Ebro, cuyo origen desconocemos, pero que suponemos suficientemente fundadas. Después de haber sufrido año tras año la queja desde distintos estamentos de la sociedad asturiana del coste, muy encajado por cierto, para una obra de semejante envergadura, la de los túneles de la Variante de Pajares, no hemos escuchado ni leído en nuestra tierra, semejantes lamentos por los más de 8.000 millones de euros que separan las inversiones entre el corredor del Ebro y nuestra espléndida obra, semiterminada hace casi una década y, hoy, muerta de risa.

Por otra parte estamos sufriendo en Asturias, el desastre absoluto del transporte de viajeros en las líneas de cercanías. Disponemos de una red ferroviaria (llega al 85% de la población) que es una de las más amplias de España, pues Asturias es desde mediados del Siglo XIX uno de los primeros territorios que dispuso de servicios ferroviarios: siempre hemos tenido al tren como algo muy nuestro.

El abandono de esta red tan necesaria para la movilidad sostenible de nuestros habitantes, para su desarrollo social, para mantener población o para atraer personas jóvenes a residir aquí, es una de las grandes vergüenzas de nuestros días. En los últimos años lo poco que se ha invertido en nuestras cercanías ha sido para expulsar al viajero del tren:

Un ejemplo notable es el traslado de la estación de Gijón, que ha producido la pérdida anual de más de 3.000.000 viajeros desde el año 2005. Al día de hoy está por debajo de 2.000.000 usuarios al año y perdiendo cada día un poco más, pues el tren para que sea eficaz debe llevar al viajero al centro de las ciudades y la política actual parece ser exactamente la contraria.

Si hay que cerrar alguna estación, bien porque la demanda lo justifique o porque en algunas localidades compiten Renfe y Feve, ciérrase. Pero una vez hecho un estudio serio al respecto pongámonos a trabajar por la recuperación de la red. La de Feve no necesita grandes inversiones; lo primero que precisa es una gestión eficaz. Una multimodal que permita articular todos los modos de transporte disponibles, potenciar al Consorcio de Transportes y dejar a un lado localismos que frenan nuestro desarrollo. Necesaria es también esa Área Central en la que nadie sobra: pongamos al Consorcio a su servicio.

Volviendo a las comunicaciones exteriores, no entendemos la ubicación de una estación término en Pola de Lena, para desde ella y con trenes lanzaderas dar servicio a todos los viajeros de Asturias. ¿Por qué no siguen en el mismo tren con el correspondiente intercambiador de ancho de vía, por el momento y hasta la conversión a ancho estándar europeo, si la mayoría de los viajeros van a Oviedo y Gijón?. El ministro Ábalos nos dice que próximamente se podrán ganar 15 minutos en el viaje a Madrid desde Asturias, nosotros tenemos ocurrencias que nos permitan perder 30.

En resumen, que consideramos que la lamentable situación de toda la red de transporte ferroviario de Asturias se debe resolver tras abordarlo seriamente, pensando en el futuro de las personas y en el desarrollo social y económico del territorio, dejando de lado el cortoplacismo electoralista al que nos tiene tan acostumbrada la clase política en general.

Salvo honrosísimas excepciones, también tiene su responsabilidad la clase empresarial, pues nunca por su parte se hizo tampoco un estudio serio de lo que la región necesita. Deberían dirigir su mirada a Levante y analizar lo que hacen allí sus empresarios.

SANSÓN



EN PRIMER PLANO

IÑAKI URDANGARIN



Salidas para hacer voluntariado. El juez ha autorizado a Iñaki Urdangarin a salir de la cárcel dos veces por semana durante unas horas para llevar a cabo una labor de voluntariado. El juez justifica su decisión, en contra del criterio de

Instituciones Penitenciarias y de la Fiscalía, debido a su aislamiento social ya que cumple condena en el centro penitenciario de mujeres de Brieva y en un módulo diferente «sin contacto con otros internos». Urdangarin colaborará con un hogar de discapacitados.

BORIS JOHNSON PRIMER MINISTRO DEL REINO UNIDO



En manos del Supremo. El Tribunal Supremo británico inició ayer un juicio de tres días en el que analizará los veredictos emitidos por el Tribunal Superior de Londres y la Corte de Apelaciones de Escocia, que fallaron a favor y en contra del

Ejecutivo, respectivamente, en lo tocante a la suspensión del Parlamento por cinco semanas. La presidenta del Tribunal ha especificado que no entrará en el contenido del 'Brexit' sino en si fue o no constitucional la suspensión decidida por Johnson.

JAMES RHODES PIANISTA Y ESCRITOR



Nuevo libro. El músico y escritor británico James Rhodes, que reside en Madrid desde hace dos años, presentó ayer un libro, 'Mi Playlist', sobre los siete compositores más grandes de la historia de la música, a los que pretende dar a conocer a

todos los públicos (Bach, Mozart, Beethoven, Chopin, Schubert, Rachmáninov y Ravel). «España es Disneylandia comparado con Londres», declaró, y por eso está en trámites para obtener la nacionalidad española y no quiere ni oír hablar de regresar a su país natal.

Amargas lluvias de otoño

LUIS DíEZ TEJÓN
ESCRITOR



El tópic otoño caliente trae este año un añadido de tragedia, ante la que pierden toda su falsa prestancia los vaivenes de los políticos en su interminable regateo por los sillones del poder. Una maldita gota fría cayó sobre las tierras levantinas, sumergiéndolas en un mar de agua y dejando sobre ellas algo parecido a las terribles imágenes que nos llegan a veces desde las tierras tropicales castigadas por los monzones. Ciudades y campos, carreteras, vías, coches, casas, recuerdos, testimonios del pasado y proyectos de futuro apenas iniciados han quedado sumergidos, sin más esperanza que la que pueda derivarse de que, cuando las aguas se retiren, lo que se encuentre no sea tan terrible como lo que se teme. Las cifras de la devastación parece que van a ser enormes, aunque todas ellas no pueden compararse con las pérdidas dolorosamente irreparables de quienes no pudieron escapar de

las aguas enloquecidas.

Los golpes de la naturaleza siempre nos causan una obligada y morbosa admiración, justamente por hacernos sentir la realidad de nuestra absoluta impotencia ante ellos. En el caso de los fenómenos meteorológicos, los expertos dan explicaciones y se esfuerzan en hacer predicciones, pero siempre cogen desprevenidas a las poblaciones que azotan, sorprendiendo a sus habitantes en sus tareas cotidianas sin que tengan tiempo de planificar una respuesta. No debe de ser fácil. Los caprichos de las nubes son eso, caprichos; no obedecen a ninguna ley, no cabe evitarlos ni apenas prevenirlos con garantías de tiempo suficiente. Naturalmente, la culpa de estas inundaciones la tiene ese nuevo mantra de todas las desgracias que es el cambio climático y, por tanto, nosotros por ser sus causantes, cuando lo cierto es que las gotas frías sobre el Levante español no son precisamente de ahora. Aún

muchos recordarán aquella devastadora riada de 1957 en Valencia, que causó 80 muertos y propició que se desviase el cauce del río Turia de la ciudad para que no se repitiese la catástrofe; cinco años después, en la provincia de Barcelona, la tragedia fue mucho mayor: mil muertos en apenas tres horas. Y hay noticias de unas cuantas de efectos semejantes a lo largo de los siglos.

En ese campo de desolación, en el que vidas y haciendas están a expensas de unas circunstancias que pueden cambiar a cada minuto, la única mirada de esperanza que les queda a los afectados es la que se dirige a la solidaridad y la eficacia de las ayudas, y en eso siempre sabemos estar a la mayor altura. Abnegación, esfuerzo, sacrificio, competencia y generosidad en la entrega. No solo los que tienen como misión ayudarnos -Guardia Civil, bomberos, UME-, sino los voluntarios que se ofrecen desinteresadamente, ofrecen lo mejor de sí mismos hasta más allá de todo deber. Somos una sociedad fuerte, cohesionada por sólidos valores de solidaridad y generosidad, que son el peso de muchos siglos de peripecia común, y que salen a flote en los momentos de adversidad. Qué pequeños parecen aquí los oportunistas de la división y los medios que les jalean.