

Uno pare y otro se queda con el niño



Pedro de Silva

La moda de los jefes de Gobierno instrumentales amenaza invadir la política. Una modalidad, caso de Torra, es el presidente instrumental que no se cree presidente y es instrumento de otro que se cree presidente. Variante distinta es la del italiano Cottarelli, con mandato del presidente Mattarella

para formar Gobierno sin tener mayoría, y gobernar el timón mientras los que tienen la mayoría se hacen mayores (algo improbable). El presidente instrumental propuesto por Ciudadanos es caso distinto, se trata de que un socialista veterano, prestigioso y más o menos en el retiro ayude a mandar a

Rajoy al ídem, sin quedarse con uno solo de los votos desalojados. Dándole vueltas al asunto caigo en que el paradigma que rige los distintos casos examinados es la maternidad subrogada, más conocida como vientres de alquiler. ¡Lejos quedan los tiempos de la llamada paternidad responsable!

Asturias

Jueves, 31 de mayo de 2018

Los puertos de Gijón y Avilés accederán a la mayor bolsa de ayuda europea al transporte

Bruselas incluirá en 2020 a Asturias en el Corredor Atlántico ferroviario, como solicitó Fomento, lo que abre la puerta a un plan dotado con 25.000 millones

La Comisión Europea oficializará el 6 de junio la propuesta, que a continuación deberá ser ratificada por la Eurocámara y el Consejo Europeo

Oviedo, Ramón DÍAZ
La Unión Europea (UE) incorporará en 2020 a Asturias al Corredor Atlántico de la red básica de transportes, lo que acerca, aunque no garantiza, la posibilidad de acceder a la bolsa de ayudas más importante para el sector: el plan "Mecanismo Conectar Europa II, 2021-2027", dotado con 25.000 millones de euros. La Comisión Europea oficializará el próximo 6 de junio la propuesta, que después deberán ratificar la Eurocámara y el Consejo Europeo.

La comisaria de Transportes de la UE, Violeta Bulc, trasladó ayer que Galicia y Asturias se incorporarán el próximo año al Corredor Atlántico ferroviario, una infraestructura que conectará los puertos gallegos y asturianos, y las mercancías que generen, con toda la cornisa oeste de Europa, y que permitirá optar en 2021 a fondos comunitarios para financiar la modernización de la línea. La inclusión de Galicia y Asturias fue "certificada" por la comisaria, sefuentes próximas a las reuniones mantenidas en Estrasburgo con Violeta Bulc.

La ampliación del Corredor Atlántico ha sido también ratificada por fuentes de la negociación, que ayer desvelaban que se incorporarán las conexiones a todos los puertos de la red básica que actualmente no la tienen; entre ellos los de Gijón y Avilés. Entre los itinerarios aceptados por la Comisión Europea está el Gijón-León-Venta de Baños, cuya inclusión en el Corredor Atlántico solicitó en diciembre Fomento. Las mismas fuentes indicaron que con la pertenencia a los corredores se mejorará "la conectividad, visibilidad y oportunidades de cofinanciación de estas infraestructuras, pero no se garantiza la obtención de fondos europeos para las mismas, asunto que está sujeto a diversos condicionantes".

La inclusión de Asturias en el Corredor Atlántico abre la puerta a la financiación de la UE para modernizar la vía -electrificación, mejora del trazado y conexión con los puertos- y, sobre todo, de los canales comerciales del ferrocarril de mercancías que comunican toda la franja atlántica de Europa. El

Red Transeuropea de Transportes

Propuesta del Noroeste español

Corredor Atlántico

Corredor Mediterráneo



noroste español dejará de este modo de estar al margen de los grandes corredores europeos multimodales.

En el actual periodo financiero los fondos para transportes, el "Mecanismo Conectar Europa I, 2014-2020", dotado con 50.000 millones de euros, se destinaron principalmente a los corredores de la red básica. Así, el 85 por ciento de los fondos a España fueron para actuaciones en los corredores de la red básica (Atlántico y Mediterráneo).

El Noroeste se había quedado fuera del Corredor Atlántico en 2014. Con la idea de remediar esa "discriminación", las asociaciones de empresarios y cámaras de comercio de Galicia, Asturias, León y Cantabria han creado un "lobby" y hace unos días alertaban de la necesidad "ponerse a trabajar ya, pues en 2021 tienen que estar listos los proyectos para los que se solicite financiación, incluidos los estudios de impacto ambiental, ya que "Conectar Europa" es un programa competitivo: las ayudas son para los mejores proyectos.

España corre el riesgo de dividirse: "Este rico, Oeste pobre", según los expertos

Madrid, F. GORENA
"La clásica división de España entre Norte rico y Sur pobre corre riesgo de convertirse en Este rico contra Oeste pobre". Ésta fue una de las principales conclusiones que arrojó el debate entre los especialistas reunidos en el Centro Asturiano de Madrid sobre el futuro del transporte de mercancías por vía ferroviaria y marítima, en el que participaron Ignacio García-Arango, presidente de la Fundación Foro Jovellanos; Ángel Mario Carreño, exconsejero de Obras Públicas de Galicia; Avelino Juan Acero, vicepresidente de la Fundación Foro Jovellanos; Aurelio Rubio, gerente de Agroferba y experto en Logística, y el presidente de

Reny Picot, Francisco Rodríguez. Los ponentes coincidieron en calificar de "errática" la labor de los diferentes ministros y responsables políticos de los últimos 30 años a la hora de articular un plan de transporte ferroviario y marítimo en el cuadrante noroeste de la Península (Asturias, Galicia, León y la región portuguesa cercana a Oporto). Esta multiplicidad de planes sin consensuar puede dejar a esta macrorregión, según su opinión, aislada del resto de Europa, cuando sus posibilidades para canalizar mercancías son potencialmente muy altas.

Los ponentes abogaron por la movilización de todos los sectores, tanto empresarios como ciudadana-



De izquierda a derecha, de pie, Valentín Martínez Otero, Aurelio Rubio, Ignacio García-Arango y Francisco Rodríguez. Sentados, Ángel Carreño y Avelino Acero. | MODEM PRESS

nos, para, igual que, como en el arco mediterráneo, "luchen cada día" por la inclusión de la región en los ejes de transporte europeos "y que actúen como lobby como han sabido hacerlo en el Oeste". Para ello, solicitaron la inmediata puesta en marcha del Corredor Cantábrico ferroviario porque "si el Corredor Mediterráneo tardó en convertirse en realidad veinte años, el Cantábrico debe ponerse a

andar ya, y ser incluido en los estudios de evaluación de la UE 2021-27, ampliando la petición con el apoyo de Cantabria y el País Vasco". Los ponentes apostaron también por "el abandono de los localismos de campanario de aldea" en el sector de los puertos ya que en la costa atlántico-cantábrica existen muchos puertos que hacen la compiten entre ellos en lugar de aprovechar sus sinergias.

La UE acepta una ampliación del Corredor Atlántico ferroviario para incorporar a Asturias

Fomento logra que Bruselas reconozca entre sus prioridades al tramo Palencia-Gijón, lo que le abre la puerta a recibir nuevas subvenciones

RAMÓN MUÑOZ

rmunoz@elcomercio.es



GIJÓN. Victoria en Bruselas. La Comisión Europea anunciará el 6 de junio su propuesta para redefinir el reglamento que desde 2013 regula Conectar Europa (CEF, por su acrónimo en inglés). Este programa lleva aparejada la mayoría de las subvenciones comunitarias destinadas al impulso de las infraestructuras. Para su reparto, la norma identifica nueve corredores ferroviarios cuya modernización fue considerada prioritaria. En España los tramos incluidos en la lista vienen absorbiendo el 85% de los fondos CEF, lo que merma las opciones de financiación del resto de proyectos.

El sistema se ha revelado perjudicial para Asturias, pero también para el resto del noroeste. El corredor que los tocaba más próximo, el Atlántico, dejaba fuera a Galicia, Asturias y Cantabria, lastimando a su vez a los territorios vecinos en el norte de Portugal y Castilla y León. Es un desequilibrio contra el que se revolieron las patronales afectadas y que el Ministerio de Fomento solicitó corregir en cuanto la Comisión Europea abrió consultas para repensar la política de los fondos CEF. Lo hizo esgrimiendo argumentos que han terminado por

persuadir a los técnicos comunitarios. Según ha podido saber EL COMERCIO de fuentes cercanas a esa negociación, el 6 de junio Bruselas comunicará que acepta ampliar el Corredor Atlántico, incorporándole como parte de su tronco principal los tramos Gijón-León-Venta de Baños hacia el norte y La Coruña-Vigo-Orense-León hacia el oeste. Esta última extensión fue de hecho confirmada oficialmente días atrás por el italiano Carlo Secchi, coordinador de la red Trans-europea, en una reunión con empresarios gallegos.

La revisión del reglamento se hizo con unas condiciones que situaban a ambos tramos entre los mejor posicionados para este paso. La Comisión no permitía a los gobiernos nacionales plantear extensiones a los corredores a su antojo, solo modificar el reconocimiento del que actualmente gozan los tramos incluidos en esa normativa. En su día Gijón-Venta de Baños ya fue incluido dentro del reglamento de los fondos CEF, pero fuera de los corredores, en lo que se denominó como «red global». Bruselas dio este nombre a una malla a la que confiere cierta relevancia de cara al futuro, pero no tanta como la de los corredores principales. De lo que se trata-

Propuesta aceptada del Corredor Atlántico



Hasta ahora el 80% de las ayudas comunitarias se han ido a los ejes atlántico y mediterráneo

El Parlamento y el Consejo deben ahora validarlos para que entre en vigor el año 2021

ba ahora es de sacar al segmento asturleonés del anexo al que quedó relegado para que forme parte del tronco del Corredor Atlántico.

A favor de la propuesta tenía que El Museo si estaba entre las instalaciones portuarias a las que Bruselas confiere la mayor prioridad. Los téc-

nicos de la Dirección General de Movilidad y Transportes repiten que tras la inversión realizada en las obras de ampliación, es de interés en la UE rentabilizar el desembolso y dotar a los muelles gallegos de mejores conexiones ferroviarias para ello.

También han sido de ayuda los informes del propio Secchi, reflejando el déficit que la política de corredores tenía con algunas fachadas marítimas, en un momento en el que justamente Bruselas quiere potenciar el tráfico marítimo de mercancías mediante autopistas del mar estables. Si, además, utilizan gas licuado como combustible, la operativa resulta todavía más interesante desde el punto de vista medioambiental.

El ministro Iago de la Serna ha ido trabajando a favor de la ampliación asturleonés del Corredor Atlántico, en encuentros con la compañía de Transportes, en el Comité de la Red Trans-europea de Transportes del pasado octubre y remitiendo la propuesta formal en diciembre. Además de Gijón-Venta de Baños, Fomento ha logrado incorporar al itinerario una conexión entre los corredores Atlántico y Mediterráneo, a través del eje Zaragoza-Pamplona. Lo que daría una mejor salida de los productos asturianos hacia el norte mediterráneo.

Procedimentalmente, el espaldarazo que anunciará Bruselas es determinante, aunque no agota toda la tramitación. El expediente seguirá luego en el Parlamento y el Consejo de Europa, con vistas a que entre en vigor en 2021.



El exconsejero Ángel Mario Carreño, el presidente del Centro Asturiano Valentín Martínez-Otero, Avelino Acero, Aurelio Rubio, Ignacio García-Arango y Francisco Rodríguez. :: NEWSPHOTO PRESS

«Este proyecto exige que los líderes lo sean y no haya aversión a emprender»

Ignacio García-Arango defiende las ventajas de la conexión en un debate organizado en Madrid por el Foro Jovellanos y el Centro Asturiano

:: R. MUÑOZ

GIJÓN. Empresarios, organizaciones sociales y administraciones del noroeste peninsular llevan un año largo reclamando a la Unión Europea que cambie sus mapas. En los actuales, Bruselas considera prioritario completar en la península un corredor ferroviario mediterráneo

y otro atlántico, y a ellos dedica la mayor parte de sus ayudas financieras. El problema es que en el planteamiento que ha regido desde 2013, ninguna de estas líneas desemboca en puerto cantábrico alguno, salvo Bilbao, mientras la fachada mediterránea terminaría completamente cubierta. Para reequilibrar

el escenario, la Fundación Foro Jovellanos inició una movilización, primero discreta, explicando el asunto a las patronales afectadas.

Ayer siguió desgarrando el alcanace de esa reivindicación que va más allá de lograr dinero comunitario. El Corredor Atlántico «exige que los líderes sean líderes, y no me estoy refiriendo a los políticos», explicó Ignacio García-Arango Cienfuegos-Jovellanos, presidente del Foro Jovellanos.

«Si fuera Jovellanos quien estuviera aquí, tendría a los duques apoyándole, lo que necesitamos es que los 'duques' de hoy lideren esto», señaló. Como ejemplo recordó que el Corredor Mediterráneo cuenta a su favor con un grupo de presión ('lobby') eficaz porque está impulsado por empresarios como el dueño de Mercadona.

García-Arango se pronunció en una mesa redonda organizada en Madrid junto al Centro Asturiano de la capital. El debate estuvo participado por el ex director general de FCC Avelino Acero, el experto en logística Aurelio Rubio, el ex consejero de la Xunta Ángel Mario Carreño, y moderado por el presidente de Renfe Pírot, Francisco Rodríguez. El encuentro sirvió para calibrar que el proyecto tiene una base física, que consiste en lograr

una infraestructura potente para el tráfico de mercancías. El presidente del Foro Jovellanos consideró que el Ministerio de Fomento ya le ha prometido y ahora lo que toca es «vigilar» que cumpla su palabra, abriendo la variante de Pajares y reactivando la autopista del mar.

Esa mejor relación ferroviaria requiere otra forma de gestionar. «La única salida posible es apostar por la competencia sinérgica», dijo, al tiempo que reclamó «construir una plataforma portuaria del noroeste ibérico» que coordine mejor las políticas de cada muelle.

Al final, «el corredor es hacer que la economía funcione, para ello es necesario que cambie el modelo económico, que se innove y que se cree valor a través de actividades verdaderamente productivas», propuso García-Arango. Eso pasa por «no hacer lo de siempre» y «erradicar la aversión al emprendimiento». En última instancia, serían precisas dosis de optimismo que elimine tanto el no avanzar tras no sacar partido a lo que tenemos como dejar de justificarnos con exigencias a los demás. La conferencia contó con numeroso público, entre asturianos en la capital, ingenieros, empresarios y personas interesadas en el desarrollo de la región y las infraestructuras.