

El trasluz

Pues a ver

Juan José Millás



No sabemos a qué personas asesinarán las bombas entregadas a Arabia Saudí ni nos importa, esa es la verdad. Vivimos enredados en un lío tal de dependencias mutuas, que lo normal es que proporcionemos a nuestros enemigos las pistolas con las que tarde o temprano vendrán a por nosotros. Pero mientras vienen o no, les suministramos las armas que nos permiten la creación de puestos de trabajo. Hubo una época en la que los puestos de trabajo se creaban. Ahora se compran, aunque sea a base vender fragatas de guerra: he ahí el lío. Me lo decía ayer mismo un taxista:

—Yo compré la licencia porque significaba comprar un puesto de trabajo, para no estar ocioso. Pero vivo con mis padres y le doy al banco todo lo que gano.

Hay páginas de internet donde se comercia, literalmente hablando, con empleos, como si los empleos pertenecieran al sector productos de consumo. Pero hay que tener dinero para hacerse con ellos. Tener dinero o traficar con armas, tú verás. Algunos excéntricos se preguntan qué papel juega en todo esto la ética. Ninguno, porque la ética es la parte más barata del espíritu, de manera que si usted desea aparentar que dispone de ella, no tiene más que adquirirla. La venden en los mercadillos de los sábados, junto a las bragas y los slíps. Por cuatro céntimos puedes adquirir media docena de discursos éticos con los que justificar la venta de armas a una dictadura criminal al tiempo de mostrarte moralmente preocupado por lo que ello significa. El que queda mal es porque quiere o porque es un chapucero. Las cárceles están llenas de asesinos chapuceros que con frecuencia proceden de familias con pocos recursos económicos. A los asesinos con pasta les damos el Premio Nobel de la Paz, hay precedentes, de modo que hasta aquí hemos llegado. Punto y aparte.

La realidad es compleja, no podemos aplicar soluciones sencillas a problemas de gran envergadura, etcétera, etcétera. Hipócrita lector, mi semejante, mi hermano, si usted pudiera matar con el pensamiento, sin correr ningún riesgo, a alguien del que espera heredar una fortuna, qué haría. Defender los derechos humanos, claro, protegiendo a la vez sus intereses. Y sus intereses se encuentran en el testamento. Pues a ver, qué lástima.

Conexiones aéreas: un derecho

La falta de vuelos desde Asturias se une a las dificultades para ir a Madrid en tren o por carretera

Carlos Paniceres Estrada

Presidente de la Cámara de Comercio de Oviedo. Vicepresidente de la Federación Asturiana de Empresarios



Las conexiones aéreas de Asturias se han convertido en un problema secular de difícil solución, unido inexorablemente a eternos debates que tienen que ver con la conectividad de nuestra región, tanto por tierra —con los continuos retrasos de la variante de Pajares y el alto coste del peaje del Huerna— como por mar —a través de la fallida línea marítima— que nos posicionaba en el oeste de Francia y por ende con Europa.

¿Qué nos ocurre en Asturias que no somos capaces de terminar estos eternos debates, enquistados en una especie de continua noria que circula sin solución?... A mi modo de ver, el análisis debe de superar una visión cortoplacista, electoral, de reparto de culpas y cambios de criterio y, en definitiva, de no poner en valor lo que nos enfrenta a lo que nos separa.

Una región mal comunicada dificulta el desarrollo económico para una Asturias con un claro perfil industrial y que necesita tener un acceso ágil al exterior, para un intercambio comercial imprescindible en un mundo globalizado. Pero también lastra con una pesada mochila, otro gran foco como es el desarrollo del sector turístico.

Una región cuyo acceso hacia la meseta es de peaje, con un ferrocarril que, con sus más de cuatro mil millones de euros invertidos, sigue sin finalizarse y con una política errática en materia aeroportuaria, nos hace concluir que es imprescindible tomar decisiones y salir de la noria del lamento y de la falta de soluciones.

Pienso, cuando se habla de la variante, en su gran impulsor el añorado Alejandro Rebollo que promovió la plataforma provariante en los inicios de los años noventa, como un sueño casi imposible. Hoy, con la mayor parte de la obra realizada, e imbuidos en eternos debates, muchos asturianos toman la opción de viajar a León en coche, para allí tomar, posteriormente, un tren que invierte el mismo tiempo de León a Madrid que, en los apenas 120 kilómetros que unen Oviedo con León.

La autopista del mar supuso en su momento un aire fresco, una novedad que aportaba en positivo a la región. Poco duró el sueño y cada año parece que vuelve, pero nunca se logra... Y, finalmente, el transporte aéreo se ha convertido en un eterno debate que año tras año tenemos encima de la mesa sin avances, e incluso retrocediendo.

Asturias necesita, sin ninguna duda, unas conexiones aéreas dignas y competitivas. Algunas no son un problema de región, es una obligación de Estado que debe de velar porque derechos y obligaciones sean iguales para todos los españoles.

Entiendo que, uno de los principales derechos de los ciudadanos, es que, independientemente del lugar de nacimiento o residencia, por ser ciudadanos europeos, de un Estado llamado España, y que podamos competir en las mismas condiciones que el resto... y en conectividad aérea, en Asturias, esto no ocurre al estar claramente discriminados.

Vemos perplejos como en distancias parecidas, volar desde otras zonas del norte de España a Madrid tiene unos precios



Volar desde otras zonas del norte de España a Madrid tiene unos precios más competitivos y asequibles que los de Asturias, que son desproporcionados e inasumibles

más competitivos y asequibles que los de Asturias, que son desproporcionados e inasumibles. Las diferencias son abismales e inadmisibles, y es aquí donde las políticas de equilibrio territorial han de entrar en práctica.

Los datos no son ya preocupantes, sino que son demoledores: el Aeropuerto de Asturias, se queda este invierno sin conexiones internacionales y con unas nacionales, con Madrid, inasequibles en el precio, y con Barcelona escasas en frecuencias.

Para Asturias, estar conectados por vía aérea con los dos principales aeropuertos nacionales, Madrid y Barcelona, así como con los aeropuertos de mayor tráfico en Europa, como pueden ser París, Frankfurt o Londres, es esencial: tanto para el mundo empresarial, como para que Asturias sea un destino turístico atractivo e independientemente de la época estival, y sin duda para nuestro potencial de lugar de celebración de congresos tanto nacionales como internacionales.

No podemos permitirnos, en este último aspecto, que surjan cancelaciones por la

falta de estabilidad en las conexiones y por el alto precio de las de Madrid y Barcelona. Es imprescindible hacerse con una planificación a medio y largo plazo, teniendo en cuenta que las cancelaciones nos hacen caer aún más en un pesimismo crónico.

Turismo vacacional, religioso, de naturaleza, congresual... han de tener un soporte de conexiones a precios de mercado, razonables y estables.

Las compañías aéreas, como empresas que son, defienden sus intereses y prioridades y no les corresponde hacer una política aérea en Asturias que incremente destinos e iguale precios con otros lugares, son las administraciones quienes tienen que tomar estas decisiones.

Los asturianos tenemos que priorizar los intereses de la región por encima de los particulares y, con altura de miras, atraer, con la necesaria colaboración público-privada, más y mejores enlaces aéreos que generen riqueza y prosperidad a una comunidad autónoma que no pasa por su mejor momento.

Tenemos un potencial histórico que nos debe de llevar a superar cainismos, generando sinergias y apostando por iniciativas que nos unan y nos hagan fuertes —claro ejemplo es el área metropolitana.

Huyamos del bucle de las discusiones eternas y estériles, que nos siguen obligando, por ejemplo, a viajar hasta León por carretera porque la Variante continúa a la espera.

Hagamos un frente común para lograr salir, lo más pronto posible, con un tren, de este túnel de falta de conectividad e igualdad con el resto de España.