Dentro y fuera

Pedro de Silva

Puigdemont es un fuera de la ley que se queda fuera, y Torra, que estará dentro, figurará estar dentro de la ley. Entre el dentro y el fuera habrá un código: el aura, el carisma, el cuerpo astral del poder, estará fuera, al menos en tanto el incorpóreo siga fuera del alcance de los tribunales de dentro; mientras que dentro estarán presupuesto, personal, gestión grosera de las cosas, con un figurante al frente puesto bajo promesa de no restar un ápice de luz al alma en pena de fuera, que no pena, sino que goza. En realidad el único que pena de veras es Jonqueras (et alia), hasta que se canse de este juego en que le toca el papel de tonto del pueblo de Catalunya, y diga hasta aquí hemos llegado con el cuerpo místico, poniendo yo el cuerpo y el socio la mística. Ayudaría que Llarena lo pusiera en libertad, pero ya sabemos que un juez no está ni dentro ni fuera, sino en otra dimensión.

El empresariado y las cámaras de comercio se unen para impulsar las infraestructuras

Las empresas del Noroeste piden conectar sus puertos al eje atlántico de transportes

La patronal asturiana clama contra la "marginación" de las mercancías: "Es una necesidad perentoria engancharse a vías de alta capacidad"

Oviedo, Ramón DÍAZ

La inclusión de los ramales ferroviarios que unen Palencia con los puertos de Gijón, Avilés, Vigo, La Coruña y Santander en el Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transportes es "absolutamente crucial para el futuro" de las comunidades del noroeste español, aseguró Álvaro Alonso, secretario general de la Cámara de Comercio gijonesa. Conseguirlo acabaría con la "marginación" y el "aislamiento" que padecen en materia de transporte de mercancías Galicia, Asturias, Cantabria y León. Alcanzar esa meta es la razón de ser de la "Plataforma para el impulso de la logística en el Noroeste", que dio sus primeros pasos hace un año y que mañana se reúne en la capital leonesa para afianzarse como "lobby".

La plataforma está integrada por las organizaciones que agrupan a los empresarios de Galicia, León, Asturias y Cantabria y las Cámaras de Comercio del noroeste de España y persigue acabar con lo que los emprendedores consideran una afrenta: las regiones de esa zona de la península ibérica han sido marginadas por el principal instrumento de financiación de la Unión Europea, el Mecanismo Conectar Europa, y por lo tanto excluidos sus infraestructuras y sus puertos de las más jugosas ayudas, frenando de esta manera su potencial comercial. Además de los ramales ferroviarios antes citados, la plataforma persigue que se incluyan en el Corredor Atlántico la autovía del Cantábrico (A-8) y las líneas de alta velocidad Olmedo-Zamora y Orense-Santiago.

Corredores multimodales

El trabajo del "lobby" ya ha dado frutos: su principal demanda salía adelante el pasado 15 de diciembre, cuando el Ministerio de Fomento solicitaba a la Comisión Europea la inclusión en el Corredor Atlántico de los ramales ferroviarios a Asturias y Galicia y de la Transcantábrica. Hay más: hace solo dos semanas, el ministro de Fomento, Íñigo De la Serna defendía en Liubliana (Eslovenia) estas dos peticiones ante las autoridades europeas. De aceptar Bruselas las pretensiones españolas –todos los indicios apuntan que así será– estas infraestructuras podrán acceder a las ayudas más importantes del marco financiero plurianual 2021-2027 de la UE, pues los corredores principales, como el Atlántico, reciben el 95 por ciento de la financiación disponible.

Mejorar la movilidad

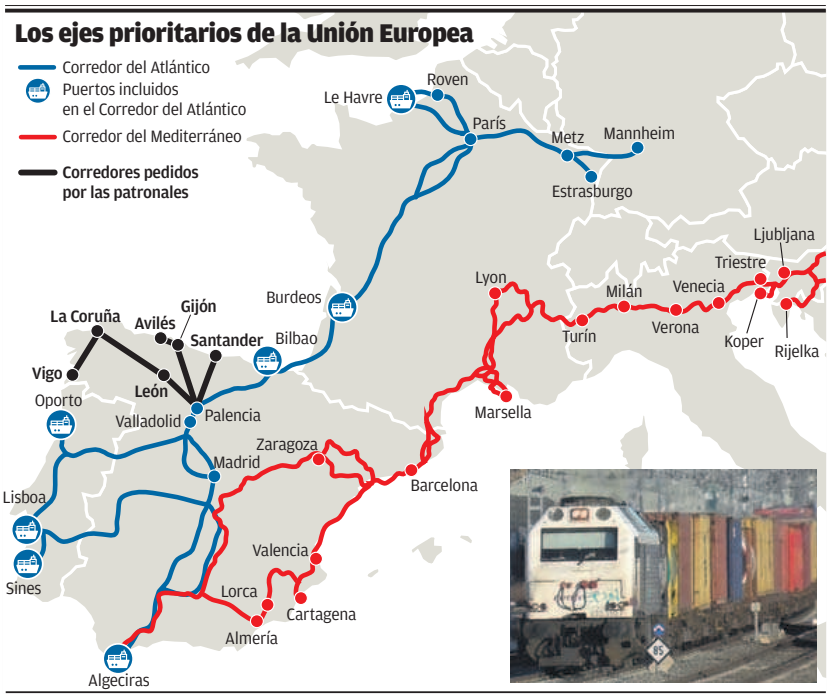
Según Fomento, la inclusión en el Corredor Atlántico (anteriormente llamado Corredor Ferroviario de Mercancías Número 4) de las líneas ferroviarias, tanto de alta velocidad Olmedo-Zamora-Orense-Santiago, como las que conectan con Gijón, Santander y La Coruña y la Transcantábrica, garantizaría "la mejora de la movilidad de personas y mercancías de Galicia, Asturias y Cantabria, que carecen en la actualidad de corredores multimodales". Y haría que los puertos de Gijón y Avilés, incluidos en la red básica española, quedaran conectados a los corredores europeos. Pero la petición de Fomento a Bruselas es solo "el primer paso", al que han de seguir otros, hasta la consecución del objetivo final: conectar los puertos del Noroeste con las vías de alta capacidad. Álvaro Alonso adelantó que en la reunión de mañana se definirá cómo se reparten los gastos y y las estrategias político-técnica y mediática. Será una reunión de trabajo de carácter técnico.

> La reunión de mañana en León servirá para marcar la hoja de ruta y repartir tareas

Alonso destacó que los empresarios asturianos están "comprometidos" con la idea, "clara y firme", de que la inclusión de los ramales ferroviarios de mercancías del Noroeste en el Corredor Atlántico es "una necesidad perentoria para impulsar este territorio". La plataforma quiere seguir dando pasos para conseguirlo. Y para ello uno de los caminos será "involucrar a la sociedad civil", haciendo que "tome conciencia" de que los grandes tráficos de mercancías entre continentes se realiza a través de los puertos, y la conexión de estos con los corredores ferroviarios y las vías de alta capacidad es "absolutamente crucial".

Alberto González, secretario general de la Federación Asturiana de Empresarios (FADE), adelantó que la reunión de mañana servirá para elaborar la "hoja de ruta" de la plataforma y ver qué entidades siguen comprometidas con los proyectos, así como para repartir las tareas a realizar. Aseguró que la petición de Fomento para incluir los ramales a los puertos en el Corredor Atlántico fue un "avance muy importante", pues supone ver cumplido el objetivo inicial de la plataforma.

Pero aún queda mucho camino por andar, y este "lobby" empresarial moverá todos los hilos a su alcance para agilizar la consecución de sus metas, entre ellas la ejecución de los tramos ferroviarios pendientes en Asturias (Variante de Pajares).



Un sector con un gran potencial de crecimiento

Oviedo, R. D.

El Corredor Atlántico, con más de 6.200 kilómetros de líneas existentes, es un eje ferroviario de la Red Transeuropea de Transportes que incluye características heterogéneas de infraestructura: diferentes anchos, diferentes tensiones, e incluso un tramo sin electrificar en España (Córdoba-Algeciras), itinerarios con vía doble y vía única, diferentes sistemas de señalización, cargas máximas muy variables. Dentro del Corredor Atlántico, el tráfico internacional de mercancías alcanza un volumen de 300 millones de toneladas, de las cuales sólo un 4% se transporta por ferrocarril, lo que revela un gran potencial de crecimiento. Puntos vitales de este tipo de corredores son los enlaces a los puertos marítimos, porque posibilitan el transporte de mercancías por todo el mundo, al conjugar vías marítimas y terrestres. El Corredor Atlántico conecta los puertos marítimos de Sines, Setúbal, Lisboa, Aveiro y Leixões, en Portugal; Algeciras, Bilbao y Pasajes, en España; Bayona, Nantes, La Rochelle y Le Havre, así como los puertos interiores de Burdeos, Rouen y Estrasburgo en Francia; a las principales capitales dentro del corredor: Lisboa, Madrid, París, al este de Francia, a Mannheim en Alemania y también al norte y el este de Europa.