



Miércoles, 10 de julio de 2024

El nuevo documento de la Alianza por las Infraestructuras propuesto por el Principado recibe el respaldo unánime de agentes sociales, grupos políticos y tejido asociativo

- El texto recoge los avances realizados y las acciones que se deben impulsar a partir de ahora para convertir Asturias en polo logístico del Cantábrico
- Las inversiones previstas en el plan del Corredor Atlántico constituyen el eje que permitirá completar la nueva era de las comunicaciones inaugurada con la variante de Pajares

El nuevo documento de la *Alianza por las Infraestructuras del Estado que Asturias necesita* ha sido rubricado hoy por el presidente del Principado, Adrián Barbón; representantes de los agentes sociales: Fade, sindicatos y Cámaras de Comercio de Oviedo, Gijón y Avilés; todos los grupos políticos con representación en la Junta General y entidades de distintos ámbitos de la sociedad asturiana. El texto recoge los avances realizados y las acciones que se deben impulsar a partir de ahora.

En la nueva hoja de ruta, el plan del Corredor Atlántico se sitúa como eje vertebrador para completar la nueva era de las comunicaciones iniciada el pasado noviembre con la apertura de la variante de Pajares. El documento propone que ese plan vaya en sintonía con el acuerdo presentado en Santiago de Compostela por los gobiernos de Galicia, Asturias, Castilla y León, con el respaldo de los agentes sociales.

La Zalia también tiene una importancia clave en el texto. En este sentido, el desarrollo de su estación intermodal, *Interzalia*, se plantea como una de las actuaciones prioritarias para convertir Asturias en polo logístico del Cantábrico.

Asimismo, el documento recoge, entre otras actuaciones, las siguientes:

➤ Infraestructuras ferroviarias

- Línea de alta velocidad León-Gijón/Xixón. La apertura de la variante de Pajares ha supuesto una nueva fase para movilidad desde y hacia Asturias. Ahora es preciso ejecutar con rapidez las obras de adaptación, electrificación e instalación de triple hilo en

el tramo León-La Robla, así como completar la doble vía en los tramos entre Palencia y León, con el fin de aumentar la capacidad y mejorar la velocidad comercial de los diferentes trenes.

Además, tras la puesta en servicio en mayo de nuevos trenes y la próxima ampliación de la oferta comercial este mes –que incluye el servicio de bajo coste Avlo y un Alvia con origen y destino en Avilés- ahora es preciso consensuar la oferta de paradas. El objetivo es contar con una del primer y del último tren del día en una de las estaciones de las comarcas mineras, sin que aumente por ello el tiempo de viaje.

También se aboga por evaluar y establecer la Obligación de Servicio Público para la alta velocidad, por las especiales características que presenta en Asturias, y bajo el marco de la nueva Ley de Movilidad Sostenible.

- Cercanías ferroviarias. El texto defiende el seguimiento de todas las actuaciones recogidas en el plan de cercanías, que cuenta con una inversión de 1.586 millones, y de los denominados *Acuerdos de La Castellana*. Entre las cuestiones más urgentes destaca la reforma de la malla horaria, que incluye la mejora de tiempos y frecuencias; el establecimiento de servicios exprés y el desarrollo de un trabajo entre las administraciones autonómica y central para reforzar la intermodalidad en las estaciones de esta red.

En este ámbito, se demanda prioridad para las actuaciones que tengan mayor impacto sobre la mejora del funcionamiento de Renfe y la calidad del servicio. Igualmente, se defiende la participación de la empresa ferroviaria en el consejo de administración del Consorcio de Transportes de Asturias (CTA), con el fin de reforzar la coordinación.

- Integraciones urbanas. En este apartado, se subraya la necesidad de ejecutar las inversiones que permitan culminar el plan de vías, la estación intermodal y la penetración ferroviaria en Gijón/Xixón; la superestructura del soterramiento de Langreo y la supresión de la barrera ferroviaria de Avilés.

➤ **Carreteras y multimodalidad**

La Alianza por las Infraestructuras juzga prioritario avanzar en las labores de mantenimiento y conservación de la red de carreteras del Estado en Asturias, de modo que se favorezca la cohesión territorial. En este punto, cabe destacar las siguientes demandas:



- Autopista AP-66. Las partes firmantes urgen al Gobierno de España a iniciar los trámites para suprimir el peaje del Huerna, en coherencia con el procedimiento abierto por la Unión Europea.
- Eje La Espina – Ponferrada. El objetivo es mantener la inversión para garantizar la ejecución del tramo que une Corniana/Cornellana con Salas, actualizar el proyecto entre El Regueirón y La Espina y establecer acuerdos que permitan dar continuidad al eje Salas-Tineo-Cangas del Narcea. En el texto también se reclama el mantenimiento en la planificación estatal de la conexión de la A-63, a la altura de La Espina, con la A-8 en Caneiru, así como el estudio de un nuevo enlace de la A-8 con la AS-12, para facilitar las comunicaciones del interior con la costa occidental.
- Multimodalidad portuaria y logística. Las inversiones vinculadas a los puertos de Gijón y Avilés se consideran de vital importancia para el impulso de la actividad económica y el desarrollo logístico de Asturias. Respecto al puerto de El Musel, se reclama una alternativa de acceso en la zona oeste de Gijón/Xixón, un trabajo que debe realizarse desde dos planos. Por un lado, instando al Ministerio de Transportes a estudiar un nuevo proyecto de acceso soterrado y, en paralelo, que acelere 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.

También se pide el impulso decidido del Puertos del Estado a la búsqueda de financiación para restituir la autopista del mar.

En cuanto a Avilés, se establece el seguimiento y control de las actuaciones previstas para la margen izquierda.

➤ **Mejora de la movilidad área central y metropolitana**

La autopista 'Y', una vía con alta densidad de tráfico, constituye la espina dorsal de las comunicaciones en el centro de la comunidad y el nexo de unión entre Oviedo, Gijón, Avilés, Siero, Llanera y Corvera. En este contexto, resulta imprescindible un trasvase de usuarios de la carretera al ferrocarril y del vehículo privado al autobús. También se persigue dar prioridad al transporte público, mejorar las incorporaciones a la 'Y' y garantizar buenos enlaces con la AS-II. Para conseguir estos objetivos se plantea lo siguiente:

- Garantizar el enlace de Robledo, que junto con las obras de desdoblamiento entre Bobes y San Miguel de la Barrera permitirá completar las conexiones entre las tres autopistas y autovías del área central y, por tanto, entre las áreas industriales.



- Reservar en los Presupuestos Generales del Estado fondos estructurales para el CTA, de manera que en la financiación del transporte público se incluyan factores como la dispersión geográfica, el envejecimiento de la población o la orografía.
- También se aboga por la creación de carriles bus y por otorgar prioridad semafórica a este medio de transporte en las zonas urbanas, con el fin de que sea una alternativa rápida y competitiva para los desplazamientos.

Además del Gobierno de Asturias, la Fade, las cámaras de comercio y los sindicatos UGT, CCOO, USO, CGT y Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios, también han suscrito el nuevo documento la Asociación de Empresarios del Transporte, Logística, Aparcamientos y Actividades afines del Principado (Asetra); Cesintra (Servicios Internacionales y Nacionales de Transportes), la Corporación Asturiana del Transporte (CAR), la Asociación de Transportistas Asturianos (Astra), Asturiana de Viajeros Pequeña y Mediana Empresa de Transporte (Asvipymet), la Unión de Consumidores de Asturias (UCE) y Asturias al Tren.

Igualmente, se adhieren al texto el Sindicato Ferroviario y la Unión Independiente de Transportistas Autónomos (UITA), aunque sus representantes no han podido participar hoy en el acto de firma.