



Pedro de Silva

Una vez Julio Anguita dijo de alguien que “era más de derechas que Pelayo”. Aunque me sorprendió, sin duda era sólo una de esas frases que corretean por la historia. Por otra parte que el Califa lo dijera tenía su sentido, siempre que el califato cordobés fuera de izquierdas. No se sabe bien si Pelayo

era un astur-romano o un godo, pero saberlo tampoco ayudaría sobre su filiación. La relación de los vivos con los personajes de la historia suele ser equívoca: la estatua canónica de Pelayo (aparte la de Covadonga, demasiado épica) es la que tiene en Gijón, a pesar de que por culpa de Pelayo la

ciudad perdió la capitalidad que, gracias a Munuza, tuvo por única vez (salvo un breve episodio en la Guerra Civil). Por otra parte es verdad que Franco lo quiso hacer franquista, pero de lo que pensaba Pelayo al respecto no hay rastro en las redes (ni un tuit, ni un wasap, ni un simple like, coño).

Frente común de Galicia, León, Asturias y Cantabria por las infraestructuras

Extender el Eje Atlántico de transportes al Noroeste, meta vital para las empresas

La patronal reclama a Fomento que empiece a trabajar ya para que las conexiones ferroviarias a los puertos logren ayudas europeas en 2021

Incrementar el tráfico de mercancías en tren, finalidad de la Plataforma

Oviedo, Ramón DÍAZ
“Hay que empezar a trabajar ya para tener los deberes hechos en 2021 y así optar a las ayudas del Mecanismo ‘Conectar Europa II’”. Es el mensaje lanzado ayer por los empresarios de Asturias, Galicia, León y Cantabria, que integran la Plataforma Atlántico Noroeste. Aunque aún no se ha confirmado oficialmente, la patronal da por hecho que los ramales ferroviarios a los puertos de Vigo, La Coruña, Avilés, Gijón y Santander serán incluidos en el Corredor Atlántico, lo que garantizará el acceso a las ayudas más importantes de la Unión Europea en materia de infraestructuras de transporte a partir de 2021. Algo “vital” para el Noroeste, pues el tráfico ferroviario es un “instrumento muy importante de localización empresarial”, resaltó el asesor técnico del “lobby” empresarial, Vicente Luque.

El colectivo cambió ayer su nombre: la Plataforma para el Impulso de la Logística en el Noroeste pasó a denominarse Plataforma Atlántico Noroeste. Pero los objetivos siguen siendo los mismos: acabar con la “marginación” del Noroeste en materia de infraestructuras. La Plataforma quiere que las administraciones empiecen a trabajar ya sobre los proyectos para los que se vaya a solicitar financiación europea.

Luque explicó que los grandes proyectos suelen ser plurianuales y logran financiación europea en los primeros años del programa, por lo que las autoridades españolas tienen que estudiar y definir los suyos y elaborar los informes medioambientales. “Tener ese trabajo hecho en 2020 será fundamental para conseguir financiación en 2021”, resaltó.

La Plataforma Noroeste, cuyo secretario es Javier González, de la Federación Asturiana de Empresarios (FADE), ha solicitado una reunión con el secretario de Estado de Infraestructuras, Julio Gómez-Pomar, para que sus propuestas sean tomadas en cuenta en la definición de los proyectos que se incluyan en Conectar Europa. También solicitará a Fomento que extienda los estudios y planifica-



La reunión de ayer en León de la Plataforma Atlántico Noroeste.

ciones realizados en el período 2014-2018 en el Eje Atlántico para Galicia, Asturias, León y Cantabria, pues “España puede ya

considerar las nuevas secciones del Noroeste como parte del Corredor”. Y es que, aunque ya se ha repartido la mayor parte del dine-

ro, aún quedan fondos: mañana mismo habrá una nueva convocatoria en la que se repartirán cerca de 400 millones.

Oviedo, R. D.

La Plataforma Atlántico Noroeste, que preside el presidente de la Federación Leonesa de Empresarios (FELE), Javier Cepedano, defiende la necesidad de “equilibrar” el tráfico de mercancías, pues la mayor parte de ellas se mueven en la actualidad por vía marítima, y a continuación por carretera, mientras que por ferrocarril el porcentaje es mínimo. El colectivo tiene por finalidad fomentar el desarrollo económico y el empleo mediante el impulso de las infraestructuras de transporte y de los servicios logísticos que ofrezcan las mejores perspectivas de sostenibilidad social, económica y medioambiental.

El colectivo, al que pertenecen la FADE y las cámaras de comercio de Oviedo, Gijón y Avilés, destacó que las comunidades que constituyen la asociación representan el 10 por ciento de la población, la superficie y el PIB de España y disponen de un gran potencial de intercambios con el resto de la península, las regiones del Arco Atlántico y las áreas económicas más dinámicas de Europa y del mundo.

Objetivo, no volver a perder el tren

La inclusión del Noroeste en el Corredor Atlántico, esencial para Galicia, León, Cantabria y Asturias



Ramón Díaz

El objetivo es no volver a perder el tren. Se perdió en 2014, cuando el noroeste de la península se quedó fuera del Corredor Atlántico de la red básica de transportes, porque la Administración central no tuvo a bien solicitar su inclusión. Y aquel tren, que llevaba por nombre “Mecanismo Conectar Europa I, 2014-2020”, iba cargado de dinero, desde el testero hasta el furgón de cola: 50.000 millones de euros para inversiones en infraes-

tructuras. Un dinero que se han ido llevando otras zonas de España y del resto de Europa, algunas de las cuales seguramente lo necesitaban mucho menos que Galicia, León, Cantabria y Asturias, patrias queridas.

Quedan tres años para 2021 (es obvio, pero también se sabía de antemano que 2018 llegaría justo después de 2017 y ya se ve lo ocurrido con las tres celebraciones relacionadas este año con Covadonga, para las que se preparó poco o nada). Así que hay que repetirlo hasta que duela: 2021 está a la vuelta de la esquina. Y ese año llegará otro tren con dinerito fresco: el “Mecanismo Conectar Europa II, 2021-

2027”. Un tren, al parecer, un poco más pobre que el anterior, con “solo” 25.000 millones de euros, aunque también es verdad que habrá uno menos en el reparto, el Reino Unido.

El Noroeste tiene que coger ese convoy. Sin falta. Y para ello, tal y como advirtieron ayer los empresarios reunidos en León, hay que ponerse a trabajar ya, incluso antes de que sea oficial la inclusión en el Corredor Atlántico de Galicia, León, Cantabria y Asturias. Porque en 2021 (mejor aún en 2020) tienen que estar listos los proyectos, con sus respectivas evaluaciones de impacto ambiental. “Conectar Europa” es un programa

competitivo: las ayudas son para los mejores proyectos. Y sin ayudas no habrá obras. Sin obras no habrá infraestructuras adecuadas. Y, nadie lo dude, sin infraestructuras (sobre todo ferroviarias) llegarán muchas menos empresas de servicios y logística, si es que llega alguna.

Para el año 2030 Europa quiere reducir las emisiones de gases de efecto invernadero un 40 por ciento y que el tren “robe” al menos un 30 por ciento de mercancías y pasajeros al coche particular. Así que el futuro es del ferrocarril. Lo dicen la Unión Europea y el sentido común. No perdamos el tren. Porque implicaría perder (otra vez) el futuro.