



Pedro de Silva

La historia del PCE tras la caída del comunismo (otra expresión sería eufemística) es la de cómo se disuelve una piedra en un líquido sin dejar de ser. No lo había logrado con Izquierda Unida, genial invento de Gerardo Iglesias incomprendido por las bases y el viejo aparato, y no lo logró mucho des-

pués el otro Iglesias en su primer intento de comerse la piedra. Ahora ésta se ha reblandecido un tanto de puro cansancio, y el segundo intento ha salido, aunque está por ver el resultado. Son dos geometrías, una difusa y extendida, y otra concreta y concentrada, las que han decidido formalizarse en

pareja de hecho. Siendo esto así, la operación no puede calcularse en aritmética (3+1=4), pues las adiciones geométricas responden a otras leyes. La figura final, tras el paso por el puchero, podría ser más grande que la suma, pero también más pequeña: ¿hinchacha o mengua al cocer en la urna?



El Parlamento permitirá que el embalse de los Alfiflorios tenga usos recreativos

El piragüismo y la pesca con caña, entre las actividades que se pretenden autorizar

Oviedo, J. A. O.

La Comisión de Infraestructuras de la Junta General del Principado aprobó ayer una proposición de ley para permitir las actividades deportivas y recreativas en el embalse de los Alfiflorios. La iniciativa fue presentada por Foro Asturias y recibió el apoyo de todos los grupos menos del PSOE, que votó en contra.

Los foristas aceptaron una enmienda de Podemos que vincula la autorización definitiva de las prácticas de ocio en los Alfiflorios a las conclusiones de un estudio que analice su compatibilidad con un buen servicio de abastecimiento de agua.

En su defensa de la proposición, Pedro Leal recordó que el embalse de los Alfiflorios se inauguró en 1990 para garantizar el suministro de agua al centro de la región. El forista apuntó que, en un primer momento, se autorizó la pesca con caña y el piragüismo, pero que, después, se prohibió. A su juicio, estas prácticas deben volver a estar permitidas, tal y como reclaman, según afirmó el diputado, los hosteleros de la zona, el Ayuntamiento de Morcín y los sindicatos mineros.

Desde Podemos, Héctor Piernaveja se mostró de acuerdo con la iniciativa de Foro, siempre que los informes técnicos que se van a solicitar concluyan que la pesca con caña y el piragüismo no afectan medioambientalmente al entorno y que son compatibles con el suministro de agua al centro de la región.

El portavoz de Ciudadanos, Nicanor García, también se posicionó a favor de la propuesta, condicionada a que no se autoricen embarcaciones de motor en el embalse.

Izquierda Unida (IU) y el PP se unieron al resto de grupo en el apoyo a la proposición. No lo hizo así el PSOE, que se quedó solo en el voto de rechazo. La diputada socialista Dolores Álvarez Campillo argumentó que la labor de los embalses de agua como el de los Alfiflorios es el abastecimiento y negó que sea posible garantizar un buen servicio con prácticas deportivas como las que plantea Foro.

La UE excluye a Asturias de sus grandes corredores de mercancías ferroviarias

Los técnicos piden extender el eje atlántico a los puertos de Gijón y de Avilés, para relanzar la autopista del mar y aprovechar mejor la Variante

Oviedo, José A. ORDÓÑEZ

La última revisión del mapa de corredores ferroviarios de mercancías pone de manifiesto que Asturias y todo el noroeste peninsular quedan marginados de los grandes ejes de transporte seleccionados por las autoridades europeas como prioritarios para los próximos años. De acuerdo con el diseño de la red de la UE, actualizado este mismo año, España está atravesada por dos corredores, el atlántico y el mediterráneo, sin que el Principado tenga una conexión reconocida por Europa con ninguno de ellos.

Sí podría engancharse la región al eje atlántico, con un itinerario subcantábrico por León y Palencia, para salir a Europa por Irún. También si se construye el corredor mixto de altas prestaciones por la Cornisa que planteó el Principado como alternativa al AVE del Cantábrico. Sin embargo, lo único cierto a día de hoy es que en los mapas europeos no hay pintada ni una sola raya que conduzca a Asturias.

La Plataforma Tecnológica

Túneles de Pajares, a cuyo frente está el ingeniero asturiano Vicente Luque Cabal, ya reclamó a principios de este año que los gobiernos de España, Francia y Portugal solicitasen a Europa la extensión del Corredor Atlántico desde Palencia a los dos grandes puertos asturianos (Gijón y Avilés), a la vista de que Bruselas había dado luz verde a otros modificados en sus mapas de infraestructuras prioritarias.

“La exclusión de Asturias, y también la de Galicia, es una omisión que debe corregirse en aras de la sostenibilidad de la política europea de los transportes”, apuntan los portavoces de la plataforma, que consideran “fundamental” la inclusión del Principado en el Corredor Atlántico para el desarrollo de proyectos como la autopista del mar entre Gijón y Nantes.

La extensión del eje ferroviario atlántico hasta la región también sería muy importante para que Asturias tenga más opciones de captar ayudas del programa comunitario “Conectar Europa”,

destinado a infraestructuras logísticas y de transporte como la Zalia. La contribución de este plan permitiría completar las infraestructuras ferroviarias entre León y los puertos de El Musel y de Avilés, así como potenciar un eje marítimo-ferroviario desde el centro de España hasta el centro de Francia, aprovechando para ello la autopista del mar, añaden los técnicos.

Reconvertir la traza costera de Feve en una línea de ancho europeo cuesta 3.668 millones de euros

La plataforma que lidera Luque Cabal también sostiene que la exclusión de los ejes europeos de transporte de mercancías impedirá a la región obtener “la máxima rentabilidad social, económica y medioambiental de la variante ferroviaria de Pajares”.

La otra opción para engancharse al Corredor Atlántico supondría un gran esfuerzo económico, casi inasumible en la situación actual, así como mucho más tiempo que la mera extensión del eje desde Palencia a Gijón y a Avilés. Se trata de la línea costera mixta para tráfico de mercancías y de viajeros que el Ejecutivo de Javier Fernández ha propuesto como alternativa al AVE del Cantábrico, proyecto que sigue en la planificación del Ministerio de Fomento, pero que no cuenta con previsiones presupuestarias ni temporales.

El coste estimado de la actuación es de 3.668 millones de euros, incluyendo la reconversión de toda la línea al ancho europeo y numerosas mejoras en el trazado. Según los expertos que redactaron el plan regional de infraestructuras y transportes para los próximos años, esta alternativa “genera mayores ventajas” que el AVE, tanto para los servicios de mercancías como para los de larga distancia e internacionales de viajeros y de mercancías.