

GOLPEADO POR UNA BUENA CAUSA



El concejal Manuel del Castillo se sube al ring con la campeona de España Laura Fuertes para apoyar el deporte minoritario **P. 28**



LUCUS ASTURUM DESTAPA SUS PRIMEROS RESTOS ROMANOS **P. 43**

Fomento impulsará el Corredor Atlántico y deja al Principado los horarios de Cercanías

El secretario general de Infraestructuras elude poner fecha a la variante y anuncia nuevos estudios **P. 18 Y 19**

El Gobierno enfría la reforma urgente de la financiación que reclama Asturias

El Ejecutivo de Pedro Sánchez ve «muy difícil» un acuerdo en esta legislatura **P. 22**



Consternación en el golf asturiano por el asesinato de Celia Barquín

P. 50

Treinta autobuses nocturnos de la región llevarán cámaras para prevenir el acoso sexual **P. 21**

Izertis adquiere cinco empresas en España, Portugal y México y negocia la compra de otras siete **P. 38**

Un camión pierde una rueda, choca contra otro vehículo y arrolla a un obrero en el corredor del Nalón **P. 14**

Pelayo Morilla, convocado para la selección sub19 y lesionado en un mismo día **P. 45**



«PENSÉ: TENGO QUE PARAR ESTE AUTOBÚS»

Una pasajera del ALSA Villaviciosa-Oviedo logra evitar un accidente al hacerse con el control del vehículo tras desvanecerse el conductor. Viajaban 15 personas, incluido su bebé de nueve meses y su mujer **P. 22**

Aura Chávez, mexicana, junto a su mujer, la asturiana Cristina García, y el hijo de ambas, Julio, en Oviedo, donde pasan sus vacaciones. :: H. ÁLVAREZ



Natalio Grueso, ayer. :: TPA

Natalio Grueso se entrega e ingresa en prisión a la espera de que se celebre el juicio

La Audiencia no se da por enterada de la renuncia del defensor del exdirector del Centro Niemeyer ▶ Los jueces decidirán mañana si le mantienen en la cárcel **P. 26**

El concejal Javier Ardines recibió un golpe en la cabeza y fue asfixiado hasta morir

P. 20

Oviedo 2 | Asturias 18 | Esqueles 29 | Política 30 | Economía 38 | Cultura 42

Aventuras, heroísmo, traición, espionaje, amor, supervivencia...

El ojo de Raven



Sábado 22 y domingo 23

por solo

4,95€

EL COMERCIO



La foto de familia de la Plataforma Atlántico Noroeste, que reunió en Gijón a alcaldes, consejeros, diputados, técnicos y empresarios de León, Galicia y Asturias. :: E. C.

Fomento impulsará el Corredor Atlántico «al mismo nivel que el del Mediterráneo»

Los empresarios del noroeste urgen plazos para el AVE a Gijón y achacan la sangría demográfica a la falta de infraestructuras

GIJÓN. Las televisiones nacionales reproducen desde hace días un nuevo anuncio que llama a los españoles a firmar a favor del Corredor Mediterráneo, eje ferroviario diseñado de alta velocidad y mercancías en ese litoral. Detrás de la publicidad anda un grupo de presión liderado por los empresarios catalanes y valencianos, un 'lobby' que suscita ejemplo y recelo en las patronales del noroeste. Mirándose en ese espejo los emprendedores del Principado, Galicia y León se unieron en junio de 2017, «para no quedar aislados ni discriminados». Su objetivo era reformular la política comunitaria de infraestructuras. Los reglamentos aprobados por la UE en 2010 definieron una serie de corredores prioritarios, en los que está centrando el grueso de sus subvenciones. La falta de reacción en el noroeste permitió que esa normativa saliera adelante dejando a las tres provincias fuera del Corredor Atlántico, el que tenían más próximo.

Para revertir la situación iniciaron contactos, entrevistas con las autoridades en Madrid y Bruselas. Ese movimiento cristalizó ayer en la puesta de largo de la Plataforma Atlántico Norte, con una jornada que reunió a unos 250 empresarios de las tres comunidades, políticos, autoridades y técnicos. Hubo quejas, sentimiento de agravio, peticiones al Ministerio de Fomento para que pusiera fecha a la variante de Pajares y a la alta velocidad hasta Gijón y Avilés. Hubo eso y también respuesta. El secretario general de Infraestructuras del ministerio, el mierense José Javier Izquierdo, aseguró que «en absoluto» existe esa discriminación con las obras del noroeste. «El Corredor Mediterráneo y el Atlántico son estratégicos para España y por tanto están al mismo



RAMÓN MUÑIZ

✉ rrmuniz@elcomercio.es

nivel de preocupación para el Gobierno», afirmó. El ferrocarril de Galicia, León y Asturias «es prioritario, como el del Mediterráneo», declaró. Por eso su ministerio los impulsará «con la misma intensidad».

El emisario de Fomento recordó que la Comisión Europea efectivamente ha propuesto reformar el reglamento, incluyendo los tramos La Coruña-Vigo-Orense-León y Gijón-León-Venta de Baños como parte del Corredor Atlántico. No está todo hecho porque ahora esa idea debe ser ratificada por el Parlamento y el Consejo de Europa. «Es un momento clave para trasladar a Europa nuestras posiciones», animó. Por ello invitó a los empresarios a extender las alianzas a otras provincias, y a «reivindicar una mayor implicación de Francia» en el proceso.

«Somos suficientes»

«Aquí estamos los que hemos querido estar, y somos los suficientes para dar un cambio», replicó Javier Cepedano, presidente de la Plataforma y de la Federación Leonesa de Empresarios. «Somos los empresarios los que detectamos las necesidades y proponemos las soluciones, pero no legislamos», recordó. «La pérdida de población, el envejecimiento, la falta de empleo y la pérdida de empresas que sufre el noroeste son fruto de la falta de inversiones en las infraestructuras», reivindicó, con un diagnóstico que repitieron el resto de representantes de las patronales.

«Somos la región a la que más le cuesta ir a Madrid, en carretera por los peajes y en avión por el precio de los billetes», afeó Belarmino Feito, presidente de la Federación asturiana de empresarios (Fade). «Tenemos casi cien millones invertidos en la ZALLA, que aún no está finalizada ni disponible, no se sabe muy bien por qué,



El secretario general de Infraestructuras, José Javier Izquierdo. :: A. F.

y con la descarbonización está en peligro la viabilidad de El Musel, en el que se invirtieron cerca de 800 millones», advirtió. «Mal puede cumplir la UE sus objetivos si no integra al noroeste, que es camino de salida y llegada a América», avaló Javier Vega, presidente de la Cámara de Comercio de León.

Los gobiernos regionales recogieron ese sentir con intensidad variable. Los consejeros de Galicia y Castilla y León, del PP, lanzaron reproches a Fomento al entender que hay favoritismo con el Mediterráneo. Fernando Lastra, por parte del Principado, indicó que las comunidades afectadas suponen el 10% de la población española, «casi el 50% del tráfico de mercancías entre la península y el resto de Europa, el 15% del tráfico marítimo, el 20% del ferroviario y el 13% de la carretera». En suma, «la objetividad de los datos dice que esto es im-

Feve mantiene parados los vagones tolva por la falta de tráfico de carbón

En la actualidad solo se mantiene un servicio regular de mercancías en Asturias, que transporta bobinas de acero

:: MARCO MENÉNDEZ

GIJÓN. El transporte de mercancías por la vías de ancho métrico de Renfe, la antigua Feve, está en franco retroceso. Los datos del Ministerio de Fomento reflejan una continua merma desde 2006, cuando se transportaron 4,1 millones de toneladas. El año pasado solo se alcanzaron los 1,7 millones y este año va a peor. Las estadísticas apuntan que entre enero y julio solo se llegó a 686.000 toneladas y, por ejemplo, hubo un mes en el que únicamente se movieron 40.000 tone-

ladas. Eso indica que en los siete primeros meses del año se ha perdido el 31,5% con respecto al mismo periodo del año anterior.

Uno de los problemas, según indican los sindicatos del sector, es la práctica desaparición de los tráfico de carbón y estériles, que en Asturias llegaron a ser muy potentes. «Ahora solo queda el carbón de importación que llega en barcos y lo transporta Logirail, una empresa filial de mercancías de Renfe de bajo coste», explica Luis Blanco, de UGT. Pero además es que Logirail opera en ancho ibérico, es decir, ni siquiera utiliza las vías de la antigua Feve.

El granel, pues, ha desaparecido de la programación de mercancías de Feve. Eso ha hecho que cientos de vagones tolva, con capacidad para transportar hasta 50 tonela-

das de carbón, se encuentren apilados en las playas de vías de Fagredo y de Mataporquera (Cantabria). En los buenos tiempos, a principios de la década de 1980, Feve llegó a contar con unos 500 vagones tolva que se encargaban de «transportar carbón desde los pozos hasta los lavaderos y también hasta las centrales térmicas», pero también «estériles, como tierra y escombros, al vertedero que había en San Pedro de Anes. Pero todo eso se terminó», explicó Blanco.

¿Qué es lo que queda en Asturias del ancho métrico? Los tráfico que se mantienen son los de cercanías y solo dos regionales —uno con Santander y otro con Ferrol— más unas mercancías que cada vez son más testimoniales. Con productos que tengan origen en Asturias solo hay un tráfico, que corres-



Los consejeros de Asturias, Galicia y Castilla y León, en un auditorio que recibió a unos 250 interesados en el eje ferroviario. :: A. FLÓREZ

Fernando Lastra
Consejero del Principado

«La objetividad de los datos indica que incluirmos en el corredor es importante para la UE»

Ethel María Vázquez
Conseleira de la Xunta

«Estamos discriminados respecto a las decisiones que se toman con el Mediterráneo»

Juan Carlos Suárez-Quiñones
Consejero de Castilla y León

«Hay que luchar con el Corredor Mediterráneo, para evitar que tenga preponderancia»

Belarmino Feito
Presidente de Fade

«Asturias es la región a la que más le cuesta viajar en coche o avión a Madrid; estamos aislados»

Jorge Cebreiros Presidente de la patronal de Pontevedra

«Sin la conexión los puertos quedan fuera de los mercados importantes»

Javier Cepedano Presidente de la patronal leonesa

«En esto no debe haber controversia política, pues solo trae retrasos, como vivimos en la variante»

portante para España y la Unión Europea», dijo. «Hacen bien en reivindicar el Corredor Mediterráneo, pero yo no planteo el Atlántico en términos de discriminación, sino de justicia; la objetividad de los datos está de nuestra parte», expresó.

Más crítica se mostró su homóloga gallega, la conseleira Ethel María

Vázquez, quien sí aprecia «discriminación con respecto a otras decisiones que se están adoptando, en el puerto de Valencia y el Corredor Mediterráneo». La Xunta está preparando un estudio sobre las obras prioritarias en Galicia y reclamará al ministro de Fomento «igualdad de oportunidades para todos los españoles».

El ministerio deja en manos del Principado reordenar los horarios de las cercanías

El secretario general de Infraestructuras elude poner fecha a la variante de Pajares y anuncia un nuevo estudio del cuello de botella de Villabona

:: R. MUÑIZ

GIJÓN. Que los cercanías de la extinta Feve dejen de parar siempre en todas las estaciones, incluso en las que no recoge a nadie. Esa es la petición que el colectivo Asturias al Tren trasladó al consejero de Infraestructuras, Fernando Lastra, quien se comprometió a tratar el tema con la administración que controla Renfe, esto es, el Ministerio de Fomento. Ayer transformó el dicho en hecho y se encontró una contraoferta. «Una buena mecánica de trabajo es que la comunidad autónoma plantee cuáles son sus necesidades, porque seguramente Renfe con el mismo número de trenes puede cambiar los horarios», expuso José Javier Izquierdo, secretario general de Infraestructuras del ministerio.

«Es la comunidad autónoma quien mejor sabe los horarios de los ciudadanos, las posibilidades de transbordo con el autobús, y las opciones de coordinar mejor los horarios», abundó. Fomento invitó así al Principado a que le haga una propuesta de reordenación de horarios y frecuencias, lo que abre la puerta a lograr una cartellera distinta, con más trenes semidirectos entre las grandes poblaciones. «Se trata de racionalizar los servicios, no de suprimir ni quitar ninguno», recalcó Lastra.

Hasta ahora todas las sugerencias realizadas por los sindicatos de la región y los consejeros de turno solían tropezar con Renfe, sociedad que tiene a su dirección en Madrid y deja escaso margen a sus delegados en la periferia. El resultado es que las cartelleras apenas se mueven, por muchos nuevos hospitales, urbanizaciones y pérdida de población que se vayan dando en la región.

A la espera de recibir ideas sobre las frecuencias, Fomento se centra en redefinir las obras que requieren las cercanías. «En breve licitemos un nuevo estudio informativo para ver cómo resolverlas y compatibilizarlas con las mercancías, porque a veces se generan dificultades de tráfico», anticipó el secretario de Infraestructuras. El ministerio ultima los pliegos del encargo. La idea es dar con una consultora que haga un diagnóstico de la red pero también defina una solución al cuello de botella que supone el nudo de Villabona, el punto con mayor congestión.

El asunto ha sido objeto de análisis anteriores. En 2006 el ministerio ya encargó un estudio complementario sobre los posibles itinerarios de la alta velocidad en la región; en 2010 adjudicó la redacción de un estudio informativo sobre el mismo tema, y en 2015 publicó el resulta-

do. El informe concluía que entre Oviedo, Gijón y Avilés, lo que había que hacer era una variante en Villabona para ampliar su capacidad. Cuando el Principado realizó su Plan de Infraestructuras llegó a la misma conclusión. El Plan de Cercanías presentado en diciembre pasado por el anterior ministro incluía dicha obra como tarea principal, junto a una ampliación en Soto del Rey.

Cuestión de seguridad

Al margen de las cercanías, el representante de Fomento se encontró ayer con preguntas sobre la fecha de inauguración para la variante de Pajares. Los empresarios se interesaron sobre un calendario que José Javier Izquierdo rehusó concretar. «Las obras siguen adelante y más que el mensaje de incertidumbre en las fechas quiero trasladar el mensaje de que las obras se están ejecutando», respondió. El alto cargo recordó que tras las obras llega la fase de pruebas para lograr que la línea sea segura. Es un aspecto que juzga de «primordial»; tenemos que ofrecer fechas ciertas cuando sepamos que las pruebas pueden avanzar», emplazó.

En otros tramos la fase de pruebas está demorando las inauguraciones, especialmente cuando se instalan vías de 'triple hilo', como las que llevará uno de los túneles de la variante.

Hasta ahora el anterior ministro y el presidente Pedro Sánchez vienen prometiendo que las obras de la variante terminarán en el año 2020, pero ambos evitaron comprometer que ese sea también el año de apertura al público.

José Javier Izquierdo demora a la fase de pruebas la posibilidad de dar «fechas ciertas»



Tolvas de Feve que llevan estacionadas en la playa de vías de Figaredo varios meses. :: J. M. PARDO

ponde al de bobinas de acero que ArcelorMittal embarca en Trasona con destino a sus instalaciones de Echavarri (Vizcaya). Si atraviesan la región otros dos tipos de tráfico, am-

bos con origen en Xove (Lugo) y destino en Ariz (Vizcaya), y que transportan aluminio y madera.

Blanco explica que «había un tráfico de arena que iba para Arja, en

Burgos, pero tuvo que cerrar por la reforma del sector ferroviario y las condiciones de carga y descarga. Ahora los vagones tolva están todos parados, a la espera de que se pudran

para convertirlos en chatarra, porque no se les puede dar ningún uso».

El futuro del transporte de mercancías no es nada halagüeño. Estas tolvas habían sido adquiridas para

transportar carbón en un momento en el que la minería asturiana se encontraba en su máxima expansión, pero ahora la gran mayoría de los pozos están cerrados y las centrales térmicas afrontan un destino incierto. Además, desde los sindicatos advierten de que «centrales como la de Soto de Ribera ya están medio paralizadas. Ahora mismo solo se transporta el carbón importado hasta La Robla (León)» y se hace en ancho ibérico.

Esta mala situación no es exclusiva de Asturias. También ocurre en León, que se ha quedado sin sus tradicionales conexiones de mercancías con Asturias, Monforte de Lemos (Lugo) y Venta de Baños (Palencia). También desapareció el habitual suministro de carbón a la central térmica de Velilla, ubicada en la localidad de Guardo (Palencia).

Y los tráficos de Feve continúan a la baja, con unos movimientos este año casi testimoniales: enero, 81.000 toneladas; febrero, 40.000; marzo, 100.000; abril, 140.000; mayo, 67.000; junio, 130.000, y julio, 128.000.