



ACUERDO SOCIAL Y POLÍTICO

ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

Oviedo, 10 de julio de 2024



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

ANTECEDENTES

El documento de acuerdo de *Alianza por las infraestructuras del Estado que Asturias necesita* se ha configurado como un texto vivo, que surge del debate y acuerdo de una amplia representación social y debe ser revisado y actualizado periódicamente en base al procedimiento de trabajo establecido a este fin.

Desde que fuera firmado, el 23 de marzo de 2017, por el Gobierno del Principado de Asturias, 18 agentes económicos y sociales y dos organizaciones políticas con representación en la Junta General del Principado de Asturias (JGPA), el número de participantes ha aumentado en las diferentes reuniones de seguimiento hasta alcanzar los 26. Desde entonces se han mantenido de forma periódica distintos encuentros y reuniones, tanto de manera presencial como telemática. De este modo, el documento inicial se ha ido actualizando y enriqueciendo con las aportaciones tanto de la Administración regional como de las distintas organizaciones y entidades participantes.

El presente texto recoge los avances y las acciones a impulsar para favorecer el desarrollo de las infraestructuras del Estado en Asturias, en los ámbitos ferroviario y viario. El objetivo central es que la dotación de los servicios de infraestructuras se construya en base a la equidad social, el progreso económico y la accesibilidad equilibrada al conjunto del territorio regional, auspiciando una movilidad más limpia, la innovación en el material rodante y los combustibles menos contaminantes.

La relación de actuaciones y objetivos que se recogen serán comunicadas formalmente por la Consejería de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios del Gobierno del Principado de Asturias al Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible del Gobierno de España, como documento político de negociación, acuerdo y seguimiento.



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

FUNCIONAMIENTO

A diferencia de otros manifiestos, el documento de la *Alianza por las Infraestructuras del Estado que Asturias necesita*, se ha configurado como un texto vivo respaldado por una notable mayoría social en el que la evolución de los compromisos genera un dinamismo en el documento de adhesión, que se revisa y actualiza periódicamente.

El documento de la *Alianza por las Infraestructuras del Estado que Asturias necesita* suscrito el 23 de marzo de 2017 fue firmado por 18 organizaciones sociales y dos políticas (PSOE e IU). Sin embargo, desde julio de 2021 el número de participantes en las diferentes reuniones de seguimiento se ha elevado hasta los 26, incluyendo al resto de grupos políticos con representación en la JGPA que no participaban hasta el momento.

La presencia de nuevos agentes sociales y políticos en las reuniones, alcanzando las 26 representaciones (incluyendo al Gobierno del Principado) ha permitido enriquecer las mismas con nuevas aportaciones, pero también ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con un mecanismo o procedimiento que regle su funcionamiento y dote a las convocatorias de agilidad a la vez que se refrende el posicionamiento de cada organización con un nuevo texto de consenso.

Por ello, el Gobierno del Principado de Asturias propone un nuevo documento de prioridades en base al cual se articula la nueva *Alianza por las Infraestructuras del Estado que Asturias necesita* que será elevado a consideración y firma de los agentes económicos y sociales más representativos de Asturias (UGT, CCOO y FADE), de partidos políticos con representación en la Junta General del Principado de Asturias, y otras instituciones y asociaciones que se consideren de interés en la materia.

Organización funcional de la *Alianza por las Infraestructuras del Estado que Asturias necesita* en dos mesas:



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

MESA GENERAL

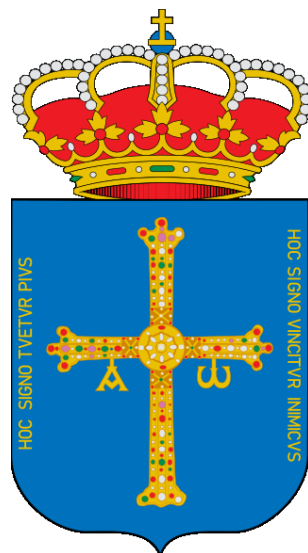
- Compuesta por los representantes designados por las organizaciones firmantes del nuevo documento de prioridades de la *Alianza por las Infraestructuras del Estado que Asturias necesita*.
Un documento de síntesis y acción política que recoja de forma genérica las principales reivindicaciones de Asturias en materia de infraestructuras en las que intervenga el Estado.
- Presidida por el o la titular de la consejería con competencias en materia general de infraestructuras y con listado nominativo de asistentes y suplencias de todos los representantes designados por los agentes firmantes.
- La Mesa cursará invitación al Ministerio competente en materia de Infraestructuras para su participación y asistencia a través del alto cargo que el Ministerio designe.
- La Mesa General se reunirá al menos dos veces al año, una de ellas en el mes de septiembre previo a la confección de los Presupuestos Generales del Estado, pudiéndose convocar tantas reuniones como se consideren necesarias.
- Corresponde a esta Mesa incluir o eliminar alguna actuación dentro del documento de prioridades de la *Alianza por las Infraestructuras del Estado que Asturias necesita* y determinar las actuaciones y manifestaciones de carácter político o social que considere oportuno en cada momento.



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

COMISIÓN DELEGADA DE SEGUIMIENTO

- Compuesta por representantes técnicos designados por los miembros firmantes del nuevo documento de prioridades de la *Alianza por las infraestructuras del Estado que Asturias necesita* en un número proporcional y reducido de participantes que facilite agilidad en los trabajos encomendados. Se asegurará representación de cada uno de los agentes económicos y sociales más representativos.
- Presidida por el o la titular de la Viceconsejería o Dirección General con competencias en materia general de infraestructuras y con listado de asistentes y suplencias de todos los representantes designado por los agentes firmantes y presentes en la Mesa General.
- A la Comisión Delegada podrán asistir como asesores, técnicos en la materia que determinen las partes presentes en la misma.
- La Comisión Delegada se reunirá al menos una vez cada cuatro meses, pudiéndose convocar tantas reuniones como se consideren necesarias o a petición expresa de la Mesa General.
- La Comisión Delegada realizará un informe de actualización del estado de obras y actuaciones, que trasladará a la Mesa General para su conocimiento y toma de decisiones, así como aquellas propuestas que consideren oportunas. El informe recogerá los plazos y presupuestos de las diferentes actuaciones



DOCUMENTO DE PRIORIDADES

ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

RELACIÓN DE ACTUACIONES Y OBJETIVOS

CORREDOR ATLÁNTICO NOROESTE

El 12 de junio de 2024 el Comisionado para el Corredor Atlántico presentó en Oviedo/Uviéu las líneas generales del Plan Director del Corredor Atlántico en Asturias con una inversión prevista en actuaciones de la red básica y global de 2.800 millones. Adicionalmente se recogen actuaciones complementarias que si bien no pertenecen al corredor son prioritarias y necesarias para el desarrollo de Asturias como polo logístico del Arco Atlántico.

Las actuaciones del Plan Director contemplan mejoras en infraestructuras portuarias, aeroportuarias, viarias y ferroviarias. Estas últimas deben de garantizar un desarrollo óptimo de los servicios de movilidad de mercancías, cercanías y larga distancia/alta velocidad sin interferencias entre los mismos en caso de compartir infraestructura.

Es necesario aprobar el Plan Director del Corredor con un cronograma de las actuaciones previstas en el mismo, en sintonía con el acuerdo presentado en Santiago de Compostela por parte de los Gobiernos de Galicia, Asturias y Castilla y León con el respaldo de agentes sociales y empresariales, garantizando la dotación presupuestaria que permita desarrollar, entre otras, las siguientes actuaciones:

- Nudo de Villabona (Lugo de Llanera-Serín).
- Acondicionamiento tramo Serín-Gijón/Xixón: tercera vía de mercancías, renovación vía con traviesa polivalente/triple hilo y conexiones ferroviarias a Zalia.
- Acceso al Puerto de El Musel: nudo de Poago.
- Tramo Mieres del Camín - El Caleyú: variantes de trazado y adecuación de túneles.
- Tramo La Pola-Mieres del Camín: adecuación de vía y ampliación de capacidad - estudio mejora trazado puntual con nuevo túnel.
- Adecuación Lugo de Llanera–Cancienes.



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

- Adecuación de Veguín–Olloniego/Lluniego: adaptación vía de mercancías Reglamento 1315/2013.
- Nueva Terminal Intermodal de Interzalia (ZALIA) e inclusión de ZALIA como nodo logístico de la red básica.
- Nuevos apartaderos de 750m y PAET.
- Recuperación de la Autopista del mar.
- Garantizar el acceso ferroviario de los puertos de El Musel y Avilés y su conexión con la estación intermodal de la ZALIA a través de la red general.
- Adecuación de toda la infraestructura ferroviaria del eje La Pola – Mieres del Camín, Oviedo-Uviéu – Gijón/Xixón – Puertos de El Musel y Avilés así como el sector de mercancías Olloniego/Lluniego - Tudela Veguín – Lugo de Llanera de la red general a la futura migración al ancho estándar o triple hilo.
- Nodo urbano Oviedo/Uviéu: Desarrollar los proyectos y obras necesarios para la renovación de la estación de ferrocarril de Oviedo-Uviéu al incremento adecuándola a las nuevas necesidades derivadas de la llegada de la alta velocidad y sin que esto suponga una merma en la operativa de la red de cercanías.
- Nodo urbano de Gijón/Xixón: Finalización del proyecto básico global y los proyectos de ejecución de la estación intermodal así como los diferentes documentos técnicos que garanticen la licitación de las obras para la conexión de la red de cercanías con el túnel del metrotren y prolongación del mismo hasta el Hospital de Cabueñes- CAHU por parte del ADIF así como la búsqueda de financiación por parte de los socios de Gijón al Norte GAN para la construcción de la estación intermodal e integración en la ciudad.
- Exigencia de liderazgo y participación activa por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en todas las mesas y grupos de trabajo precisos para el impulso definitivo del Corredor Atlántico Noroeste, ampliando sus objetivos a la inclusión de Zalia como nodo logístico de la Red Básica e incorporando todas las autovías del Noroeste en las redes prioritarias de los corredores de ámbito europeo.



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS:

1- LÍNEA ALTA VELOCIDAD LEÓN-GIJÓN/XIXÓN (VARIANTE DE PAJARES)

El 30 de noviembre de 2023 se cumplía un esperado hito en las infraestructuras y la movilidad de Asturias con la puesta en servicio de la L.A.V. variante de Pajares para tráfico mixto. Después de más de 20 años de trabajo y casi 4.000 millones de euros de inversión el inicio de la explotación comercial de la variante representa un cambio de paradigma en la movilidad de personas y bienes entre Asturias y la meseta.

Esta nueva fase que se abre para la movilidad desde y hacia Asturias requiere garantizar la rápida ejecución de las obras de adaptación, electrificación y la instalación de triple hilo en el tramo León-La Robla. Además, es crucial completar la doble vía en los tramos entre Palencia y León, actualmente en funcionamiento como vía única, para aumentar la capacidad y mejorar la velocidad comercial de los diferentes trenes que operan entre Asturias, Castilla y León, y Madrid.

El 21 de mayo de 2024 Renfe puso en servicio el nuevo material rodante de muy alta velocidad y rodadura desplazable Serie 106 en la línea Asturias-Madrid. La operativa inicial de estos trenes comercializados como AVE S-106 y que se inició con dos viajes al día por sentido, uno de ellos con salida desde Asturias a las 6:00am, está sujeta a mejoras en los tiempos de viaje, el número y tipo de servicios ofertados y así como las paradas programadas debido a las obras para mejorar la capacidad operativa en las líneas de alta velocidad de la estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor.

Una vez finalizada esta primera fase de obras en la estación de Chamartín, el 22 de julio, la oferta comercial de Renfe con Asturias sumará el servicio low-cost AVLO y un nuevo servicio ALVIA con origen y destino en Avilés, alcanzando así hasta 6 frecuencias diarias por sentido.

Es necesario consensuar la oferta de paradas de los diferentes servicios de Alta Velocidad en las estaciones de Avilés, Gijón/Xixón, Oviedo/Uviéu, Mieres del Camín y La Pola para garantizar la capilaridad del sistema ferroviario como servicio de movilidad sostenible accesible a la mayor parte de la población, garantizando una parada del primer y último tren del día, además de en Gijón/Xixón y Oviedo/Uviéu, en una de las estaciones de las comarcas mineras reestructurando el resto de la línea para no



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

incrementar los tiempos de viaje desde y hacia Asturias con Madrid. Así mismo para favorecer la movilidad sostenible Renfe deberá de adaptar los horarios de los trenes de cercanías para permitir conectar con la primera salida y la última llegada del día.

La dependencia de los trenes de rodadura desplazable y alta velocidad, principalmente de las comunidades de Asturias y Galicia, resalta la necesidad de que se tenga en cuenta esta asimetría de cara a la entrada de nuevos operadores en estos corredores.

Además, bajo el marco de la nueva Ley de Movilidad Sostenible, se debería considerar la posibilidad de estudiar y establecer una Obligación de Servicio Público (OSP) que beneficie los desplazamientos ferroviarios de larga distancia en Asturias.

2- CERCANÍAS FERROVIARIAS

Una vez creada la figura de Comisionado para la ejecución del plan de cercanías de Asturias encargado de la supervisión de los acuerdos suscritos en el documento firmado el 20 de enero de 2023 por la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como de dar cuenta del cumplimiento de las acciones previstas en el Plan de cercanías actualizando periódicamente el cronograma dinámico de los estudios, proyectos y obras para la mejora de la red de cercanías en Asturias, formada por la red de ancho métrico (antigua Feve), de 248 km, 112 estaciones y apeaderos, y la red de ancho ibérico, de 122 km, 43 estaciones y apeaderos, es necesario incidir sobre los siguientes puntos:

- PLAN DE CERCANÍAS:

Ejecución, en todos sus extremos, de las actuaciones recogidas en el Plan de infraestructuras ferroviarias en el núcleo de cercanías de Asturias en su versión revisada y ampliada presentada por el Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible en Asturias el 15 de febrero de 2024, que eleva a 1.586 millones la inversión en el Principado (1.223 millones de euros infraestructuras ADIF; 314 millones de euros material rodante RENFE y 49 millones de euros estaciones RENFE), garantizando el cumplimiento de todos los acuerdos que recoge el documento firmado el 20 de enero de 2023 por la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Raquel Sánchez y los presidentes de Asturias y Cantabria.

Así mismo se ha materializado al entrega por parte del Ministerio de Transportes y



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

Movilidad Sostenible al Principado de Asturias, de un programa y cronograma de las principales actuaciones recogidas en el Plan de Cercanías del Núcleo de Asturias, que concretan las diferentes actuaciones contenidas en el mismo para los próximos años que permitan su adecuado seguimiento.

Renovación total del envejecido y deteriorado material rodante de Renfe operadora que presta servicio en las líneas de cercanías y en los servicios regionales de la red de ancho métrico en Asturias.

El 26 de febrero se iniciaba la fabricación con el nuevo diseño de trenes de CAF para las líneas de ancho métrico de Asturias y Cantabria a la vez que se anunciaba la formalización de las 7 opciones adicionales que recogía el contrato. Se elevan así a 17 los trenes de ancho métrico en fabricación para Asturias con un horizonte de inicio de entrega en 2026.

Así mismo será necesario articular y calendarizar los nuevos contratos complementarios que garanticen la renovación total de la flota de trenes que prestan su servicio en la red de ancho métrico en Asturias hasta alcanzar las treinta y cinco.

Cumplimiento del compromiso recogido en los “Acuerdos de la Castellana” para la extensión de la gratuidad de las cercanías ferroviarias en Asturias hasta la entrega de las unidades de trenes pendientes en el contrato en curso a través de la aportación económica precisa. Para ello, el Ministerio habilitará, a través de los Presupuestos Generales del Estado (PGE), una partida económica para la financiación del sistema de transporte público de Asturias, que permita aplicar las correspondientes bonificaciones y mejoras en la prestación del servicio.

Implementación inmediata de actuaciones que no dependen de licitaciones de estudios, proyectos u obras y que permiten avanzar cambios estructurales en la mejora de la movilidad en Asturias como son:

Tras la integración tarifaria de los servicios ferroviarios en Asturias de ancho ibérico y métrico en un mismo billete, urge acometer la reforma de la malla horaria enfocado como un plan de mejoras de los servicios prestados que permita establecer acciones de reordenación de los horarios, frecuencias y tiempos de viaje, teniendo en cuenta las obras y actuaciones en curso, el material disponible en cada momento así como cualquier otra medida que pudiese repercutir en la mejora del servicio prestado. Este



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

plan abordará tanto medidas a corto plazo con impacto inmediato, como una completa reorganización de la malla horaria atendiendo a las nuevas necesidades de movilidad y una mejora de los tiempos y frecuencias, revertiendo la actual situación de regresión en el servicio y buscando poder captar nuevos viajeros que opten por los servicios ferroviarios fomentando una movilidad más sostenible.

Es necesario establecer Servicios Exprés con paradas en las principales estaciones de las cabeceras de comarca de los diferentes municipios que faciliten los desplazamientos especialmente en aquellas franjas horarias en las que se realiza la movilidad obligada por motivos laborales, educativos o asistenciales.

Estas líneas exprés obligarán (especialmente en la red de ancho métrico) a disminuir el número de frecuencias que efectúen paradas en estaciones y apeaderos que no tienen un volumen de pasajeros sustancial, para los que siempre se les ofrecerá una solución de movilidad.

Para otro lado, el Principado y Transportes trabajan en un acuerdo que permita reforzar la intermodalidad en las estaciones de la red de cercanías y alta velocidad, a través de la corresponsabilidad de las administraciones permitiendo financiar actuaciones de mejora en las estaciones ferroviaria y su entorno favoreciendo el acceso en transporte público y habilitando o mejorando aparcamientos para los usuarios del ferrocarril facilitando el acceso desde entornos rurales y metropolitanos a los servicios de cercanías y larga distancia en vehículo particular, en la línea de los acuerdos que ya se desarrollarán en las estaciones de La Pola y Mieres.

El ejemplo es potenciar en diferentes escalas intercambios modales que ya ocurre por ejemplo en una estación de la línea C1 como es "Las Segadas" que da servicio a Ribera de Arriba y cuyo parking anexo al apeadero permite a la dispersa población del concejo desplazarse en vehículo privado para continuar en tren sus desplazamientos.

Las actuaciones estarán enfocadas a mejorar estos servicios en entornos de estaciones que ya tienen un elevado uso, como por ejemplo Lugones, y también en favorecer intercambios modales para las nuevas líneas exprés que se creen con la remodelación de la malla horaria. Así estaciones como el apeadero de Infiesto y las estaciones de Pravia, Pola de Siero, Laviana, Moreda o Grado podrán tener de una zona de aparcamiento reservado y que garantice una plaza para los usuarios del ferrocarril.

Del mismo modo se podrán mejorar o ampliar aparcamientos y crear zonas



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

diferenciadas dedicadas a usuarios del tren en Nava, Candas... Sin olvidar Avilés que con la llegada de la alta velocidad verá incrementados los tráficos de pasajeros y donde será necesario dar un impulso transformador siguiendo los cambios propuestos en el proyecto de transformación del entorno de la estación financiado con fondos MRR.

- PRIORIZACIÓN Y CALENDARIZACIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS RECOGIDAS EN EL PLAN DE CERCANÍAS.

Urge priorizar aquellas actuaciones cuya ejecución tiene mayor impacto sobre la mejora de la operativa de Renfe y sobre la calidad del servicio como son:

- Duplicaciones de vía en:
 - La Carrera – Nava (línea Oviedo/Uviéu–L'Infiestu)
 - Trasona/Tresona – Aboño (línea Gijón/Xixón–Cudillero)
 - Oviedo/Uviéu – Trubia (línea Oviedo/Uviéu–San Esteban). Bypass de Trubia.
 - Sotiello – La Floría (línea Gijón/Xixón–La Pola Llaviana/ Pola de Laviana).
- Eliminación del embudo entre La Carrera y La Pola Siero.
- Mejoras de trazado y atención a puntos críticos.
- Electrificación y renovación integral de carril.
- Variante y Bypass (Avilés–Gijón/Xixón) de Villabona

- PARTICIPACIÓN DE RENFE EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DEL CTA.

Esta medida favorecerá la coordinación y permitirá implementar una red de transporte público en Asturias unificada para las personas usuarias, impulsado el uso de estos medios de transporte frente a otros menos respetuosos con el medio ambiente.

3- INTEGRACIONES URBANAS DEL FERROCARRIL

Ejecución de la inversión necesaria para culminar las tres integraciones urbanas del ferrocarril, ya en desarrollo o planificación, en Asturias y poder así recuperar, en el



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

menor tiempo posible, la centralidad de las estaciones de cercanías y aumentar el tráfico de pasajeros, potenciando al tren como medio de transporte más sostenible y competitivo en el área central metropolitana de Asturias y facilitando la intermodalidad entre los diferentes sistemas de transporte:

- **PLAN DE VÍAS DE GIJÓN/XIXÓN, ESTACIÓN INTERMODAL Y PENETRACIÓN FERROVIARIA**

Aseguran la redacción en plazo del proyecto básico global y todos los proyectos de construcción de la licitación en curso, a la vez que se trabaja en la búsqueda activa de financiación y se redacta el convenio que permita ejecutar las obras en cuanto se disponga de los proyectos técnicos en las fases de explotación que permitan poner en servicio en el menor tiempo posible el tramo de metrotren hasta Viesques que ya cuenta con el túnel ejecutado y dando continuidad a las cercanías ferroviarias en Asturias hasta el Hospital Universitario de Cabueñes. El 10 de abril tuvo lugar en Gijón/Xixón una reunión de la comisión técnica de GAN (Gijón Al Norte) con la participación del Principado y el Ayuntamiento de Gijón/Xixón en la que los responsables del proyecto presentaron los avances del proyecto básico y su situación

El consejo de administración de GAN (Gijón Al Norte) reunido el 29 de abril en Gijón/Xixón presidido por el Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, José Antonio Santano, dio luz verde al proyecto básico de la estación intermodal de Gijón/Xixón permitiendo así su concreción y avance para formalizar los proyectos de ejecución.

Se espera que los adjudicatarios entreguen el proyecto básico global al ADIF en julio de 2024 cumpliendo los plazos que permitan tener los diferentes proyectos de ejecución en el verano de 2025.

- **SUPERESTRUCTURA FERROVIARIA DEL SOTERRAMIENTO DE LANGREO.**

Finalización de las obras y puesta en servicio del tramo soterrado, estación de los Llerones y nueva estación de Langreo en los tiempos comprometidos, vigilando el cumplimiento del cronograma de obra.

El avance en las obras de colocación de placa en el interior del túnel permitirá en las próximas semanas liberar parte de los terrenos ocupados para el acopio de materiales de forma que el Principado pueda, toda vez ya ha entrado en



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

servicio el vial de acceso a Valnalón, comenzar los trabajos de urbanización en el bulvar central.

- **SUPRESIÓN DE LA BARRERA FERROVIARIA DE AVILÉS**

Aprobación del estudio informativo que permita licitar los proyectos de integración que permitan conocer el presupuesto final (estimado en 204M€) y comienzo de la búsqueda de financiación y negociación del convenio con el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Avilés. La opción más ventajosa del estudio informativo, desde el punto de vista de funcionalidad ferroviaria, accesibilidad peatonal y viabilidad económica incluirá el soterramiento del tramo que atraviesa el casco histórico, la supresión de los cuatro actuales pasos a nivel y la construcción de una nueva estación intermodal para buses, trenes de largo recorrido y cercanías. La actuación se ejecutará en 2 fases. En conjunto de la actuación es de unos 204 millones de euros, que se reparten en 94 millones para el tramo exterior y 110 millones para el urbano con su soterramiento.



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

CARRETERAS Y MULTIMODALIDAD

Exigencia de un compromiso a medio plazo que permita garantizar la inversión para avanzar en la correcta ejecución de las labores de mantenimiento y conservación de la red de carreteras del Estado en Asturias en pro de la seguridad vial y la cohesión territorial.

1- AUTOPISTA AP-66 (PEAJE DEL HUERNA)

En abril de 2024 la Comisión Europea concluyó que España prorrogó el peaje de la AP-66 (peaje del Huerna) saltándose la normativa comunitaria. Así, la Comisión Europea, que con este anuncio abre la puerta a considerar que el peaje del Huerna es ilegal, considera que el Consejo de Ministros del año 2000 que acordó prorrogar este peaje durante veintinueve años (hasta el 17 de octubre de 2050) «no aplicó adecuadamente los procedimientos de licitación, lo que infringió las normas de la Unión Europea».

Por ello, se requiere al Gobierno de España para que, en coherencia con el procedimiento abierto por la Comisión Europea, inicie los trámites para la anulación de la prórroga de veintinueve años otorgada a la concesionaria de la AP-66, suprimiendo el peaje.

2- EJE LA ESPINA - PONFERRADA

Mantenimiento del compromiso inversor en las obras del tramo Corniana/Cornellana – Salas, actualmente en ejecución, que garantice un ritmo de ejecución óptimo para lograr su finalización en el menor plazo posible.

Actualización del proyecto entre El Regueirón y La Espina con cargo a los PGE para poder licitar las obras, una vez se disponga del documento técnico pertinente.

Establecimiento de los acuerdos políticos, mecanismos y permutas necesarias con el Gobierno del Principado de Asturias para dar continuidad al eje Salas – Tineo - Cangas



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

del Narcea - límite CCAA en red nacional, garantizando así la vertebración del territorio mediante una vía suprarregional de titularidad estatal para el eje La Espina – Ponferrada.

Mantenimiento en la planificación estatal en la conexión de la A-63 a la altura de La Espina con la Autovía del Cantábrico A-8 en Caneiru (Valdés), comunicando el interior con la costa occidental.

Impulso la vertebración territorial mediante el estudio de un nuevo enlace de la Autovía A-8 con la carretera AS-12, entre las salidas 477 y 483, facilitando la comunicación del interior de la región con la costa occidental.

MULTIMODALIDAD PORTUARIA Y LOGÍSTICA

1- ACCESOS PUERTO DE GIJÓN /XIXÓN

Tras la decisión unilateral del Ministerio de Transportes de desistir de la licitación del vial de Jove iniciada el pasado año, el Gobierno del Principado de Asturias tras escuchar a las diferentes asociaciones de vecinos de la zona Oeste y la Federación de vecinos, en la reunión mantenida en la sede de Presidencia el pasado 27 de marzo y en el Consejo Social de la ciudad del 19 de abril, rechaza la propuesta de un vial de acceso al puerto de Gijón/Xixón en superficie por Jove.

El potencial como dinamizador económico y productivo que representa la actividad portuaria e industrial ligada al puerto de El Musel para la ciudad de Gijón/Xixón y para Asturias obliga a buscar una alternativa que mitigue los problemas de calidad del aire y no suponga una barrera para la zona oeste de la ciudad.

Consideramos necesario trabajar en dos planos de actuación que permitan en el corto y medio plazo dar respuesta a la necesidad de disminuir y evitar el paso de vehículos pesados por la trama urbana.

En primer lugar resulta urgente que desde el Ministerio de Transportes se estudien otras alternativas, incluido un nuevo proyecto de acceso soterrado, que permitan mejorar de



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

manera viable y en el menor plazo posible las necesidades de conectividad viaria con el Puerto de Gijón/Xixón.

Por otro lado y en paralelo es preciso mejorar el acceso al Puerto por Aboño acelerando el proyecto de desdoblamiento de la GJ-10 entre Lloreda-Veriña, prolongando esta mejora hasta El Empalme y el vial de acceso por el parque de minerales de Aboño. Con una remodelación urgente por parte del Principado del nudo del empalme que reorganice el tráfico de vehículos pesados que ahora circulan desde Tabaza hacia la GJ-10 y la autovía del Cantábrico.

Impulso decidido por parte de Puertos del Estado a las negociaciones y búsqueda de financiación que permita restituir la Autopista del Mar Gijón/Xixón – Nantes u otro puerto de la red básica.

2- ACCESOS AL PUERTO DE AVILÉS

Seguimiento y control de los plazos comprometidos para la redacción del estudio informativo con alternativas de trazado para los nuevos accesos de la margen izquierda del Puerto de Avilés, garantizando que pueda cumplirse el protocolo firmado en agosto de 2018 para la financiación y construcción de esta infraestructura.



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

MEJORA DE LA MOVILIDAD ÁREA CENTRAL METROPOLITANA

La “Y” asturiana constituye la espina dorsal de las comunicaciones del centro de la región uniendo los núcleos de Oviedo/Uviéu, Gijón/Xixón, Avilés, Siero, Llanera y Corvera. Resulta imprescindible un trasvase de usuarios de la carretera al ferrocarril y del vehículo privado al autobús, priorizando el transporte público, una mejora de las incorporaciones y unos buenos enlaces con la AS-II que permitan redirigir tráfico y evitar situaciones de colapso, especialmente ante obras de mantenimiento o accidentes.

1- ENLACE DE ROBLEDO

Garantizar, como actuación prioritaria para la mejora de la fluidez y la movilidad en el área central, la construcción del enlace de Robledo entre las autovías AS-II y la A-66 (Ruta de la Plata).

Tras la finalización de las obras del tercer carril entre Lugones y Mátablisma, que han supuesto una mejora significativa en la fluidez del tráfico y la seguridad vial, el próximo proyecto importante en la infraestructura de la 'Y' es el enlace de Robledo, que facilitará la conexión con la AS-II.

Esta conexión ha sido ampliamente demandada por transportistas y usuarios, y de acuerdo con los datos estadísticos permitirá redistribuir el flujo de tráfico entre ambas vías ya que ofrecerá una alternativa para reducir las congestiones en la 'Y', desviando parte del tráfico hacia la AS-II.

El enlace de Robledo, junto con las obras de desdoblamiento entre Bobes y San Miguel de la Barreda que está llevando a cabo el Principado, completará la conexión entre las tres autopistas y autovías del área central, especialmente en lo que respecta a la comunicación entre las áreas industriales.

2- CONSORCIO DE TRANSPORTES DE ASTURIAS

Otorgar fondos estructurales vía PGE al CTA, dispensándole un trato equivalente a



ALIANZA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO QUE ASTURIAS NECESITA

otros consorcios o autoridades del transporte existentes en España y abordar de forma estructural la financiación del transporte público, incluyendo en los criterios de reparto factores como la dispersión geográfica, envejecimiento de la población u orografía que condicionan la prestación del derecho social.

Creación de carriles-bus y de prioridad semafórica en las penetraciones urbanas en los principales núcleos urbanos del área central metropolitana, haciendo del transporte público un medio más rápido y competitivo.