



Junta General
del Principado de Asturias

DIARIO DE SESIONES

XII LEGISLATURA – AÑO 2024
SERIE C NÚMERO 113

Comisión de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios

PRESIDENCIA DE LA ILUSTRÍSIMA SEÑORA
DOÑA BEATRIZ POLLEDO ENRÍQUEZ

celebrada el martes, 10 de septiembre de 2024
en la sala Martínez Marina

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIA, a solicitud de cinco diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios para informar sobre la política ferroviaria. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 151, de 20 de marzo de 2024 (12/0217/0357/05724)

PREGUNTA de la diputada del Grupo Parlamentario Vox doña Carolina López Fernández al consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios sobre si ha renunciado de nuevo su Gobierno a llevar a cabo el desdoblamiento del corredor del Nalón. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 143, de 13 de marzo de 2024 (12/0188/1023/05623)

PREGUNTA del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Manuel Cifuentes Corujo al consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios sobre suficiencia del número de bomberos asignados al parque de Avilés para hacer frente a las necesidades de la ciudad. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 217, de 18 de junio de 2024 (12/0188/1445/07697)

PREGUNTA URGENTE del diputado del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias don Adrián Pumares Suárez al Consejo de Gobierno sobre las actuaciones ante la falta de autobuses en el aeropuerto de Asturias. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 245, de 5 de septiembre de 2024 (12/0252/0085/08562)

PREGUNTA URGENTE del diputado del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias don Adrián Pumares Suárez al Consejo de Gobierno sobre actuaciones ante los problemas en las conexiones ferroviarias. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 245, de 5 de septiembre de 2024 (12/0252/0090/08567)

PROPOSICIÓN NO DE LEY del Grupo Parlamentario Popular sobre el puerto de La Arena. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 194, de 14 de mayo de 2024 (12/0179/0137/07035)

DESIGNACIÓN de la Ponencia de la Proposición de Ley del Principado de Asturias de Reforma de la Ley del Principado de Asturias 8/2002, de 21 de octubre, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas (12/0143/0004/05209)

ESTADO DE TRAMITACIÓN de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 6/XII, de 11 de octubre de 2023, adoptada por el Pleno, sobre adopción de medidas para que los terrenos de Gijón al Norte conocidos como el Solarón se destinen a un gran parque urbano (12/0180/0003/01550; 12/0190/0040/07935)

ESTADO DE TRAMITACIÓN de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 26/XII, de 21 de febrero de 2024, adoptada por el Pleno, sobre la obra de desdoblamiento del corredor del Nalón (12/0180/0015/04987)

ESTADO DE TRAMITACIÓN de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 46/XII, de 20 de marzo de 2024, adoptada por el Pleno, sobre la importancia estratégica del eje que comunica La Espina con Ponferrada (12/0180/0024/06006; 12/0190/0041/07936)

ESTADO DE TRAMITACIÓN de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 49/XII, de 3 de abril de 2024, adoptada por el Pleno, sobre las obras de acceso al puerto de El Musel desde el enlace de La Peñona por el vial de Jove (12/0180/0027/06254; 12/0190/0042/07937)

ESTADO DE TRAMITACIÓN de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 59/XII, de 11 de junio de 2024, adoptada por el Pleno, sobre anulación de la prórroga en la concesión de la AP-66 (12/0180/0036/07710; 12/0190/0043/07938)

ESTADO DE TRAMITACIÓN de la Moción de la Junta General del Principado de Asturias 4/XII, de 17 de abril de 2024, adoptada por el Pleno, sobre política general en materia de grandes actividades logísticas y, más concretamente, sobre la ZALIA (12/0185/0004/06682; 12/0190/0044/07939)

DETERMINACIÓN de la forma de control del cumplimiento de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 64/XII, de 26 de junio de 2024, adoptada por el Pleno, sobre solicitud al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de paradas del AVE en las cuencas (12/0180/0040/07933)



SUMARIO

Se abre la sesión a las nueve horas y treinta minutos.

Se anuncian las sustituciones, en el Grupo Parlamentario Popular, del señor Venta Cueli por la señora García Fernández y, en el Grupo Parlamentario Socialista, de la señora Ronderos García por la señora Fernández Fernández6

Se entra en el orden del día.

Comparecencia, a solicitud de cinco diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios para informar sobre la política ferroviaria

La Presidencia toma la palabra para explicar el procedimiento	7
El señor consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios (Calvo Rodríguez) realiza una exposición acerca del objeto de su comparecencia	7
El señor De Rueda Gallardo , por el Grupo Parlamentario Popular, formula varias preguntas, a las que contesta el señor consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios	10
El señor Pumares Suárez , por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias, formula varias preguntas, a las que contesta el señor consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios	14
La señora López Fernández , por el Grupo Parlamentario Vox, formula varias preguntas, a las que contesta el señor consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios	17
El señor De Rueda Gallardo , por el Grupo Parlamentario Popular, fija la posición de su grupo	21
El señor Pumares Suárez , por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias, fija posición.....	22
La señora Campomanes Isidoro , por el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturias IU-Más País-IAS, fija la posición de su grupo	23
La señora López Fernández , por el Grupo Parlamentario Vox, fija la posición de su grupo	24
El señor Morales Fuentes , por el Grupo Parlamentario Socialista, fija la posición de su grupo	25
El señor consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios interviene en turno de precisiones	26
<i>Pregunta de la diputada del Grupo Parlamentario Vox doña Carolina López Fernández al consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios sobre si ha renunciado de nuevo su Gobierno a llevar a cabo el desdoblamiento del corredor del Nalón</i>	
La Presidencia toma la palabra para explicar el procedimiento	27
La señora López Fernández , por el Grupo Parlamentario Vox, formula la pregunta	27
El señor consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios (Calvo Rodríguez) contesta la pregunta	27
Réplica de la señora López Fernández , por el Grupo Parlamentario Vox	28
Nueva intervención del señor consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios	29

Pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Manuel Cifuentes Corujo al consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios sobre suficiencia del número de bomberos asignados al parque de Avilés para hacer frente a las necesidades de la ciudad

El señor **Cifuentes Corujo**, por el Grupo Parlamentario Popular, formula la pregunta29

El señor **consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios (Calvo Rodríguez)** contesta la pregunta29

Réplica del señor **Cifuentes Corujo**, por el Grupo Parlamentario Popular30

Nueva intervención del señor **consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios**31

Pregunta urgente del diputado del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias don Adrián Pumares Suárez al Consejo de Gobierno sobre las actuaciones ante la falta de autobuses en el aeropuerto de Asturias

El señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias, formula la pregunta32

El señor **consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios (Calvo Rodríguez)** contesta la pregunta, en nombre del Consejo de Gobierno32

Réplica del señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias32

Nueva intervención del señor **consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios**33

Pregunta urgente del diputado del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias don Adrián Pumares Suárez al Consejo de Gobierno sobre actuaciones ante los problemas en las conexiones ferroviarias

El señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias, formula la pregunta34

El señor **consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios (Calvo Rodríguez)** contesta la pregunta, en nombre del Consejo de Gobierno34

Réplica del señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias34

Nueva intervención del señor **consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios**35

Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre el puerto de La Arena

La señora **Vega Morán**, por el Grupo Parlamentario Popular, defiende la iniciativa, en nombre de su grupo36

El señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias, fija posición37

La señora **Campomanes Isidoro**, por el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturias IU-Más País-IAS, fija la posición de su grupo37

La señora **López Fernández**, por el Grupo Parlamentario Vox, fija la posición de su grupo38

El señor **Morales Fuentes**, por el Grupo Parlamentario Socialista, fija la posición de su grupo39

La proposición no de ley es aprobada por 7 votos a favor, 7 en contra y ninguna abstención, en aplicación del voto ponderado40

Designación de la Ponencia de la Proposición de Ley del Principado de Asturias de Reforma de la Ley del Principado de Asturias 8/2002, de 21 de octubre, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas

La Ponencia queda integrada por el señor Pumares Suárez, por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias; por la señora Campomanes Isidoro, por el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturias IU-Más País-IAS; por la señora López Fernández, por el Grupo Parlamentario Vox; por el señor Venta Cueli, por el Grupo Parlamentario Popular, y por el señor Fernández Rodríguez, por el Grupo Parlamentario Socialista40

Estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 6/XII, de 11 de octubre de 2023, adoptada por el Pleno, sobre adopción de medidas para que los terrenos de Gijón al Norte conocidos como el Solarón se destinen a un gran parque urbano

La Comisión tiene por recibida la información escrita remitida por el Consejo de Gobierno.....40

A propuesta del señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias, y por asentimiento, la Comisión acuerda dejar el asunto sobre la mesa41

Estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 26/XII, de 21 de febrero de 2024, adoptada por el Pleno, sobre la obra de desdoblamiento del corredor del Nalón

La Comisión tiene por recibida la información escrita remitida por el Consejo de Gobierno.....41

A propuesta del señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias, y por asentimiento, la Comisión acuerda dejar el asunto sobre la mesa41

Estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 46/XII, de 20 de marzo de 2024, adoptada por el Pleno, sobre la importancia estratégica del eje que comunica La Espina con Ponferrada

A propuesta del señor **Morales Fuentes**, por el Grupo Parlamentario Socialista, y por asentimiento, la Comisión acuerda dejar el asunto sobre la mesa41

Estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 49/XII, de 3 de abril de 2024, adoptada por el Pleno, sobre las obras de acceso al puerto de El Musel desde el enlace de La Peñona por el vial de Jove

A propuesta del señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias, y por asentimiento, la Comisión acuerda solicitar nueva información escrita al Consejo de Gobierno acerca del cumplimiento de la resolución.....42

Estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 59/XII, de 11 de junio de 2024, adoptada por el Pleno, sobre anulación de la prórroga en la concesión de la AP-66

A propuesta del señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias, y por asentimiento, la Comisión acuerda solicitar nueva información escrita al Consejo de Gobierno acerca del cumplimiento de la resolución.....42

Estado de tramitación de la Moción de la Junta General del Principado de Asturias 4/XII, de 17 de abril de 2024, adoptada por el Pleno, sobre política general en materia de grandes actividades logísticas y, más concretamente, sobre la ZALIA

A propuesta de la señora **Vega Morán**, por el Grupo Parlamentario Popular, y por asentimiento, la Comisión acuerda solicitar nueva información escrita al Consejo de Gobierno acerca del cumplimiento de la moción.....42

Determinación de la forma de control del cumplimiento de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 64/XII, de 26 de junio de 2024, adoptada por el Pleno, sobre solicitud al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de paradas del AVE en las cuencas

A propuesta de la **Presidencia**, y por asentimiento, la Comisión acuerda solicitar información escrita al Consejo de Gobierno acerca del cumplimiento de la resolución.....42

Se levanta la sesión a las once horas y cincuenta y cinco minutos.



(Se abre la sesión a las nueve horas y treinta minutos).

La señora **PRESIDENTA**: Se abre la sesión.

Buenos días, señorías:

Ruego a los portavoces que comuniquen, si las hay, situaciones en sus grupos.

Comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Muy buenos días, presidenta:

No hay cambios.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturias?

La señora **CAMPOMANES ISIDORO**: Buenos días, presidenta:

No las hay.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Grupo Parlamentario Vox?

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Buenos días, presidente:

No las hay.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Grupo Parlamentario Popular?

La señora **VEGA MORÁN**: Buenos días, presidenta:

Sí, Gloria García sustituye a Luis Venta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

¿Y Grupo Parlamentario Socialista?

El señor **MORALES FUENTECILLA**: Buenos días, presidenta:

Lidia Fernández sustituye a Mónica Ronderos.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señores portavoces.

Damos la bienvenida al consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios, don Alejandro Jesús Calvo Rodríguez.

Comparecencia, a solicitud de cinco diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios para informar sobre la política ferroviaria

La señora **PRESIDENTA**: El primer punto del orden del día es la comparecencia, a solicitud de cinco diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios para informar sobre la política ferroviaria.

Comenzaremos la comparecencia con un turno de exposición previa, por tiempo de diez minutos, a la que seguirá el habitual turno de quince minutos para la formulación de preguntas por el grupo proponente y de diez minutos para los demás grupos, como siempre, de menor a mayor, y, a continuación, se abrirá el turno de fijación de posiciones, de cinco minutos para todos los grupos, y se concluirá con el turno de precisiones y aclaraciones, también de cinco minutos, para el compareciente. Comenzamos, pues, con la exposición previa del consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención, por tiempo de diez minutos.

Tiene la palabra, consejero.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Buenos días, presidenta:

Señorías, aunque ya es habitual que vengamos aquí a debatir o a interpellarme sobre temas que no son de nuestra gestión directa, de nuestra responsabilidad directa, no hay ningún inconveniente. Porque, como además es bien sabido, tanto la apuesta del Principado por la movilidad como la estrecha colaboración con el Gobierno de España están permitiendo que Asturias esté hoy mejor conectada que nunca, tanto hacia afuera, hacia el exterior, como dentro de nuestro territorio.

La llegada de los nuevos servicios de alta velocidad, la mayor oferta de vuelos directos de la historia del aeropuerto de Asturias y la puesta en marcha y ampliación de prestaciones de la plataforma de transporte público ConeCTA son las líneas estratégicas que han permitido mejorar la movilidad de nuestra región.

El 29 de noviembre de 2023, se materializó un hito crucial para las comunicaciones en Asturias: la puesta en funcionamiento de la variante de Pajares, un logro de ingeniería colosal que representa un avance sin precedentes en nuestra infraestructura de transporte. Desde entonces, hemos visto confirmadas las altas expectativas que todos teníamos. Tras los últimos avances logrados, contamos con el servicio de AVE, gracias a la incorporación de los trenes Avril, un servicio con una tasa de ocupación media del 96 %, lo que demuestra su gran acogida. Se sumó también el servicio Avlo, con su oferta de bajo coste y billetes de 7 euros, y se extendió la alta velocidad hasta Avilés, con un servicio Alvia. Esto supone que la oferta actual de plazas semanales de la alta velocidad a Asturias ronda las 32 000, un 40 % más que en su operación inicial, el doble de plazas que teníamos hace un año. Y seguimos trabajando para lograr mejorar la frecuencia y horarios de estos servicios.

Es importante no perder de vista el progreso que hemos alcanzado. Sí, hay desafíos, obstáculos e incluso tensiones, pero el cambio es innegable. Estamos ante una nueva era para las comunicaciones en Asturias. La llegada de la alta velocidad es, sin duda, el símbolo más representativo de esta transformación y con razón podemos hablar de éxito de la variante de Pajares. Un éxito que se complementa con otras importantes iniciativas, como la expansión y la desestacionalización de la oferta de vuelos en el aeropuerto y la implementación de la plataforma ConeCTA, el mayor impulso al uso del transporte público en nuestra comunidad.

No hace tanto, se nos criticaba por la falta de enlaces aéreos, pero ahora podemos decir que Asturias cuenta con veintinueve destinos directos, doce de ellos, internacionales. Del mismo modo, cuando se cuestionaba la viabilidad del Consorcio de Transportes, hoy vemos como ConeCTA tiene más de 220 000 usuarios, que disfrutan de la posibilidad de viajar de forma ilimitada en transporte público por tan solo 30 euros al mes y que ya han supuesto más de 31 millones de viajes.

A este progreso se suma también el ambicioso plan de cercanías ferroviarias, un proyecto destinado a evitar el desmantelamiento de la red después de años de abandono. Este programa, respaldado con una inversión de 1586 millones de euros, permitirá modernizar nuestras infraestructuras y adquirir

nuevos trenes, asegurando que el transporte ferroviario metropolitano sea una realidad eficiente en la próxima década.

Somos conscientes de que no todo es perfecto ni queremos pasar por alto los problemas que aún persisten, han sido muchos años de retrasos y falta de inversiones y gestión, pero debemos reconocer el avance y, sobre todo, abandonar viejas excusas que afirmaban que la falta de comunicaciones frenaba el desarrollo económico de Asturias.

Esta profunda transformación se apoya, además, en un marco europeo desde que nuestro Gobierno logró, en 2019, la incorporación de Asturias a la Red Transeuropea de Transporte. El pasado 12 de junio, el comisionado para el Corredor Atlántico presentó en Oviedo el avance del Plan Director del Corredor Atlántico en nuestra comunidad, un plan ambicioso que contempla una inversión de 2800 millones de euros. Este esfuerzo económico no solo responde a la necesidad de mejorar nuestras conexiones, sino que también busca consolidar a Asturias como un polo logístico fundamental dentro del Arco Atlántico. Este plan director no se limita a mejoras ferroviarias, sino que abarca también infraestructuras portuarias, aeroportuarias y viarias. Sin embargo, el corazón de estas actuaciones reside en la infraestructura ferroviaria, que debe garantizar la movilidad de mercancías, cercanías y la alta velocidad, evitando interferencias entre estos servicios, al compartir infraestructuras. En este contexto, resulta imprescindible la aprobación de dicho plan director, acompañado de un cronograma claro de actuaciones necesarias. Un cronograma que, como ya se ha visto reflejado en el acuerdo alcanzado en Santiago de Compostela entre los Gobiernos de Galicia, Asturias y Castilla y León, cuenta con el respaldo de agentes sociales y empresariales.

Entre las actuaciones que debemos priorizar figuran la mejora del nudo de Villabona, vital para optimizar el tráfico ferroviario; el acondicionamiento del tramo Serín-Gijón, con la instalación de una tercera vía de mercancías y la renovación de la vía con traviesa polivalente, asegurando las conexiones con la ZALIA; el acceso al puerto de El Musel, mediante el nudo de Poago; la modernización del tramo Mieres del Camín-El Caleyo; o el acceso ferroviario a los puertos de El Musel y Avilés, asegurando su integración con la estación intermodal de la ZALIA a través de la red general y la construcción de nuevos apartaderos de 750 metros. Por otro lado, es imperativo que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible asuma un rol de liderazgo en todas las mesas de trabajo y grupos necesarios para el impulso definitivo del corredor atlántico noroeste.

Vuelvo a la alta velocidad. Asturias ha alcanzado un hito histórico en materia de infraestructuras y movilidad con la puesta en marcha de la línea de alta velocidad a través de la variante de Pajares, destinada a tráfico mixto, más de dos décadas de esfuerzo y una inversión de cerca de 4000 millones de euros, que permiten que esta infraestructura haya supuesto un auténtico cambio de paradigma para nuestra conectividad. El inicio de la explotación comercial no es solo una mejora de la movilidad de pasajeros, sino también una apuesta firme por el transporte de mercancías, que sitúa a nuestra región en una posición estratégica de cara al futuro. En esta nueva etapa, es ahora imprescindible asegurar la rápida ejecución de las obras de electrificación, adaptación y la instalación del tripe hilo en el tramo León-La Robla. De igual modo, es urgente culminar la doble vía en los tramos entre Palencia y León, que aún operan con vía única. Esto permitirá aumentar la capacidad de la línea, mejorando no solo la velocidad comercial de los trenes, sino también la frecuencia y eficiencia de los servicios que conectan Asturias con la meseta.

Un avance significativo en este proceso tuvo lugar el 21 de mayo del 2024, cuando RENFE puso en marcha el material rodante de alta velocidad con rodadura desplazable de la serie 106 en la línea Asturias-Madrid. Estos trenes, conocidos como AVE S-106, han comenzado su operativa con dos servicios diarios por sentido, uno de ellos, a las seis de la mañana desde Asturias, pero no podemos conformarnos, es necesario seguir trabajando en la reducción de los tiempos de viaje, en ampliar la oferta de servicios y en optimizar las paradas previstas.

El 22 de julio, marcó otro paso adelante, con la ampliación de la oferta comercial de RENFE, mediante la incorporación del servicio Avlo, de bajo costo, y un nuevo Alvia con origen y destino Avilés, alcanzando hasta seis frecuencias diarias por sentido.

No obstante, es crucial que consensuemos las paradas de estos servicios de alta velocidad en nuestras estaciones clave. Esta red debe garantizar que la alta velocidad sea accesible para la mayor parte de la población, incluidas las comarcas mineras, y esto, señorías, debe hacerse sin penalizar los tiempos de viaje, reorganizando la operativa de la línea para no añadir demoras en los trayectos hacia Madrid.

Asimismo, debemos facilitar la movilidad sostenible. RENFE tiene la obligación de ajustar los horarios de los trenes de cercanías para garantizar la conexión con la primera salida y la última llegada de los servicios de alta velocidad.

Por último, señorías, debemos prestar atención a la dependencia en nuestras comunidades —Asturias y Galicia— de los trenes de rodadura desplazable para sus conexiones de alta velocidad. Esta realidad debe ser tenida en cuenta en cualquier futura apertura al mercado ferroviario a nuevos operadores. Además, dentro del marco de la nueva ley de movilidad sostenible, es vital considerar la posibilidad de establecer una obligación de servicio público que ampare los desplazamientos ferroviarios de larga distancia en nuestra región.

Paso a las cercanías.

Una vez establecida la figura del comisionado para la Ejecución del Plan de Cercanías en Asturias, cuya función es supervisar los acuerdos alcanzados en el documento firmado el 20 de enero de 2023 por la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, es fundamental destacar algunos aspectos claves.

Este comisionado se va a encargar de informar periódicamente sobre el cumplimiento de las acciones previstas en el plan, que incluyen la actualización del cronograma de estudios, proyectos y obras, así como la mejora de la red de cercanías de Asturias. Esta red está compuesta por la antigua red de ancho métrico, FEVE, que abarca 248 kilómetros y 112 estaciones y apeaderos, y la red de ancho ibérico, con 122 kilómetros y 43 estaciones y apeaderos.

Es necesario enfocar los esfuerzos en la ejecución rigurosa de todas las acciones para mejorar la infraestructura ferroviaria.

La ejecución total del plan de infraestructuras ferroviarias en el núcleo de cercanías, tal como fue revisado y ampliado el 15 de febrero de 2024 por el ministerio, es fundamental para garantizar una red moderna, eficiente y accesible para nuestros ciudadanos, con una inversión que alcanza los 1586 millones de euros, distribuidos en 1223 millones destinados a infraestructuras de ADIF, 314 millones para renovación del material rodante de RENFE y 49 millones para la mejora de las estaciones.

Este plan representa el compromiso firme con el desarrollo del transporte público en Asturias.

El acuerdo firmado el 20 de enero de 2023 por la ministra Raquel Sánchez y los presidentes de Asturias y Cantabria sigue vigente y es crucial que sigamos garantizando su cumplimiento. Exigimos que se mantenga el ritmo de actuaciones, asegurando que todas las obras y mejoras recogidas en el plan se ejecuten con precisión y dentro de los plazos establecidos.

La renovación completa del material rodante de RENFE en las líneas de cercanías y los servicios regionales de la red de ancho métrico en Asturias es un paso esencial para mejorar la calidad del transporte ferroviario en nuestra región.

El estado actual de los trenes, muchos de ellos envejecidos y deteriorados, requiere una actualización urgente que ya está en marcha. El pasado 26 de febrero, se iniciaba la fabricación de los nuevos trenes por parte de la empresa CAF, diseñados específicamente para las líneas de ancho métrico, tanto de Asturias como de Cantabria. Este proceso incluyó la formalización de situaciones adicionales, lo que eleva a diecisiete el número de trenes que estarán en producción para Asturias, con la primera entrega proyectada para 2026.

Además, es imprescindible cumplir con el compromiso firmado en los acuerdos de la Castellana. En estos se acordó la extensión de la gratuidad de las cercanías ferroviarias en Asturias hasta que se complete la entrega de las nuevas unidades.

Para avanzar de manera inmediata en la mejora de la movilidad ferroviaria en Asturias existen además actuaciones clave que no dependen de licitaciones, estudios o proyectos y que pueden implementarse sin demora. La primera de ellas es la reforma de la malla horaria tras la integración tarifaria de los servicios ferroviarios de ancho métrico e ibérico en un único billete y este paso ha sido fundamental para facilitar el acceso y la interconexión entre ambos tipos de redes. Sin embargo, para maximizar su impacto es urgente reordenar los horarios, ajustar las frecuencias y reducir los tiempos de viaje teniendo en cuenta las obras en curso y el material disponible en cada momento.

Tendremos lugar a responder a las preguntas porque se finaliza el tiempo, pero sí quería citar que con la incorporación de los trenes Civis este mes de septiembre se irán incrementado en 6000 las plazas diarias de cercanías en el núcleo de Asturias hasta las 120 000 diarias y, además, RENFE ha dispuesto 55 000 bonos gratuitos en el último trimestre. Creo que eso da idea de la importancia del servicio de cercanías en la actualidad y del potencial de futuro que tiene.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, consejero.

Pasamos al turno de preguntas del Grupo Parlamentario Popular, por tiempo de quince minutos.

El señor **DE RUEDA GALLARDO**: Sí, gracias, presidenta.

Buenos días, consejero:

Gracias por venir aquí a responder a nuestras preguntas.

Decía usted que no le co..., bueno, no son sus competencias, evidentemente, no son competencia directa, que la tiene el Gobierno de España, pero usted tiene competencias, sobre todo, en la movilidad, sobre todo, en el transporte en Asturias y aparte que sería usted en todo caso el principal interlocutor en esta región sobre este tema del que vamos a hablar hoy.

Y las cercanías, usted ha hablado de incrementar plazas, de hacer cosas, es un poquito la historia de nunca acabar, porque, si usted se va a la hemeroteca, llevan quince años todos los Gobiernos de Asturias, veinte, veinticinco, apostando por las cercanías, diciendo lo importante que es el transporte de cercanías para vertebrar a Asturias y usted mismo reconoce cómo está en gran parte ahora, no se ha hecho nada, hay que creer lo que usted nos dice, en gran parte es un acto de fe, pues si uno va a la hemeroteca, ya se lo recordaré yo en la intervención, verá que siempre se anuncian grandes cantidades, grandes progresos y cada paso cuesta mucho.

Voy a intentar articular mi intervención en tres puntos, para hablar de cercanías, para hablar de media distancia y luego ya para hablar de larga distancia, pero voy a hacerle primero una pregunta que es, el propio ministro Óscar Puente, en la comparecencia en el Senado de este verano, hablaba de un verano complicado, ¿no?, y entonces yo le digo a usted que este verano complicado...

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: ¿Hablaba de un?

El señor **DE RUEDA GALLARDO**: De un verano complicado.

Y decía, y los años no los pongo yo, los puso él en la respuesta, decía que, claro, que no se habían hecho inversiones en seis años y que no podía pretender que ahora él lo solucionara rápidamente, bueno, curiosamente coinciden con el Gobierno de Sánchez, lo cual nos agrada, que nos dé esa explicación, y que se ha dejado tirada en gran medida la red ferroviaria con muy poca inversión, sobre todo, en lo que no era alta velocidad.

La primera pregunta que le hago es: ante los reiterados retrasos y múltiples incidencias y cancelaciones, de todo tipo, que es indudable que ha habido este verano en la red ferroviaria, públicamente no, porque lo sabríamos, ¿ustedes de manera privada le han pedido alguna explicación al Gobierno central?, porque hay otras comunidades autónomas que lo han hecho, lo han hecho de manera pública, por ejemplo, la vecina Galicia, porque decía que los gallegos no podían seguir soportando este caos sin ninguna explicación, que no daba el ministro, no daba ningún tipo de explicación ni a los usuarios.

Entonces, yo le pregunto a usted si ustedes lo han hecho, aunque sea de manera interna, al ministerio le han pedido explicaciones por los reiterados retrasos y múltiples incidencias sufridas este verano, superiores a la media.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Yo le escuché, ¿eh?, su rueda de prensa, cuando anunció que iba a tener esta comparecencia, cosa que además me permitió saber que, cuando tuviese la primera Comisión, ya sabía más o menos de qué iba a tratar y es útil, además, para poder iniciar el trabajo sin tener que desviarse de la gestión ordinaria.

Pero, claro, cuando el argumento es que no se ha hecho nada, cuando en apenas tres años, solo en las cercanías de Asturias, ya se han ejecutado más de 500 millones de euros de inversión, algo que, como habrá visto en las noticias, va a permitir que en menos de un mes vuelvan a incrementarse 20 kilómetros por hora las velocidades medias de los trenes, gracias a la recuperación de aquel paso atrás que supuso la implantación del ASFA Digital o (...) que se vayan incorporando nuevos trenes.

Pero ustedes se quedan..., hacen como siempre, máximo común denominador, claro que hablamos con el ministerio y hablamos con las personas que trabajan aquí, como son los representantes de RENFE y ADIF en nuestra comunidad, que son los que están en el día a día de la gestión, lo que no hacemos es utilizar las réplicas de las polémicas de Madrid para intentar traerlas artificialmente aquí.

La comparecencia del ministro tiene un desencadenante fundamental, que es un problema con un tren Avlo, que generó una situación de indignación en la Comunidad de Madrid y que además generó una situación de gran riesgo, con una especie de evacuación forzada de un tren, cosa que afortunadamente no hemos sufrido en ningún caso en nuestra región.

Entonces, si hablamos de larga distancia, es decir, si hablamos de alta velocidad, le insisto, tenemos AVE, Alvia, Avlo, cuando hace un año no teníamos nada, no teníamos ni variante, y tenemos el doble de plazas y niveles de ocupación del 96 %.

¿Que hay retrasos? Sí, unos veintidós trenes habían tenido retrasos en la última actualización. ¿Retrasos de más de veinte minutos? Creo que estábamos hablando de cuatro trenes, esa es la realidad, afortunada, porque sí es verdad que los trenes Avril, de ancho desplazable, han generado problemas, han generado problemas en los intercambiadores, y en Galicia han sido más frecuentes que en Asturias, afortunadamente, pero esa es la realidad.

La cuestión es que nos queremos empeñar en hablar mal de un servicio que es público, que desarrolla una empresa pública, pero afortunadamente los ciudadanos la están ocupando al 96 %. Yo creo que no somos conscientes de cómo por hacer una oposición a un proyecto político, porque la alta velocidad ferroviaria no debería ser ni suya ni nuestra, sino que es un servicio público, lo que estamos es intentando dañar a una empresa que es pública, y nosotros eso lo tenemos muy en cuenta. Cuando hay que mejorar la gestión se hace discreta, negociando donde hay que hacerlo, pidiendo recursos y, pues eso, las manifestaciones de utilizar esto, que es un servicio público, que es patrimonio de todos, para el debate político, se lo dejamos a ustedes. Así que, por supuesto, por supuesto que seguimos trabajando. Supongo que ahora, a lo largo de las preguntas, hablaremos de mucho. ¿Cómo están abriendo? ¿Cómo están las obras de Chamartín? ¿Cómo están las obras entre León o Palencia o entre León y la Robla?, que, aunque no estén en Asturias, nos afectan.

De eso hemos estado hablando, esos objetivos además que yo les he relatado los hemos acordado en la Alianza por las Infraestructuras y espero que, más allá de estos calentones coyunturales de verano o de esta agenda suya mediática, volvamos al sentido común, que es lo que hemos acordado, que es la hoja de ruta estructural para las infraestructuras del Estado en Asturias.

El señor **DE RUEDA GALLARDO**: Bueno, primero le voy a decir una cosa, Madrid-Chamartín, es que los trenes que salen de Asturias o llegan a Asturias de los asturianos que vuelven nos afectan.

Evidentemente, no es un problema de Madrid, cuando, si nosotros llegásemos a Barcelona, me podría decir usted que no viene a cuento, pero nosotros llegamos a Madrid. Con lo cual sí viene a cuento, porque eso nos afecta a los usuarios asturianos.

Y, por cierto, sin ir más lejos, el último día laborable, que es este viernes, el primer tren que salió de la mañana, y usted lo sabrá ya, que son veintiséis incidencias, llegó con más de veinte minutos de retraso a Madrid, y es un tren, evidentemente, usado con fines laborales, ¿no?, pero, bueno, no quiero perderme en la alta velocidad, que hablaremos después, y vamos a pasar a las cercanías.

Ha nombrado usted el sistema ASFA, ¿no? El sistema ASFA, que es un sistema de los años setenta, pero ASFA Digital, que es del 2005, es el que trae problemas y ha traído muchísimos problemas cuando se mete en la red de ancho métrico, ¿no?, lo que es la antigua FEVE, que es lo que ha traído los problemas.

Entonces, por prensa, nos hemos enterado, usted tendrá más datos, ahora anuncian un sistema mejorado que puede venirle bien a Asturias, que va a conseguir más cosas para que a Asturias no vayan tan lentos los trenes, de ese ancho, pero ya lo anuncian para el 25, el 26.

Vamos a ver usted qué me cuenta, si tiene más información que yo. Pero el problema..., primero le pregunto esto, si usted sabe, si es verdad que este sistema ha mejorado, que cuándo está previsto que entre en funcionamiento, porque lo que ha demostrado es que cuando se metió en el 2005 en Asturias la red métrica es la que lo pagó, con muchos retrasos. Es un sistema que no estaba realmente, tal y como estaban las vías de Asturias... Es un sistema que va muy bien, pero aquí no lo hizo.

Y le voy a decir otra cosa, Asturias tiene el honor, el dudoso, yo creo, honor de tener aún cuatro tramos con traviesas de madera, el resto de las traviesas de la red es de hormigón.

Concretamente, los tramos están en occidente, que es el tramo de Vegadeo-Castropol, Las Campas de Castropol a La Caridad, en Medal-Navia y Otur-Soto de Luiña. Claro, ahí ya no le cuento cómo va el tren, porque el sistema actual, prácticamente, al tren lo para. Puede haber tramos en los que va a diez kilómetros por hora, con lo cual es un transporte que es ineficaz, simplemente por el tiempo que tarda. Deja esa red prácticamente inservible. En este sistema nuevo, no soy un experto, yo creo que usted tampoco, pero, por lo que he podido consultar, si no cambiamos las traviesas, poco vamos a arreglar,

porque, al final, el sistema, al final, tampoco va a poder elaborar una velocidad muy superior en esos tramos de vías de traviesas de madera por motivos de seguridad. Yo es lo que consulté a expertos de este tema y es lo que me dicen.

¿Está previsto cambiar estos tramos de madera a vías, esas traviesas de madera a hormigón y la mejora de esos trazados que le he comentado, consejero?

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Yo creo que la respuesta, teniendo cuenta que el contexto ha sido tan equívoco, vamos a trasladarla.

Es decir, en menos de un mes va a haber mejoras, porque se está abordando una inversión que solo en señalización, en señalización digital, que es de lo que estamos hablando, los sistemas lo que requieren es señalización, automatismos, para que la velocidad de los trenes cambie y que no dependan de atender a una señal física y que el maquinista lo... De eso estamos hablando, de pasar de ASFA, es decir, de unas predeterminaciones, de una señalización a que el sistema sea digital y que aumente de una manera significativa la seguridad.

Eso es lo que se hizo, porque era algo obligatorio, legislación, seguridad, esas cosas de las que hablamos aquí a veces y que son la base sobre la que se construye todo lo demás y que sí impactaban en una red que estaba absolutamente abandonada, tras años de desinversión del Partido Popular. Que, evidentemente, lo que planteó fue que no fuese viable recuperar las cercanías para que esto, que es un servicio público con el transporte público y que tampoco es para ustedes una prioridad, fuese muriendo de inanición, algo que felizmente ha cambiado, no solo por el hecho de que se está invirtiendo, que eso va despacio, sino por el hecho de que el servicio de cercanías en Asturias lleva dos años siendo gratuito y permite que cada trimestre tengamos más de cincuenta mil abonados a ese servicio, esa es la realidad.

Ahora mismo se están abordando ya inversiones solo en señalización digital superiores a los ochenta millones de euros, y eso no significa que los cambios van a ser en el 2025 o 2026, van a ser en cada una de las líneas a medida que se finalizan esas inversiones y eso lo que permite es que se conecten al centro donde tenemos ahora toda la digitalización de Asturias en nuestra región y que eso funcione de manera autónoma.

Vamos a ir a la velocidad que íbamos antes, pero con la seguridad que es precisa en el año 2024.

Respecto a las modificaciones y transformaciones de vía, no dio tiempo en esos diez minutos, pero sabe que tenemos un listado de prioridades, claro, que hemos consensuado y que hemos firmado conjuntamente respecto de la red de cercanías en nuestra región y yo no sé con qué especialistas ha hablado a usted, pero el cambio de la traviesa de madera no es un tema realmente significativo.

Lo que estamos hablando es que las líneas para poder ser ejecutadas, que sean viables, necesitan, sobre todo, circuitos logísticos adecuados, de lo que estamos hablando es de una reforma de la mayor área. Sabiendo que lejos del núcleo de cercanías principal, que en el occidente puede llevarnos hasta Cudillero, ahora mismo el tren es muy poco eficiente. Y no trasladamos a la gente la esperanza a corto plazo de que vaya a tener unas cercanías adecuadas, porque no son cercanías, ya estaríamos hablando de media distancia, desde el noroccidente, sino que eso pasará por una transformación de la línea de la costa, que en todo caso tendrá que ser consensuada con el resto de las comunidades del norte y con el Gobierno de España, ya no es una cuestión únicamente de Asturias.

El señor **DE RUEDA GALLARDO**: Le agradezco que confiese que, efectivamente, los ciudadanos de occidente pierdan toda esperanza, por lo menos, a corto o medio plazo, de que eso funcione de manera más eficiente. Pero sí le digo una cosa, yo entiendo cómo funciona el sistema ASFA Digital. Pero, claro, antes alguien, por motivos de seguridad, señala la velocidad que en esa vía es adecuada. Entonces, si el que la ha diseñado, y usted puede recorrer el occidente, por la traviesa, por la curva, por el recorrido, pone a diez por hora, el sistema va a bajar el tren a diez por hora, porque de eso se trata el sistema. Claro, si tienes muchos tramos a diez por hora, obviamente, no es ni competitivo ni nadie va a utilizar ese transporte como alternativo, porque los tiempos no son acordes, y eso, en el occidente... Bueno, me alegro de que lo haya reconocido, que dejemos ya toda la línea de la costa de occidente, bueno, que los ciudadanos se olviden del tren, por lo menos a corto plazo, nos está diciendo usted.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Bueno, yo entiendo que usted venga aquí a colocar ese mensaje, de que abandonen...

El señor **DE RUEDA GALLARDO**: Las señales que ponen 10 no las colocó el Partido Popular, están allí.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: De lo que estamos hablando es de obviedades, de obviedades. Hay una red de ferrocarril abandonada, cuya función, además, de media distancia hace mucho tiempo que no presta ese servicio de manera adecuada y lo que ha hecho el Gobierno de Asturias es implementar alternativas de transporte público por carreteras. Que teniendo como tenemos, además, una autovía en esa línea, evidentemente, es mucho más competitiva en tiempo, que nos permite llegar a lugares como el aeropuerto, los hospitales de referencia, y que podemos dotarlo todavía más. Hoy vamos a hablar de ello, con lo que los avances en las cercanías ferroviarias, que tienen líneas con un gran potencial de pasajeros, de competitividad, situarlos, evidentemente, en el noroccidente es hacer trampas.

El señor **DE RUEDA GALLARDO**: Bueno, serán trampas, menos para los asturianos del noroccidente, que para ellos es la realidad, pero vamos a centrarnos, porque si no se nos acaba el tiempo.

Hablando a media distancia, efectivamente, oiga, vale que el tren por la línea no será competitivo, pero, claro, si tenemos unos trenes que vienen del occidente a Oviedo y que llegan a Oviedo a 15:42 y la vuelta, en el mismo tramo, es a las 14:18, es decir, antes de que el tren llegue, es imposible ir y volver en tren, y en el caso del oriente, no es así, pero deja cuarenta y cinco minutos de margen, con lo cual tampoco parece que sea muy útil para el 95 % las gestiones.

Entonces, esto ¿tienen ustedes previsto cambiarlo o van a hacer algo o lo van a dejar también como está? Para que por lo menos exista la posibilidad de ir y volver en el día.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: No, yo se lo voy a volver a explicar, es decir, el núcleo de cercanías, que tiene capacidad de competitividad, tiene unas fronteras claras hacia el occidente y hacia el oriente.

Lo que estamos trabajando nosotros, y por eso yo le apuntaba la necesidad de que tanto RENFE como el ministerio se incorporen al consorcio en esa gobernanza conjunta, es en intermodalidad. En las próximas semanas va a ver usted que dentro de la plataforma ConeCTA va a poder pagar el taxi, el taxi rural, el taxi rural de transporte escolar que va a ser compartido allí donde haya plazas disponibles. Eso conectará con nuestro transporte público por carretera y eso llevará a las estaciones del núcleo de cercanías que permiten conectar de una manera eficiente con el centro, a través de *parkings*, de zonas de intercambio de modalidad, pero, como comprenderá, en el ámbito de esta legislatura, incluso, con todas las inversiones previstas en el plan de cercanías, no va a ser competitivo viajar desde Vegadeo a Llanes en tren.

El señor **DE RUEDA GALLARDO**: Bueno, sí, le agradezco la brevedad, porque se nos acaba el tiempo, ha quedado claro que el tren queda desahuciado para esta media distancia y para el occidente.

Otra pregunta, mire, han licitado, quería hacer una pregunta primero, la Pola-Oviedo, que se acaba de licitar este verano, si no me corrige usted, que son 34,2 millones de euros, que va a hacer doble vía.

Una pregunta, ¿esa licitación mantiene todavía el paso a nivel de El Bayu que existe, a día de hoy, en la obra?

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Mire, desde la Pola de Lena a Oviedo hay una inversión de 160 millones de euros. Lo que se ha autorizado ahora es el primer tramo de licitación, que, sobre todo, a lo que atiende es a cuestiones vinculadas una vez más a los cambios de señalización y a mejora en algunos puntos de la infraestructura para mejorar la velocidad media; porque yo no sé si usted utiliza el tren, veo que las cercanías no. (*Comentarios del señor De Rueda Gallardo*). Sí, no, desde Avilés, pero estamos hablando, hablar de cercanías a hablar del noroccidente, a hablar de desahucios, ya no le digo donde no tenemos tren, por eso en esta región trabajamos con un sistema de transporte público, no hablando solo del tren.

El señor **DE RUEDA GALLARDO**: Pues si ya tenemos que hablar donde no hay tren, vamos a centrarnos, ¿no?, donde hay tren.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Bueno, es que el transporte público es una plataforma única, así la hemos desarrollado, con una inversión pública que deviene de los presupuestos de Asturias, los que ustedes no apoyan. Y así es como se está trabajando y recuperando usuarios para el transporte público, cuando hace apenas unos años el transporte público, en especial las cercanías ferroviarias parecía que estaban abocadas al cierre, así que de eso es de lo que estamos hablando.

Así que los detalles sobre la licitación global de Pola de Lena a Oviedo van a contemplar todas las necesidades, incluida la eliminación de ese paso a nivel, pero en el conjunto de la licitación de 160 millones de euros, aunque no sea en este primer tramo, no conozco el detalle exacto de la licitación, pero creo que es una muy buena noticia que sigamos cumpliendo esos compromisos que están establecidos para mejorar desde Pola de Lena hasta Oviedo y después desde Oviedo a Gijón.

El señor **DE RUEDA GALLARDO**: Bueno, sí, que de momento no tenemos la certeza de la eliminación. Se lo digo porque la eliminación de pasos a nivel es una prioridad, hay más de trescientos eliminados al año, es decir, tampoco hace falta explicar mucho. Todavía ayer murió una persona, no en Asturias, en Barcelona, por pasar en un paso a nivel, que son bastante peligrosos, ¿no?

Y por centrarnos, que ya vamos fuera de tiempo y hacer una pregunta de la alta velocidad. La alta velocidad que nosotros mantenemos...

La señora **PRESIDENTA**: No, ya he sido bastante generosa.

El señor **DE RUEDA GALLARDO**: Bueno, nada, se lo dejamos para la fijación de posiciones.

La señora **PRESIDENTA**: Lo dejamos para otra ocasión, que ya vamos dos minutos por encima del tiempo.

Muchas gracias.

Pasamos el turno ahora para el Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muy buenos días, señor consejero:

En primer lugar, como siempre, gracias por su comparecencia en esta primera Comisión del nuevo período de sesiones.

Yo quería hacerle alguna cuestión, aunque muchos temas, evidentemente, se tocaron, también se tocaron por su parte, por eso quiero hacerle alguna pregunta concreta, que también tuvo oportunidad de sacar estos meses en los que no hubo actividad parlamentaria y, por tanto, tampoco tuve oportunidad de preguntarle al Gobierno.

A finales del mes de agosto, saqué una cuestión que es relativa a la planificación de los viajes de media y larga distancia, que es sobre que no se puede adquirir billetes más allá del mes de octubre. Ayer, por la noche, lo había vuelto a mirar y seguía igual la página web. Sí quería preguntarle a qué se debe esto, porque es verdad que, si uno va a otras comunidades autónomas —Sevilla, Barcelona, etcétera—, sí que se pueden comprar billetes con destino y salida a Madrid en estas comunidades autónomas, pero en media y larga distancia con destino y salida en el Principado de Asturias no se permite adquirir billetes, como digo, más allá del mes de octubre, lo cual en ocasiones puede dificultar la planificación del viaje. Quería preguntarle por este asunto.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Bueno, yo creo que es conocido que la operativa con Asturias iba a tener distintas fases, antes hablábamos de la de mayo, del incremento que hubo en julio, siempre habíamos llamado la atención, porque eso así nos lo había hecho el ministerio, sobre que en octubre, coincidiendo con la siguiente fase de finalización de obras de Chamartín, podría haber modificaciones en la parrilla horaria, en la operativa. A eso es a lo que se debe, no hay ningún problema, ningún agravio con Asturias, sino que hay una necesidad de reprogramar esa parrilla y esos horarios a partir, estaba previsto al principio hasta los primeros días de octubre, sé que se ha prorrogado hasta el 8 de octubre, que es ahora mismo hasta cuando se puede comprar. Y lo que esperamos es que eso se habilite en cuanto ya haya un diseño de la parrilla y operativa nuevo. Pero no es un problema con Asturias, sino que es un problema que tiene que ver con la apertura de nuevos andenes y, sobre todo, de zonas comunes en Chamartín, que van a permitir en gran medida eliminar, así lo ha trasladado el ministro, los graves problemas, que, cuando se referían a los problemas, muchos de ellos tenían que ver con el confort en la estación de Chamartín, que ha habido durante el verano debido a la gran afluencia de viajeros al tren.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Gracias, señor consejero.

Quería también preguntarle otra cuestión, porque me ha llamado la atención, no lo iba a preguntar, pero hizo referencia usted en su intervención inicial, habló de la estación intermodal de la ZALIA, de

INTERZALIA. Y ya les he escuchado en numerosas ocasiones decir que está incluido en el Plan Director del Corredor Atlántico.

Entonces, yo quería preguntarle, porque yo he revisado el documento, el que existe hasta ahora, el que yo tengo, que es el avance del plan director que realizó el comisionado en su visita a Oviedo, el plan de, bueno, no he anotado el nombre, el nombre tal cual, pero algo así como el avance del Plan Director para el Corredor Atlántico, haciendo especial referencia al Principado de Asturias. Y no he encontrado ninguna referencia a INTERZALIA como tal. Es verdad que he encontrado referencia al puerto, evidentemente, pero no a INTERZALIA.

Entonces, dos cuestiones, si se me escapa algo, en qué parte del documento está concretamente la referencia a INTERZALIA, a la intermodal, a la sección intermodal de la ZALIA. Y, si no, en qué se basan también para decir que está incluido, si se debe a que se ha hablado esto con el comisionado o con el Gobierno de España.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: No, sobre todo, a lo que se debe es a que esa es la posición del Gobierno de Asturias. Y la posición que además hemos suscrito en el documento de la Alianza por las Infraestructuras. Y el avance del plan director, que se hizo aquí y yo lo he manifestado públicamente, no satisface todas nuestras demandas.

Una es clara, porque hay que explicitar eso. Y la estación intermodal de ZALIA tiene que ser, además, ejecutada por el ministerio y por el ADIF, como está sucediendo en otras zonas de intermodalidad, y pienso, sobre todo, por ejemplo, en el País Vasco; es decir, queremos ese mismo tratamiento. O como es el desarrollo del tercer hilo hasta Gijón, que también es otra demanda que queremos que se explicita en el plan director. No asumimos sin más esa presentación, seguimos demandando mejoras claramente.

Y en el caso, además, de la estación intermodal, saben que estamos en un debate semántico, qué es o qué no es red transeuropea. Para nosotros no hay ninguna duda en tanto en cuanto que la ZALIA está en el *hinterland* del puerto de El Musel y, por lo tanto, si el puerto de El Musel es red transeuropea, vaya si la ZALIA va a ser red transeuropea y nos vamos a ocupar, además, de desarrollar los acuerdos precisos para que así sea. Así que no es algo que demos por bueno. Evidentemente, exige una concreción en el nuevo plan director, cuando sea un plan director completo, y esa es nuestra exigencia, que se incluya.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Señor consejero, cuando apareció la noticia relativa a la pérdida de fondos europeos, precisamente al hablar de INTERZALIA, por parte de la consejería, usted y también lo dice el viceconsejero dijeron literal, textualmente que no había motivos para la preocupación, porque la estación intermodal de la ZALIA estaba recogida en el plan director. Usted lo acaba de decir, no viene recogida tal cual en el avance del plan director y, además, lo sabe igual que yo, diferentes colectivos relacionados con el transporte, como puede ser, por ejemplo, la demarcación de los..., perdón, los ingenieros de caminos del Principado de Asturias elaboraron un documento, además muy detallado, donde una de las principales críticas que realizan es precisamente que falta referencia a la estación intermodal de ZALIA, INTERZALIA, en ese documento. Por tanto, yo entiendo lo que usted me ha dicho ahora. Es decir, no dan por bueno el documento, la posición política del Gobierno del Principado, y en eso sabe además que le vamos a secundar. Además, es evidente porque hemos firmado la Alianza por las Infraestructuras, donde viene recogido este asunto. Pero, bueno, es verdad que en los últimos meses ustedes han dicho una cosa que a la vista de su respuesta no es cierta. En el plan director no hay referencia a la estación intermodal de ZALIA, en eso estamos de acuerdo, al menos expresamente. Y, sin embargo, ustedes en los últimos meses, en las últimas semanas, a raíz, como digo, de esa noticia relativa a los fondos europeos para la estación intermodal de ZALIA, han dicho que sí que venía recogida la INTERZALIA.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Es que sí viene recogido. Sí viene recogido. Lo que no aparece explícitamente es la financiación de INTERZALIA por parte de ADIF. Pero, a ver, no me haga trampas. No me haga trampas.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: No me las haga usted a mí.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: No, porque me pone usted esa contestación en el contexto de la pérdida, la pérdida, la supuesta pérdida de fondos para la ZALIA, que saben que era dentro del Mecanismo Conectar Europa

para unos viales, para unos viales que en su momento será necesario realizar en el ámbito del desarrollo interior, es decir, los viajes que van a poder estructurar las siguientes fases de la ZALIA. Nada que ver con la estación intermodal, pero, sí, evidentemente, si podíamos aprovechar esa oportunidad, seguiríamos insistiendo en ella adelante.

Así que para nosotros no hay ninguna duda de que está. Y lo que tenemos, evidentemente, es explicitar los términos de su financiación.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: No, no me haga usted trampas a mí, señor consejero. No quiero tampoco extenderme demasiado, porque tendremos oportunidad de discutir y debatir acerca del plan director, ya lo hemos hecho además en la Junta General, pero, claro, es que en esta Junta General o a través de los medios de comunicación primero se dice que estamos muy confiados y somos optimistas en relación con la obtención de fondos europeos relativos a la ZALIA, cuando se esos fondos europeos, por diferentes motivos, que tampoco quiero entrar ahora en ello, tendremos oportunidad a lo largo de este período de sesiones, no se logran, repito, más allá de la importancia o la no importancia que tenga, ahora dicen que tampoco era tan relevante, a lo largo de las últimas semanas ustedes dicen que aparece en el documento del plan director expresamente la ZALIA. Es que lo dicen, es que esta en prensa, entrecomillado, aparece, ahora dice que expresamente que no.

Tengo otra cuestión que hacerle, porque se me acaba el tiempo, que es relativa al cambio en la política de devoluciones de los trenes de larga distancia en España. Hasta el 1 de julio, cuando hay un retraso de quince minutos, se devolvía la mitad del billete, el 50 %, y cuando este retraso era de más de treinta minutos, de media hora, se devolvió el cien por cien.

A partir del 1 de julio, para esa devolución del 50 %, tienen que pasar de cuarenta y cinco minutos, es decir, media hora más de lo que estaba inicialmente planteado. Y en el caso de que sea el cien por cien, hora y media, es decir, una hora más, pasamos de treinta minutos a hora y media, una hora más de lo que era antes del 1 de julio.

¿Qué valoración hace usted de este cambio en la política de devoluciones y cree que perjudica de alguna manera a los usuarios del Principado de Asturias?

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Bueno, respecto al asunto anterior, no dude de que tenemos muy claro dónde estamos y no hagamos esa..., no generemos dudas sobre aquello donde tenemos consensos. Eso lo pediría.

Respecto de las políticas de devoluciones, evidentemente, desde el punto de vista del usuario de RENFE, que es a quién afecta, porque aquí solo opera RENFE, evidentemente, entendemos que pueda haber malestar, porque era algo que era muy útil y que permitía compensar los retrasos, pero es algo que tiene un contexto general, que es la competencia externa a RENFE de otras compañías, de capital público, pero que operan en el ámbito privado en nuestro país, como Ouigo, como Iryo, que tienen una política de devoluciones con la que RENFE tiene que competir y es un debate que si usted lo sigue ha generado, bueno, algunas contradicciones en líneas de gran uso, con lo que parece razonable y entendemos que una empresa pública que tiene que competir en el mercado lleve, homologue o haga análoga su política de descuentos o de devoluciones a la que hacen sus competidores, porque yo sí entiendo que una empresa, que además es pública, que aquí es la única que opera, necesitamos que sea rentable y sostenible. Pero entiendo que eso se pueda valorar negativamente por parte de los usuarios.

Yo creo que de lo que se trata es de que los retrasos, como está sucediendo ahora, se minimicen o se eliminen y que, por lo tanto, esas cuestiones que afectan a la competencia en líneas como son las de Levante o la de Barcelona no generen replicas aquí, como ya estábamos viendo también con el anterior diputado.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Una cuestión y termino ya, porque estoy pasado de tiempo, en relación con la política de devoluciones.

Usted la circunscribe únicamente a esa competencia de Ouigo o de otras operadoras de bajo coste o no cree que tiene una relación con, es un hecho objetivo, además, que la puntualidad de los trenes de RENFE no es la misma ahora que era antes, que era hace unos meses, que era hace año y pico. ¿No cree que se deba a ese peor servicio en términos, al menos, de puntualidad?

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Yo lo que creo es que, en el caso de RENFE, los retrasos que se producen muchas veces no son imputables al propio operador, sino que a veces pueden tener que ver con la propia

infraestructura, que saben que, aunque es otra empresa pública, es ADIF, con lo que parece difícil que la empresa pública soporte todas esas penalizaciones, en cualquier caso, habría que ver de qué manera eso se corrige. Por eso, por ejemplo, cuando nosotros hablamos de poder implementar algunas políticas de obligación de servicio público, vinculadas a larga distancia desde Asturias, estamos hablando de apoyar a RENFE, es decir, de eso es de lo que estamos hablando para que pueda reducir los precios sin que eso repercuta en su cuenta de resultados.

Y, sí, sí creo que la operación de Asturias es importante, que evidentemente el esfuerzo que ha supuesto la integración de los Avril, que han multiplicado en casi un 30 % la operación de alta velocidad en todo el país, ha generado tensiones, retrasos, lo que antes se decía con ese verano difícil y que eso tiene una implicación sobre la cuenta de resultados de RENFE, creo que esa es la razón.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Muchas gracias, señor consejero.
Gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.
Turno ahora para el Grupo Convocatoria por Asturias.

La señora **CAMPOMANES ISIDORO**: No haremos preguntas, presidenta.
Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Pues turno para el Grupo Parlamentario Vox.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Gracias, presidente.
Buenos días, señor consejero:

Mire, decía usted recientemente en una entrevista, y lo ha vuelto a insinuar aquí, que hablar mal de los servicios públicos es una forma de deteriorarlos y que normalmente se hace desde la derecha porque, según usted, no creemos en ellos. Desde Vox, ya le avanzo que creemos y queremos unos servicios públicos de calidad y lo que criticamos precisamente es la gestión que se hace desde el Gobierno, que es insuficiente, lo que provoca al final que tengamos servicios públicos que están deteriorados.

Es decir, quienes deterioran los servicios públicos realmente son los que gobiernan, que no gestionan adecuadamente los recursos y, al final, es muy habitual ver en ustedes que a la hora de presupuestar reflejan millones de euros en inversión por interés político, por el titular, pero que luego a la hora de la verdad no se ejecutan, por tanto, es como si no los presupuestaran.

Y, por tanto, le recalco que son al final ustedes, los socialistas, los que gobiernan, los que utilizan los servicios públicos para acabar, al final, malgastando el dinero del contribuyente en el gasto que les permite seguir tejiendo su red clientelar.

Dicho esto, y después de escuchar su intervención y también sus respuestas anteriores con atención, para usted parece que todo está bien, que no hay ningún problema, que todo va de maravilla y que, bueno, algún inconveniente, pero que es lo normal, tampoco hay mucha importancia, ¿no?

Y es cierto que retrasos y averías en el sistema ferroviario hemos tenido siempre, para nuestra desgracia, pero con la apertura de la variante de Pajales, incluso con los nuevos trenes, los retrasos y las averías han aumentado. A Asturias llega el tren con retraso el 76 % de las veces; tres de los ocho trenes de la línea Asturias-Madrid acumulan retrasos de más de una hora, solo este verano, por ejemplo, en junio, nuevo retraso de la línea Madrid-Asturias, dos horas tarde por una avería mecánica; en julio, el tren Madrid-Asturias bate récord de retraso al llegar cinco horas y media tarde por una avería; una semana después, odisea en el AVE de las tres desde Madrid-Asturias, con el tren averiado en un túnel sin aire acondicionado y hora y media de retraso. Evidentemente, indignación de los pasajeros, que se preguntan cómo puede pasar esto con las máquinas averiadas.

Pasado esto, el ministro, con estos datos, niega el caos y dice que el tren en España vive el mejor momento de la historia. ¿Usted de verdad comparte estas declaraciones? Porque desde la apertura de la variante de Pajares, que no es la llegada de la alta velocidad, como usted ha insinuado, prácticamente todos los meses en Asturias hay retrasos o averías.

Gracias.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: ¿Cuál es la pregunta?

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Que si comparte las declaraciones del ministro.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Mire, el ministro en esa primera comparecencia, una que hubo en el Senado, se lo voy a enseñar a usted porque es muy útil, compartió estos dos gráficos, que son la inversión en materia ferroviaria durante los distintos Gobiernos. *(El señor consejero muestra los gráficos)*. Los Gobiernos de la izquierda, que no es desconocido que apuestan por los servicios públicos, y los Gobiernos de la derecha, que apuestan por la privatización o el modelo que a veces se llama público-privado, bueno, por que haya un negocio y quede rentabilizado en el sector privado y acabe dando un servicio público. Esa es la realidad.

Creo que el ministro de lo que habló fue de las cifras claras de lo que supone hoy en día la red ferroviaria, el número de usuarios y, bueno, es que si hablamos en Asturias no hay color, no hay color. Es decir, no teníamos alta velocidad.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Y no la tenemos.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Ahora no es que tengamos alta velocidad... Bueno, ya sé que ustedes son negacionistas de la alta velocidad y otras muchas cosas más...

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: ¿La alta velocidad llega a Oviedo, llega a Gijón, llega a Avilés?

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Evidentemente, evidentemente.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Bueno, dicho esto...

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: La alta velocidad, la alta velocidad son los servicios Alvia a través de la variante de Pajares, los servicios AVE son muy alta velocidad, yo si quiere le paso un glosario un día para que hablemos en el mismo lenguaje.

Pero los viajeros lo que quieren es tiempos y precio. Y ahora hay una operativa que permite que haya treinta y dos mil plazas semanales entre nuestra región y la meseta. Algo que, como le decía, es el doble, más del doble de lo que teníamos antes de la apertura de la variante. Por lo tanto, hablar de que la alta velocidad no es un éxito es vivir en otra realidad.

Usted me da datos desagregados, oye, setenta y seis retrasos, bueno, sí, pero de qué magnitud, cuántos han sido de una mayor importancia, a qué han sido debidos, porque yo esta semana he visto noticias terribles, hasta que un accidente con una víctima mortal se convierte en un retraso del AVE a Asturias. Así que no manipulemos esa información, que está muy clara, cuáles son los porcentajes, la línea a Asturias servida por los trenes Avril es de las que mejor está funcionando y de las que menos incidencias ha tenido.

Así que, si queremos hablar de verdad de los problemas en el ferrocarril, centrémonos en las cercanías y hablemos de la desinversión que hubo en el pasado y en lo que cuesta recuperar.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: De las cercanías le preguntaré después...

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: No, no, pero le insisto, claro, cuando usted me viene aquí, ¿que defienden ustedes los servicios públicos? ¿Defienden que se esté bonificando el transporte público? ¿Han apoyado ustedes algún presupuesto de los que ha permitido que el Consorcio de Transporte de Asturias desarrolle la política de precios que hay ahora mismo? Porque yo creo que no ha sido así.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: ¿Usted cree que podemos aprobar unos presupuestos como los que ustedes presentan año tras año, que reducen la inversión y aumentan el gasto político, el gasto clientelar y ese gasto que al final no influye para mejorar precisamente los servicios públicos? ¿Usted cree que podemos apoyar ese tipo de presupuesto?

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Yo no sé de qué me habla...

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: ¿Usted cree que podemos apoyar ese tipo de presupuestos? La demagogia y el populismo...

La señora **PRESIDENTA**: No se interrumpan, por favor. Respeten el turno.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Señor consejero, déjelo para otro día.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Yo no sé a qué se refiere ella cuando habla de gasto clientelar y estos nombres que ustedes ponen a mantras, que son desagradables, desagradables...

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Claro que lo son, sí.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Porque la gente que está en la Administración pública gestionando lo hace con rigor y con eficacia y, por lo tanto, esos mantras, el decir que, por ejemplo, la gestión del transporte en nuestra región no es eficaz, cuando es referencia en todo el Estado y lo verá, es referencia en todo el Estado, ¿está usted en desacuerdo con que haya una tarifa plana de 30 euros para el transporte público en nuestra región? ¿Le parece un ejemplo de mala gestión?

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Señor Calvo, estamos hablando del caos ferroviario, estamos hablando de todas y cada una de las averías que se están produciendo en Asturias. Que, claro, si usted a lo mejor cogiese un poco más el tren y utilizara el transporte público, igual lo entendería. Y entendería el malestar al final de todos los usuarios que se ven perjudicados, por estos retrasos, por estas averías, que le repito, desde que se produjo la apertura de la variante de Pajares, estos retrasos se han incrementado. Antes le puse unos ejemplos que solamente corresponden a dos meses de verano, junio y julio, solo dos meses, pero, si nos vamos más atrás, hay más.

Y yo le estoy preguntando, ¿usted está orgulloso de este sistema?, y lo único que se queda es a decir que es un éxito rotundo la falsa llegada de la alta velocidad a Asturias y no son capaces de reconocer que hay un problema, que hay que ponerle una solución para que los asturianos, los usuarios del tren no se vean perjudicados con estos retrasos y estas continuas averías que al final les perjudican.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Le hago otra pregunta, señor consejero.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Yo no sé si...

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Le hago otra pregunta, señor consejero.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Pero supongo que le podré contestar.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Me doy por respondida en la pregunta anterior.

La señora **PRESIDENTA**: No se interrumpan. No se les escucha.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: No, yo le iba a preguntar, porque yo sí lo he hecho...

La señora **PRESIDENTA**: Pero, bueno, acabe la pregunta.
Consejero, consejero...

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Si en las dos últimas semanas usted ha viajado en cercanías o en alta velocidad a la meseta, porque yo sí lo he hecho.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Sí, yo lo he hecho y he sufrido una avería. Concretamente se ha llegado dos horas tarde, de dos veces, una, dos horas, y otra, media hora. Sí, he sufrido los retrasos, yo cojo el tren, evidentemente, porque no tengo coche oficial, como otros.

La pregunta que le quiero hacer, desde Avilés, asociaciones empresariales y vecinos piden que se reajuste el horario para poder ir y venir en el día a Madrid. Ustedes han dicho que pretenden mejorar horarios y servicios. ¿Se lo plantean o le han planteado al ministerio algo en este sentido?

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Por supuesto. Y además creo que es conocido, aparece en el documento que ustedes suscribieron, así como de aquella manera, como sin creérselo mucho. Por suerte, el resto de la gente sí parece que confía en tener una posición única para negociar con Madrid y ya hay un planteamiento en la Alianza por las Infraestructuras que habla de las prioridades para esas paradas, para esos horarios, respondiendo a las necesidades. Pero, como usted lo que hace es leerme titulares, yo no sé si la última semana ha visto los titulares de la prensa respecto de la alta velocidad en Asturias. Le voy a enseñar algunos.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Señor Calvo, le he preguntado de una forma muy concreta una pregunta y me...

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Le estoy diciendo que sí.

La señora **PRESIDENTA**: Vamos a ver.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: «Euforia en hoteleros y en ferroviarios por la alta ocupación de los AVE».

La señora **PRESIDENTA**: Respeten el turno. Continúe, consejero.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: «Euforia en hoteles y ferroviarios por la alta ocupación de los AVE, es excepcional». «Fervor por el AVE en Asturias, la brutal cifra que abre la puerta a que la región pida más frecuencias». En mi intervención inicial respecto de lo que usted dice, porque en las cercanías es verdad que no pude profundizar, hablé claramente de cuáles eran las prioridades, incluyendo, por ejemplo, el tener una parada en el primer Avlo en las comarcas mineras, que nosotros además situamos con claridad.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Me doy por respondida en la pregunta, que no tiene nada que ver con su respuesta, porque me está hablando de cosas completamente distintas.

Señor consejero, le hago una pregunta rápida respecto al Plan de Cercanías. El año pasado, que fue cuando se batió récord de inversión en cercanías, aun dejando un 64 % del presupuesto sin ejecutar, la realidad es que, viendo ese ritmo que llevamos de ejecución, necesitaríamos diecinueve años más para completar el Plan de Cercanías.

Usted dice que el Plan de Cercanías va como un tiro, que es todo un éxito, pero los datos reflejan lo que reflejan, que al ritmo de ejecución que llevamos necesitaríamos diecinueve años para completar el Plan de Cercanías. Por tanto, ¿esto es un éxito para usted? ¿Estos datos de ejecución, de nivel, de ritmo de ejecución son un éxito para usted?

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Mire, ustedes no crean en el transporte público ni en los servicios públicos. Y, entonces, me salpimenta esto de datos, que no sé de dónde los saca, porque son públicos...

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: El propio Gobierno nacional los ha dado, sí.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Son públicos...

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: No, no.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: El último informe de actualización del desarrollo de las cercanías ferroviarias en Asturias es público. Y, evidentemente, hablaba de niveles de ejecución elevados, que cumplen más o menos las anualidades, con objetivos hasta el 2030 y el 2035.

Pero da igual, es decir, yo intento de sus preguntas, que hablan con ese lenguaje suyo, ese neolenguaje suyo para una parte que entiendo que les hará caso, yo intento hablar al conjunto de la sociedad explicándole qué es lo que estamos haciendo. Yo ni me alegro ni me dejo de alegrar ni celebro. Lo que estoy es satisfecho porque después de veinte años tenemos la alta velocidad en Asturias, porque tenemos unos datos y una respuesta social que superan todas las expectativas y eso es una gran oportunidad y es una herramienta de cohesión social y territorial. Eso es lo que estoy yo, satisfecho, porque he tenido, además, la fortuna de que me ha tocado gestionar esto en mi tiempo de gestión. Y, cuando vuelva a mi trabajo normal y sea un ciudadano, podré disfrutar de esto como un ciudadano, como lo hago ahora mismo, sin hacer chascarrillos respecto de lo que tenemos o no tenemos los cargos oficiales.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Gracias por su conformismo.

La señora **PRESIDENTA**: Turno ahora para el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **MORALES FUENTECILLA**: Gracias, presidenta.

No haremos preguntas.

La señora **PRESIDENTA**: Pues pasamos, entonces, al turno de fijación de posiciones.

Comenzamos por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **DE RUEDA GALLARDO**: Sí, gracias, presidenta.

Desde el Grupo Parlamentario Popular, lo primero que tenemos que decir es que de varias de las declaraciones, de las respuestas del consejero se sacan varias conclusiones claras para nosotros. Lo primero es que, si yo fuera usuario del tren tanto en oriente como en occidente, me están invitando ya a usar otros medios, me mandan directamente a intermodal, autobús o al taxi, lo cual me parece que es parte de una hipocresía cuando el medio más limpio es el tren, el medio más sostenible es el tren, pero ustedes tienen derecho a ejercer la política que quieran. En este caso está claro que no se va a apostar a corto plazo por el tren en ese tipo de transporte. Tampoco se va a apostar por la media distancia, en la cual, evidentemente, también es cierto que es constatar una realidad, nadie apuesta ya porque, en las condiciones en que está el tren y de horarios, es imposible prácticamente apostar por la media distancia. En este caso, el tren queda, evidentemente, postergado.

Después también le quería decir a usted que a ver si agilizan la malla horaria, usted prometió agilizarla en 2021 y ahora nos la prometen otra vez, espero que esta vez la agilización sea más rápida. Nosotros nos congratularemos de ello.

Y respecto a la alta velocidad, nosotros queremos decir una cosa, nosotros nos alegramos, y mucho, como todos los asturianos, de la llegada de la alta velocidad a Pola de Lena, que es adonde llega, porque independientemente, no voy a entrar en la trampa de las nomenclaturas, la velocidad media del tren de Pola de Lena a Gijón, Oviedo o Avilés en ningún sitio del mundo sería considerada una velocidad media de un tren de alta velocidad, porque la propia RENFE la cifra cercana a los sesenta kilómetros por hora, lo cual es cualquier cosa menos alta velocidad. Y eso para nosotros, nosotros sí que somos ambiciosos, nos hemos felicitado por la llegada de la variante de Pajares, que mejora, efectivamente, las conexiones ferroviarias con la meseta, y mucho, somos los primeros en reconocerlo, pero nosotros queremos que esa velocidad media llegue a Gijón, Oviedo, Avilés. Para eso hay un tramo, un tramo que está en el corredor del Atlántico, que no tenemos, ni tenemos una presentación previa, que ni siquiera tenemos el definitivo, salvo que lo tenga usted, que lo dudo, veremos el definitivo algún día, pero mucho nos tememos que un Gobierno preso de sus alianzas ya ha demostrado y ha dado pruebas fehacientes de que va a apostar por el corredor del Mediterráneo. El dinero al final, señor consejero, es limitado y no ilimitado, y además postergando al del Atlántico, pero incluso dentro del Atlántico parece claro, y si no le remito a los últimos escritos del Gobierno en Bruselas, que apuesta por la Y vasca y la conexión vasca con Francia antes que por los tramos asturianos. Y a nosotros nos preocupa que ese último tramo, que definió un viajero, que tiene usted en el periódico, creo, del viernes, como al transtrán, que es una pena, que con lo bien que va el tren hasta Pola de Lena, es una pena que luego vaya al transtrán hasta Oviedo. Este viajero iba a Oviedo, pero yo llego igual hasta el transtrán tanto a Avilés como a Gijón.

Pues nosotros somos ambiciosos y queremos que eso se haga lo más rápido posible, que se priorice, y un Gobierno de Asturias que lo luche y un Gobierno de España que lo haga realidad a través de ese corredor del Atlántico, tan necesario para Asturias.

Después también le digo, lo de la política de devoluciones lo que está admitiendo, usted lo ha intentado enmascarar, pero lo que admite es una incapacidad de gestionarlo. Porque además hay una cosa muy clara, sabían el colapso que iba a haber, porque esto se cambia antes de la mayoría de las incidencias, esto lo cambian primero. Eso está pensado, esto no se piensa un día y se cambia al siguiente, llevaba un tramo porque ya sabía lo que iba a pasar. Curiosamente, cada uno que calcule lo que quiera, con la nueva inauguración de la línea de Asturias, con lo cual no digo que solo sea por ella, ¿eh?, pero, evidentemente, para contribuir a mejorar la puntualidad, no parecía que tuvieran esa previsión cuando cambiaron la política, la política de no indemnizar, o sea, pedir más tiempo para indemnizar los usuarios, que al final son los perjudicados.

Y solamente quiero decirle una cosa más. Nosotros sí creemos en los servicios públicos, nosotros sí creemos que se puede gestionar eficientemente y para nosotros, hasta que la alta velocidad real no llegue a Oviedo, Gijón y Avilés, hay que ser ambiciosos para conseguirla.

Y las cercanías, estuvo muchos años, seis años, dice el minis..., no lo digo yo, oiga, lo dijo el ministro Óscar Puente en la comparecencia, de hecho, alguien tan lejano al Partido Popular como el secretario general de Comisiones Obreras del ramo dijo literalmente que «están tan postergadas que, llevando el 95 % de los viajeros durante muchos años, no llegaban al 5 % del presupuesto», y se refería al último lustro en sus declaraciones. No vayamos a remitirnos también al tiempo de los romanos, pero en los últimos años no se ha apostado. Y nosotros creemos que sí se debe apostar, y los asturianos también de oriente y de occidente llegará un momento en que tengan ese tren eficiente. De momento, ya vemos que usted los ha mandado al taxi y al autobús.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Turno ahora para el Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, en primer lugar, como siempre, gracias por su comparecencia y por las respuestas dadas a las preguntas de los grupos parlamentarios.

Una cuestión, en relación con INTERZALIA, que hablábamos antes de ello, ¿no?, cuando apareció la noticia de que, efectivamente, Asturias no iba a acceder a esos fondos europeos para la ZALIA del Mecanismo Conectar Europa —vendrán otras convocatorias, donde esperemos que sí que se pueda acceder a esos fondos—, la prensa autonómica, en concreto el diario *La Nueva España*, publicó entrecomillado, de fuentes de la Consejería de Fomento, «es preciso recordar que INTERZALIA está en el Plan Director del Corredor Atlántico». Y no es cierto, INTERZALIA no está en el Plan Director del Corredor Atlántico.

Pero, mire, por hablar de lo que efectivamente yo definía, y usted consideró que fue una crítica oportunista, «caos ferroviario», por hablar de ello, eso es algo que solo se puede negar, señor consejero, por parte de los mejores alumnos aventajados del sanchismo. Y justificarse en la incompetencia de los Gobiernos del Partido Popular, sinceramente, creo que, tras siete años, tras siete años, ¿eh?, de Gobierno del PSOE de Pedro Sánchez, es insultante. Hay permanentes fallos, hay permanentes averías, hay también escasez de trabajadores, los sindicatos denuncian carencias en las políticas de personal, hay fallos importantes en la atención al público... Y eso, repito, se ha agravado en los últimos meses y en el último año, año y pico. Probablemente, probablemente, porque, a la vista de tener que pedir auditorías y cuestiones similares, seguramente la consejería de Óscar Puente esté más preocupada de otras cuestiones como ver quién se salva y a quién se carga el muerto de determinadas responsabilidades políticas, y ya veremos si judiciales, que de gestionar adecuadamente los servicios públicos, que pagamos todos los españoles con nuestros impuestos, ¿no?

Y frente a estos problemas, frente a esos problemas que se dan en la red ferroviaria, ha habido fundamentalmente dos excusas por parte del Gobierno de España. Excusas, además, que usted también acostumbra a repetir, entiendo que habrá recibido adecuadamente el argumentario. Por un lado, las obras en Chamartín, a usted antes le preguntaba precisamente por los problemas que había, por la compra de billetes, supongo que esas obras en Chamartín afectan únicamente al Principado de Asturias, porque en el resto de las estaciones sí que se puede comprar los billetes más allá del mes de octubre. Y, por otro lado, también a la competencia desleal que realizan las compañías de bajo coste. Claro, llama la atención además también porque entiendo que el que pone el canon precisamente que pagan esas compañías de bajo coste es el propio ministerio. Por tanto, si ese canon no es el adecuado o las condiciones en las que se presta el servicio no son las adecuadas, debería hacérselo mirar.

Pero, mire, lo verdaderamente preocupante, lo verdaderamente preocupante es que el tren en España siempre fue un ejemplo de puntualidad, siempre, de hecho, si uno ve los anuncios de RENFE, siempre, el principal atractivo para coger el tren es precisamente la puntualidad en relación con otros medios de transporte, porque además estaba más protegido de imprevistos. Pero, claro, ahora mismo la pérdida de puntualidad, por diferentes motivos, es que es ya preocupante y es alarmante. Usted antes hacía referencia a un asunto concreto, donde hubo un accidente en el que se perdió una vida, pero, claro, pero es que la impuntualidad no se circunscribe únicamente a un día o a una semana, es algo ya que es habitual. Uno cuando coge el tren..., que todos creemos, sinceramente, que la variante de Pajares es una estupenda noticia, lo que no sé si lo piensa el Partido Socialista, que siempre se opuso a la apertura de la variante de Pajares, ahí están las votaciones en esta Junta General, es algo también que deberían explicar ustedes. Pero frente a esa pérdida de puntualidad, frente a ese incremento de la impuntualidad y el empeoramiento del servicio, ¿cuál ha sido la respuesta del ministerio que dirige Óscar Puente? No olvidemos, además, que Óscar Puente cuando llegó al ministerio anunció una auténtica revolución en la..., una auténtica revolución ferroviaria. ¿Qué es la respuesta que ha dado Óscar Puente a esa pérdida, a ese empeoramiento del servicio y a esa mayor impuntualidad? Pues ha dado respuesta de dos maneras, a través de dos políticas. Por un lado, dotando de agua a los vagones, por si hay cualquier problema, que la gente que se quede atrapada en el tren disponga, efectivamente, de agua para evitar problemas mayores. Y luego también, por otro lado, cambiar la política de devoluciones, cambiar la política de devoluciones porque, si no, efectivamente, RENFE era absolutamente incapaz de hacer frente a esa política de devoluciones. Anteriormente sí que era capaz, no por la competencia de las compañías de bajo coste, qué va, era capaz porque RENFE prestaba, efectivamente, un mejor servicio. A eso se reduce, en eso se traduce la revolución ferroviaria que nos anunció Óscar Puente, seguramente, como digo, porque está preocupado por otras cuestiones. Nada más, señora presidenta. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría.
Turno ahora para el Grupo Convocatoria por Asturias.

La señora **CAMPOMANES ISIDORO**: Muchas gracias, presidenta.
Buenos días otra vez:

Y gracias, en primer lugar, al consejero por sus explicaciones en relación con esta cuestión sobre la comparecencia de política ferroviaria, asunto del que ya hemos tenido ocasión de debatir largo y tendido en esta Cámara. Y en esos debates también hemos tenido la oportunidad de manifestar la posición de Convocatoria por Asturias en relación con la política ferroviaria, empezando por reiterar siempre nuestra firme apuesta por el ferrocarril, ya que entendemos que es el medio de transporte más sostenible y menos contaminante, al emitir significativamente menos gases de efecto invernadero por pasajero o por tonelada de carga en comparación con el transporte por carretera. En ese sentido, la prioridad de este Gobierno debe seguir siendo el tren y su desarrollo, y muy particularmente la modernización de las cercanías.

Sin embargo, antes de hablar de las cercanías, también creemos que cabe hablar de la variante de Pajares, ya que la puesta en servicio de la variante ha situado la línea Asturias-Madrid con uno de los mayores porcentajes de ocupación de toda España, con casi un 95 %. A mi juicio, este dato es la concreción de lo que podemos definir como un éxito colectivo, circunstancia que debería completarse evitando discriminar y excluir de ese éxito a las cuencas mineras y muy particularmente a la del Caudal. Y, para evitar esa exclusión, se consigue garantizando más paradas del AVE en las cuencas y estableciendo, como mínimo, que tanto el primer tren del AVE del día con destino a Madrid como el último del día con llegada a Asturias tengan paradas en sus estaciones.

Pero, más allá de esa circunstancia, la política ferroviaria en Asturias pasa por impulsar la modernización y desarrollo del ferrocarril de ancho métrico. En relación con esta cuestión, la realidad es que solo en aquellos lugares en los que las comunidades autónomas han asumido las competencias de las infraestructuras y las líneas de la antigua FEVE en su territorio estas están cumpliendo el papel vertebrador del transporte de cercanías en sus ámbitos, desde unos criterios de movilidad sostenible y de reducción de la contaminación. Sin embargo, en Asturias y en otros territorios que comparten con nosotros el triste destino de contar con una gran malla ferroviaria, pero un insuficiente interés del Gobierno central en mantenerla, los servicios de tren de cercanías llevan años de continuo deterioro y de pérdida constante tanto de usuarios como de competitividad en la prestación del servicio público, al punto de que, por poner solo un ejemplo, los trenes de la antigua FEVE que hacen

el trayecto Oviedo-Llanes circulan hoy a 36,4 kilómetros por hora, que es exactamente la misma velocidad que la de los primeros trenes que cubrieron el trayecto entre la capital asturiana y Madrid, en 1892, hace ciento treinta años. Dicho de otra manera, nuestra red de cercanías cuenta con un nivel de servicio de poca o insuficiente calidad y padece un grave deterioro reputacional.

Es cierto que los anuncios de modificación de la malla horaria que hemos conocido nos permiten abrigar alguna esperanza de que esta situación se resuelva.

Para ello, entendemos que hay que acabar de definir una malla horaria que permita un mayor nivel de eficiencia y, por lo tanto, un mejor servicio para los usuarios del ferrocarril.

Por otra parte, resulta imprescindible que se aceleren los plazos de ejecución de las inversiones contenidas en el Plan de Cercanías Ferroviarias de Asturias, porque de lo que se trata es de aglutinar las redes de los distintos anchos, con propuestas de actuación sobre la infraestructura, las instalaciones y el régimen de explotación de los servicios, dotando de eficiencia a una red ferroviaria que es excepcional en cuanto a su trazado y que nos permitiría impulsar una movilidad de titularidad pública en buena parte de Asturias, de alta calidad en cuanto a la prestación del servicio, medioambientalmente sostenible y a un coste reducido.

Y para lograr esos objetivos, Asturias tiene que hablar en esta materia con una sola voz, la voz de la unión de todas y todos los asturianos en una empresa común, que es el impulso y el progreso de nuestra comunidad autónoma.

Nuestro grupo parlamentario lo viene repitiendo una y otra vez, esa voz común está expresada en el documento de la Alianza por las Infraestructuras, que define el consenso que sobre esta materia han alcanzado las diferentes fuerzas políticas y sociales, y a ese consenso nos remitimos.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Vox.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Gracias, presidente.

Bueno, después de esta comparecencia, nos queda claro que donde manda patrón no manda marinero, ¿no?, que estamos ante un Gobierno regional entregado y de rodillas al Gobierno nacional, incapaz de reconocer los problemas y experto, al final, en irse por las ramas sin contestar a las preguntas que se le formulan.

La gestión y el caos que se vive en la red ferroviaria española, que, por supuesto, también afecta a Asturias, lo vemos todos, lo sufrimos los usuarios, pero aquí vemos cómo escurren el bulto e intentan no dañar la imagen de un ministro que se daña por sí sola.

Hemos vuelto a ver a un consejero que solo es capaz de valorar positivamente el avance del Plan de Cercanías o la llegada del falso AVE, incapaz de ver la realidad y, al final, incapaz de defender los intereses de nuestra región.

Lo primero, vemos cómo desde el PSOE se sigue engañando y escurriendo el bulto, el AVE no ha llegado a Oviedo, Gijón y Avilés, señorías, se pongan como se pongan, la alta velocidad muere en Pola de Lena, y seguir tildando de éxito rotundo, porque no tienen otra cosa que vender, la apertura de la variante de Pajares, después de veinte años prometiendo la llegada del AVE, es de populistas y conformistas.

Que sobre el papel se han mejorado los tiempos, sí, no lo discuto, pero, si después de veinte años no se mejoran los tiempos, apaga y vámonos, pero también es cierto que los retrasos y averías que ya soportábamos los asturianos antes de la apertura de la variante los seguimos padeciendo y es que han ido a peor incluso, así que, señor consejero, en vez de vendernos humo y hacer esa política populista, seña de identidad socialista, de seguir aplaudiendo al peor ministro de Transportes de la historia, debería ser, lo primero, más humilde, reconocer y querer ver los problemas, bajarse del coche oficial y ponerse en la piel de los asturianos, porque, ante tal caos que vemos todos, que los usuarios padecen, critican y no entienden, un consejero como usted, máximo responsable de infraestructuras de la región, no puede decir que todo está bien y que somos la oposición los que criticamos los servicios públicos con el fin de deteriorarlos. Se lo dije antes y se lo repito: los servicios públicos los deterioran los que gobiernan, consejeros como usted, que ante los problemas callan, dan la espalda a los ciudadanos, dejan pasar el tiempo, como si el tiempo solucionase los problemas, y no plantean ni exigen ninguna solución a la Administración competente.

Desde Vox creemos y queremos unos servicios públicos de calidad y lo que criticamos es precisamente la gestión de su Gobierno, que está creando unos servicios públicos de baja calidad. Son ustedes, los

socialistas, los que están gobernando, los que deterioran los servicios públicos y ¿sabe por qué?, porque gastan en su beneficio e interés partidista a un ritmo extraordinario, para seguir tejiendo su ya conocida red clientelar, que es la que les da los votos.

Y, claro, luego no hay dinero para la inversión que se necesita para mejorar y garantizar unos servicios públicos de calidad, que es lo que merecemos los ciudadanos.

Los asturianos, en particular, con nuestros impuestos, al final, lo que estamos pagando es el mastodóntico Gobierno sin ver ninguna mejora en los servicios públicos.

Tenemos un problema en el sistema ferroviario y hay que ponerle solución, que no parches, tenemos un plan de cercanías cuya ejecución va más lenta que un caracol y esos son datos que ha dado el propio Gobierno central en sede parlamentaria, no sigan diciendo que va como un tiro, cuando el año pasado se batió récord de ejecución, dejando un 64 %, más de la mitad de lo presupuestado, sin ejecutar.

Tenemos unos políticos más preocupados por defender sus siglas, señor consejero, unidos para defender a los suyos cueste lo que cueste que por trabajar para mejorar la región, y la verdad es que es indignante.

Señor consejero, empiece a hablar de éxito cuando la alta velocidad llegue a Oviedo, a Gijón, a Avilés, sin retrasos y sin averías, empiece a hablar de éxito cuando el Plan de Cercanías se ejecute a un ritmo que no tengamos que esperar veinte años más, no sigan perdiendo el tiempo, callados, deje de ser el ministrín del peor ministro, porque flaco favor se está haciendo a usted mismo y a los asturianos.

Dejen de mirar solo su ombligo y por el bien de Asturias, que tanto dicen que quieren y, sobre todo, por el bien de los asturianos, que a paciencia yo creo que ya no nos gana nadie, hagan su trabajo, que es defender los intereses de la región. Un político que solo deja pasar el tiempo puede ser cualquiera, de su mano está pasar a la historia como un político más o como un político bueno, que gestione, que trabaje y que se esfuerce de verdad por defender su región.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **MORALES FUENTECILLA**: Gracias, presidenta.

Bueno, quiero empezar con un asunto que no es propio de la política de movilidad ni de la política de movilidad ferroviaria, pero que no quiero dejar pasar, y es aclarar que no hay políticas clientelares en la Administración española y que quien sostenga lo contrario miente.

Las actuaciones de este tipo que se producen son delitos realizados por personas concretas que son perseguidos y castigados por la justicia, me parece que es conveniente que esto quede perfectamente claro.

Más que de la política ferroviaria del Principado de Asturias, asunto en el que, como ha recordado el consejero, no tenemos competencias, debemos hablar de política de movilidad, una movilidad que, me atrevo a decir sin exceso, disfruta de un buen momento, con noticias favorables en la culminación de infraestructuras y ordenación de nuevos servicios. Esto se traduce en el incremento constante y destacado del número de asturianas y asturianos que optan por utilizar los medios colectivos de transporte.

Desde un punto de vista político, no quiero dejar de destacar que la agenda de reivindicaciones respecto a las infraestructuras que dependen del Estado goza de un elevado grado de consenso, más allá incluso de las lógicas discrepancias entre las fuerzas políticas. Esto se ha puesto de manifiesto en la Alianza por las Infraestructuras.

En ningún caso suponen mis palabras autocomplacencia, lo realizado es mucho, pero también lo que queda por hacer, y no ignoramos los inconvenientes que surgen a veces, en muchos casos derivados de la ejecución de infraestructuras tan importantes como las que se desarrollan en la estación de Chamartín, el desdoblamiento Palencia-León, el tramo de La Robla o las innumerables actuaciones en marcha en nuestras cercanías. Las ventajas que supondrán estas actuaciones una vez finalizadas serán nuevamente históricas.

Si nos ceñimos exclusivamente a la política ferroviaria, en las cercanías, frente a un plan del ministro Íñigo de la Serna de mil millones, en lugar de los mil quinientos actuales, que por otro lado se saldó sin ningún cumplimiento digno de reseñar... Y, sí, señorías, la inercia de las inversiones ferroviarias por su dimensión es muy grande y hace que aún hoy sigamos pagando esta dejadez, digo que ahora

estamos asistiendo a una realidad de más de quinientos millones ya invertidos en las cercanías, con una serie de obras en ejecución cuya mera enumeración me llevaría todo mi tiempo, y que el señor consejero ya ha detallado bastante extensamente.

A quienes miren cada día el *Boletín Oficial del Estado* verán que casi un día sí y otro no se producen adjudicaciones en obras de cercanías en Asturias. Esto son realidades.

La voluntad política del Gobierno de España, por tanto, es clara, se ha establecido la figura del comisionado para la Ejecución del Plan de Cercanías en Asturias, con el fin de supervisar e informar sobre la ejecución de dicho plan, recordemos que ya se ha iniciado el proceso de fabricación de los nuevos trenes de ancho métrico, con una primera entrega para 2026, y se trabaja para que se alcancen los treinta y cinco que Asturias necesita. Recordemos que, mientras tanto, se ha prolongado la gratuidad de las cercanías, cuyo uso es creciente, por más que algunas fuerzas políticas quieran dibujar un presente desastroso que no es sino mera fantasía.

La reforma de la malla horaria está en marcha y llegará acompañada de un acuerdo con el Ministerio de Transportes que refuerce la intermodalidad tanto en las estaciones de cercanías como en las de alta velocidad.

Señorías, insisto, la movilidad se construye sobre la base de una red que permita combinar los medios de transporte para obtener un transporte eficiente en horarios, alcance, comodidad y sostenibilidad económica y ambiental. Esto se hace sobre la base de la optimización de recursos y cuando, como es el caso, estos recursos son gestionados por diferentes Administraciones, con acciones como la participación de RENFE en el Consejo de Administración del CTA y también con las infraestructuras de integración urbana de varias estaciones en marcha.

Si hablamos de alta velocidad, que sí existe, repasen su definición, que ya llevamos meses con este déficit y recuerden que tampoco en Madrid o en Barcelona los trenes entran a trescientos kilómetros por hora en la ciudad, aunque pueden seguir con su mantra, al que los ciudadanos son del todo indiferentes, digo que los logros históricos de la variante de Pajares y el nuevo material rodante se han visto ampliamente avalados por una utilización masiva y creciente por parte de los ciudadanos.

El salto adelante registrado no puede ser empañado por unos ajustes de puesta en servicio que se han registrado históricamente en todas las nuevas líneas y por las históricas, perdón por repetir el adjetivo, pero es que las inversiones que se desarrollan en Chamartín y en otros puntos de la línea lo merecen.

El señor consejero ha dejado perfectamente claro en su intervención y en las contestaciones a las preguntas de las señoras y señores diputados la existencia de una política de movilidad clara y coherente, en la cual la política ferroviaria está plenamente integrada mediante una coordinación adecuada entre las Administraciones responsables. Los problemas existen y la ambición de mejorar este Gobierno es constante, por eso desarrolla un trabajo riguroso y constante, que los usuarios valoran de forma masiva y evidente.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

¿Señor consejero? Su turno.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Sí, para matizar algunas cuestiones.

Una es el contexto de la comparecencia, que es recurrente. El Partido Popular nos trae aquí para que expliquemos la gestión del Gobierno central y para que, evidentemente, cuando nosotros hablamos de los logros, de los avances que se han conseguido fruto de la negociación, del trabajo conjunto, de la exigencia, los planes que se están desarrollando no salieron perfectamente del conformismo, sino precisamente de una exigencia y de momentos de tensión y de negociación y de anteponer los intereses de Asturias, se viene aquí a decir: «Fíjense ustedes, están defendiendo al Gobierno de España».

Oye, yo, si me preguntan por el Gobierno de España, hablo del Gobierno de España, ya quisiera yo que me preguntasen únicamente por la gestión del Gobierno de Asturias.

Y, claro, cuando damos los datos objetivos, y, si no, también pueden ustedes revisar la comparecencia del ministro en cuanto a los grandes datos de cómo ha cambiado la operación ferroviaria en nuestro país, creo que eso hay que decirlo, y cuando aquí hablamos de que tenemos el doble de plazas y que tenemos alta velocidad, hay que decirlo, si hablamos de que las cercanías son gratuitas por la acción

del Gobierno de España y que hay 55 000 usuarios con abonos trimestrales y 120 000 plazas cada día, habrá que decirlo, ¿no?

Creo que eso es necesario y eso no significa que no seamos exigentes en el desarrollo de los acuerdos, acuerdos que, además, en el documento de la Alianza por las Infraestructuras hemos consensuado. Que ahora nos pongamos a debatir o a lanzar esos mensajes a que el oriente y el occidente... No, no, el listado de actuaciones y la prioridad de actuaciones están en el documento de la Alianza por las Infraestructuras, desde el realismo, desde lo que se puede ir haciendo en el corto y en el medio plazo, pero podemos volver a esta demagogia, la misma demagogia de la alta velocidad.

Yo se lo voy a decir una vez más. No es lo mismo una línea de alta velocidad, que es lo que llega hasta Lena, que un servicio de alta velocidad, que llega hasta Avilés, hasta Gijón y hasta Oviedo. Y de muy alta velocidad, como el que llega a Oviedo y a Gijón. Y eso no significa que las infraestructuras no deban mejorar, que las velocidades medias no deban mejorar a futuro, pero es la misma alta velocidad que disfrutaban otros territorios en los que, afortunadamente, estos debates ya están superados, porque lo que da la medida del éxito es precisamente el nivel de ocupación. Las preocupaciones que siempre teníamos, la parrilla será adecuada, los precios serán atractivos, los tiempos de desplazamiento serán útiles, estamos viendo que sí y que hay mucho margen todavía para crecer.

Pongamos el foco de verdad en las cercanías, porque tenemos grandes dificultades que resolver en muchas zonas, vamos a ver mejoras, pero, evidentemente, hay muchos retos.

Y les insisto, para nosotros el transporte público es una red única con distintos modos y con distintas Administraciones gestionando y nosotros tenemos que poder liderar a veces desde el espacio que nos compete, porque tenemos que llegar a territorios donde no hay red ferroviaria o donde la red ferroviaria va a costar mucho que sea competitiva, y en eso estamos trabajando, con una plataforma única que nos ha costado en estos dos últimos años más de veinte millones de euros de nuestros presupuestos. Apóyennos cuando desarrollamos esos presupuestos, que precisamente van a bonificar el transporte público y si no un poco de vergüenza.

Mención aparte tiene la diputada de Vox, que siempre salpimenta ese discurso catastrofista de datos erróneos o directamente disparatados, para un discurso de no se sabe de qué, porque, evidentemente, ustedes la visión que tienen es siempre venir aquí y cuanto peor, mejor.

Pero me dirijo a sus compañeros de la derecha, que ejercen y lideran esta oposición, para que tengan un poco de vergüenza porque cuando estamos hablando del deterioro de las infraestructuras y de los servicios públicos estamos hablando de sus Gobiernos, de sus Gobiernos centrales, es que tela marinera.

Pregunta de la diputada del Grupo Parlamentario Vox doña Carolina López Fernández al consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios sobre si ha renunciado de nuevo su Gobierno a llevar a cabo el desdoblamiento del corredor del Nalón

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos al segundo punto del orden del día, que es la pregunta de la diputada del Grupo Parlamentario Vox doña Carolina López Hernández al consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios.

Como saben, hay cuatro minutos para la pregunta y para la contestación.

Y para la escueta formulación de la pregunta, tiene la palabra de su autora.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Gracias, presidente.

¿Ha renunciado de nuevo su Gobierno a llevar a cabo el desdoblamiento del corredor del Nalón?
Gracias, consejero.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora López Fernández.
Señor consejero, tiene la palabra.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Por supuesto que no, es un compromiso que además da desarrollo a una iniciativa de este Parlamento y que además aparece reflejada en partidas presupuestarias *ad hoc* y, además de iniciar el trabajo para el estudio de ese doblamiento, hemos seguido trabajando y hemos ido trabajando en medidas que mejoran la situación de movilidad y seguridad en el corredor, sobre la base del trabajo desarrollado por nuestro Servicio de Estudios y Seguridad Vial.

Saben que muchas veces en el debate público se critican o se valoran las medidas como si fuesen más o menos afortunadas. Quiero recordar que todas ellas responden a un estudio técnico detallado y, por lo tanto, un análisis junto a la Dirección General de Tráfico para mejorar esa situación.

No les voy a detallar todas las actuaciones relacionadas con la señalización, tanto horizontal como vertical. También en el trabajo conjunto con la Dirección General de Tráfico, que ha permitido la instalación de radares de tramo en las zonas más peligrosas o con mayor accidentabilidad. Y también los estudios que estamos desarrollando, parciales, para la mejora de incorporaciones, carriles de aceleración y desaceleración, que seguramente sean las próximas que podamos implementar, además de las labores de mantenimiento necesarias como son reparaciones de asfalto o juntas de dilatación en algunas de las infraestructuras.

En todo caso, como le digo, ya hemos iniciado el procedimiento para la redacción de ese estudio de alternativas de desdoblamiento en el corredor del Nalón.

La señora **PRESIDENTA**: Para el turno de réplica, tiene la palabra la señora López Fernández.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Gracias, presidente.

Bueno, me alegro de que, al menos de palabra, diga que no renuncian al desdoblamiento del corredor del Nalón, cuando hace poco le recuerdo que no apostaba por llevar a cabo este desdoblamiento y, claro, con ustedes, al final, nunca nos queda claro lo que van a hacer.

Primero, porque cambian de opinión y, luego, porque, al final, vemos también, muchas veces, muchas propuestas reflejadas sobre el papel, pero después no hay ningún hecho.

Usted como consejero de Infraestructuras sabrá que el corredor de Nalón es uno de los puntos negros más peligrosos de nuestra geografía, sobre todo, por el gran volumen de tráfico que soporta la vía, que ya supera los veinte mil vehículos diarios, siendo lo habitual desdoblar a partir de los diez mil.

Recordará que en el plan de carreteras del Principado para el período 2015-2030 estaba contemplado un desdoblamiento del corredor del Nalón hasta El Entrego, con la posibilidad de ampliarlo hasta Laviana en función de la evolución del tráfico.

Este plan, al final estamos en el 2027, no se ha hecho en este sentido nada y como muchos otros se ha quedado en palabrería socialista, en promesas electoralistas, y, luego, si te he visto, no me acuerdo.

Porque le recuerdo, como le decía también al principio, que, en noviembre del 23, ya pasadas las elecciones, no fuese a ser que perdieran algún voto, usted apostaba por no llevar a cabo el desdoblamiento. Es decir, ese plan de carreteras 2015-2030 lo mandó directamente al cajón. Según usted, había que trabajar en la idea de una movilidad vinculada al transporte público y ver cómo se comportaba a futuro la movilidad por carretera, todo a futuro.

Parece ser que los datos desde 2015 al 2023, donde hay un incremento de los vehículos, no le sirven o igual están esperando a que las políticas socialistas, al final, vacíen las cuencas, a ver si así hay menos circulación y el problema se soluciona solo, ¿no?

Esto, en noviembre. En febrero, después de los graves accidentes ocurridos, por desgracia con víctimas mortales, cambiaron de opinión y se aprobó por unanimidad una proposición no de ley para llevar a cabo al menos los estudios de los que hablaba antes sobre el desdoblamiento. Mientras tanto, empezaron ustedes con los parches y las ideas socialistas: reducir los puntos de adelantamiento permitidos, reducir la velocidad máxima en casi todos los tramos, implantar nuevos radares fijos, porque los socialistas no hacen nada que no suponga un aumento de la recaudación, colocar medianas de hormigón, que al final fueron bolardos flexibles.

Y, todo esto, bajo el pretexto de, si todos somos prudentes, la situación mejorará. Todo lo que han hecho no es mejorar el vial hasta el momento. Durante este tiempo se han dedicado a recordarnos cómo tenemos que circular y culpabilizar al final a los conductores, porque ustedes nunca se hacen responsables de nada.

Pero es que, además, como buenos socialistas, expertos, como le decía al principio, en el cambio de opinión, ¿quién se fía de ustedes? Si tan pronto dicen que sí el desdoblamiento como lo descartan, porque lo ven complicado. ¿Se imagina usted, señor consejero, si hace veinte años hubiesen dicho que no a la apertura de la variante de Pajares porque era complicado? Pues, a día de hoy, ustedes, los socialistas, no tendrían nada de qué presumir y los asturianos sufriríamos, como siempre, las consecuencias.

Así que, señor Calvo, de forma clara, de forma concreta, los estudios cuándo los van a terminar. Los estudios que se aprobaron en sesión plenaria hace más de medio año en esta Junta General cuándo

los van a aprobar, cuándo los van a presentar. Y, mientras tanto, ¿van a quitar los bolardos que han colocado y que tanta preocupación provocan en transportistas, conductores de autobús y servicios sanitarios y de emergencias, que ven más inconvenientes e inseguridades que ventajas?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señor consejero...

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Mire, nosotros trabajamos, evidentemente, respetando nuestro criterio y también aquellas cuestiones a las que se nos insta desde este Parlamento.

El Plan de Infraestructuras del Principado, que es un escenario hasta el 2030, está en permanente revisión y esta acción puntual, que respondía además a unos datos de tráfico y a unas extrapolaciones que no necesariamente tienen que ser las que aparecían en el inicio del plan, está sujeta a revisión.

Se manifestó claramente un problema de siniestralidad, en gran medida, por el incumplimiento de las normas de tráfico por conductores irresponsables, en gran medida, en gran medida. Pero, evidentemente, en el ámbito de nuestras competencias, coordinados con la Dirección General de Tráfico, donde podemos actuar nosotros es sobre la infraestructura.

Ustedes, todo lo que suena a normas de seguridad y que ustedes llaman «normas socialistas»..., bueno, mire, no me parece mal que usted identifique que las medidas de seguridad que se han implementado son socialistas. Porque para ustedes la libertad no sé qué significaría, que cada uno hiciese lo que le diese la gana. Pues, no, se han implementado medidas sujetas al estudio de los técnicos competentes. Y, por tanto, cuando la escucho a usted con esos debates de barra de bar, de que quiten, que pongan, no, mire, las cosas se hacen con rigor, con estudios y por los profesionales que tienen las competencias y nosotros las desarrollamos. Así que hemos tomado medidas a corto plazo, que eran precisas, necesarias, y allí donde más se necesitaban. Vamos a seguir haciéndolo y estamos trabajando en esa planificación.

Evidentemente, sabemos que no es fácil plantear un desdoblamiento total y, por eso, en ese estudio de alternativas, lo que estamos viendo es cuál es el encaje que hay sobre la traza actual y los espacios de dominio público que se pueden lograr en la zona, que sea viable medioambientalmente y que tenga, una mejora que esté a la altura de la inversión necesaria.

Ese es el trabajo que hay que desarrollar, que se va a hacer desde el ámbito técnico para que el próximo año pueda haber una partida de inversión para ir avanzando en ello. Una vez más, en los presupuestos.

Pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Manuel Cifuentes Corujo al consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios sobre suficiencia del número de bomberos asignados al parque de Avilés para hacer frente a las necesidades de la ciudad

La señora **PRESIDENTA**: El tercer punto del orden del día es la pregunta del diputado del grupo parlamentario popular don Manuel Cifuentes Corujo al consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios.

Para la escueta formulación de la pregunta, tiene la palabra su autor.

El señor **CIFUENTES CORUJO**: Gracias, presidenta.

La pregunta es sobre si considera suficiente el número de bomberos asignados al parque de Avilés para hacer frente a las necesidades de la ciudad.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Cifuentes Corujo.

Señor consejero, tiene la palabra.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Bueno, como sabe, en la actualidad, el Servicio de Emergencias del Principado tiene un convenio con los ayuntamientos asturianos de más de veinte mil habitantes que no cuentan con servicio de extinción de incendios propio, pero que están obligados a prestar ese servicio. Y eso permite al SEPA prestar un servicio de atención a emergencias integral, de calidad y en red, con unos

costes sustancialmente más bajos y unos rendimientos mucho más altos a los que supondría para cada ayuntamiento individualmente.

Por ello no se debe contemplar el parque de Avilés como un parque municipal, con un ámbito de actuación circunscrito al ámbito geográfico del concejo, sino como un parque de bomberos integrado dentro de una red de servicio autonómico, con un ámbito de actuación ordinario de carácter supramunicipal; un modelo que es referencia a nivel nacional por su eficacia y eficiencia, dadas las características de nuestro territorio.

En el caso concreto del parque de Avilés, tras la última modificación de las estructuras de personal público del organismo, ha pasado de tener treinta y tres a treinta y cinco efectivos asignados, lo que implica poder poner en marcha un turno de veinticuatro horas de trabajo continuado, garantizando la mayor parte del año una dotación de entre cinco y siete efectivos por guardia. Y esta dotación garantiza e incluso supera el mínimo convenido entre el SEPA y Ayuntamiento de Avilés. Además, también cuenta con la posibilidad de movilización de un gran número de efectivos y recursos disponibles dentro de la red de parques de bomberos del SEPA, como antes le citaba.

En definitiva, contando con los datos objetivos disponibles, el municipio de Avilés y su comarca tienen una buena prestación del servicio de extinción de incendios y salvamento, tanto el de carácter ordinario como el de carácter extraordinario. Y el presupuesto que se destina al parque de Avilés en 2024 es de un 1 325 917 euros.

La señora **PRESIDENTA**: Para el turno de réplica, señor Cifuentes, tiene la palabra.

El señor **CIFUENTES CORUJO**: Gracias, presidenta.

Gracias por su contestación, consejero.

Mire, el parque de bomberos de Avilés, construido hace más ya de treinta años, da servicio, es cierto, no solo a la ciudad de Avilés, y ahí quizás la pregunta no estaba bien matizada, que es la tercera población de Asturias, con cerca de ochenta mil habitantes. Hay que sumar también más territorio, concretamente más concejos, Castrillón, Corvera, Illas, Gozón y Carreño, con lo cual se amplía la población a la que tiene que hacer frente este parque. Estamos hablando de un territorio de alrededor de trescientos kilómetros cuadrados, donde, además, se ubican industrias químicas y siderúrgicas, el aeropuerto, el puerto de Avilés; y todo ello configura un mapa de riesgos realmente importante y equiparable a otros municipios asturianos.

No le voy a hablar de la utópica ratio a que se hace referencia a veces, en ocasiones, cuando se habla de este debate, de bomberos por habitante, de un bombero por cada mil habitantes, porque sinceramente no creo que sea correcto y no sé de dónde sale. Y, además, prefiero centrarme en la realidad de los dos mil o dos mil y pico bomberos..., perdón, habitantes por cada bombero, que es la media en España, ¿no? Según esta media, Avilés tendría prácticamente que duplicar esos treinta y cinco bomberos que tiene asignados a día de hoy para poder alcanzarla.

Y además se da la circunstancia de que tradicionalmente este parque es el que más intervenciones registra, según los datos del propio Servicio de Emergencias del Principado de Asturias, en Asturias. Este verano, mismamente, salían hace poco los datos en el mes de junio de 126 intervenciones, solo en ese mes, y, una vez más, siendo el parque que más intervenciones tiene.

El hecho de que la titularidad del servicio sea municipal o sea autonómica, en este caso, y comparándolo con las otras grandes ciudades de Asturias, a los avilesinos y a las empresas situadas en Avilés yo creo que les preocupa poco. Lo que les preocupa es que hay una diferencia tan grande en cuanto a los medios humanos y materiales que están a disposición de unos asturianos comparados con otros.

Es cierto que no es el único parque que tiene algunas carencias, tendremos ocasión, tanto carencias humanas como materiales, de hablar de ello en sucesivas iniciativas. Es cierto también que se ha producido una incorporación de nuevos efectivos a raíz del incremento de la plantilla, después del acuerdo de fin de huelga del año pasado. Pero también es verdad que, de todas esas incorporaciones, solo dos o tres son las que se han dedicado al parque de Avilés, y no parece suficiente, ¿no?, según las ratios que comentaba antes.

Al final, estamos hablando, como decía usted, de turnos entre cinco y siete, que en realidad y en la práctica, seamos sinceros, siempre son de cinco; porque siempre hay alguno de permiso, y en el momento en que hay seis bomberos en un turno, a uno se le manda a reforzar otros parques. Luego la realidad es que los turnos están atendidos por cinco efectivos y cuando se produce una emergencia

en una zona de este amplio territorio otras quedan sin atender, la ciudad queda sin atender. Ahí podemos acudir al famoso sistema de trabajo en red, que ustedes suelen utilizar, que no es más que una especie de eufemismo para hablar de la carencia de medios humanos, en la que al final siempre de unos parques tienen que ir a auxiliar a otros.

Confiar en que no haya una cadena de siniestros, algo que nadie desea, por supuesto, que coincidan en el tiempo en estos territorios, no es la mejor manera de evitar que se demuestre la insuficiencia de este sistema.

Ya para terminar, y en este inicio del curso político, desde el Partido Popular creo que nos gustaría instarle, consejero, a aprovechar las oportunidades que se presentan ahora para darle o por lo menos para demostrarnos una cierta voluntad de que le quieren dar un giro a la gestión, a la gestión de este servicio de emergencias, en general, le hablo ahora, que ha tenido a lo largo de los años por lo general más sombras que luces. Sin ir más lejos, ahora tienen la oportunidad, lo comentábamos recientemente, de renovar algunos cargos de responsabilidad en la gestión, mismamente el Servicio de Emergencias está sin gerente, desde que se jubiló el anterior. El 112 está sin jefe de área creo que es desde abril, que se jubiló el anterior. Creo que sería una manera, por un lado, de evitar que el director general tenga que asumir decisiones del día a día, que a lo mejor no le corresponden, y, por otra parte, es una forma en la que usted puede demostrar que van a apostar con estos nombramientos por criterios de mérito y capacidad de gestión, que le den una vuelta a la gestión de este Servicio de Emergencias y que, por lo que sabemos, no parece que hayan sido los criterios que se han seguido en otras ocasiones, con los resultados que todos conocemos.

En cualquier caso, y con esto ya termino, presidenta, volviendo a Avilés, yo creo que a los ciudadanos de Avilés y de toda la comarca les importa poco la titularidad a quién corresponda y lo que les preocupa es no sentirse ciudadanos de segunda en cuestión de atención de las emergencias respecto de los ciudadanos, por ejemplo, de Oviedo o de Gijón.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señor consejero, tiene la palabra.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Respecto de la situación de Avilés, y por acabar de comentar ese aspecto de funcionamiento supramunicipal, sabe también que simultáneamente al parque de Avilés se activa, siempre que hay un operativo, el parque de Pravia, lo que eso permite una mayor capacidad, aparte de todos los medios comunes que comentábamos.

Y no dude, no dude que, precisamente, ese relevo que vamos a tener que realizar en la Gerencia del SEPA, que se produce todavía ahora, esta semana, formalmente, y que vamos, evidentemente, en las próximas semanas a iniciar, con total transparencia y rigor, tiene que servir para dar un impulso al trabajo que se viene desarrollando, pero con herramientas y con recursos suficientes, y volvemos a lo de siempre. Ustedes saben que este año el SEPA tiene un 10 % más de presupuesto, llega a los 44 millones. Esa es la verdadera herramienta que garantiza el funcionamiento, lo que permite cumplir con todos los compromisos laborales, de incorporación de personal, disponibilidad de maquinaria y de los mejores medios cuando son necesarios, y es ahí donde tenemos que seguir trabajando para que esos medios, además, se puedan utilizar con la mayor efectividad en el marco de todos los planes de protección, de autoprotección, en el marco de la colaboración con otras Administraciones, como se hablaba aquí, en las infraestructuras del Estado.

Todo eso está en nuestra mente. Creemos que además, como es bien conocido, es una prioridad de este Gobierno, cuando hablamos de la prevención de incendios estamos hablando en extensión de reforzar todo aquello que garantiza la seguridad de nuestros ciudadanos frente a este tipo de sucesos y, evidentemente, el presupuesto del SEPA es una herramienta fundamental.

Sigue habiendo carencias sobre las infraestructuras, algunas sobre la maquinaria se han venido solventando yo creo que con garantías en los últimos meses y, evidentemente, las necesidades de los trabajadores, incluso de los propios efectivos, seguro que seguirán creciendo y serán recurrentes. Ahí estaremos, respondiendo a esa necesidad.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Pregunta urgente del diputado del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias don Adrián Pumares Suárez al Consejo de Gobierno sobre las actuaciones ante la falta de autobuses en el aeropuerto de Asturias

La señora **PRESIDENTA**: El cuarto punto del orden del día, pregunta urgente del diputado del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias don Adrián Pumares Suárez al Consejo de Gobierno.

Para la escuela de formulación de la pregunta, tiene la palabra su autor.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, ¿qué actuaciones está llevando a cabo ante la falta de autobuses en el aeropuerto de Asturias?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Pumares Suárez.

Señor consejero, tiene la palabra.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Bueno, tengo que reconocer que me resultaba un poco llamativa la pregunta porque, al margen de que pueda haber habido algún suceso personal que tenga notoriedad en medios o no, la conectividad precisamente vía transporte público y de los servicios de autobuses del Consorcio de Transportes de Asturias hacia el aeropuerto actual es de sesenta frecuencias diarias.

Es decir, se dedican ahora mismo a las rutas del aeropuerto cuatro autobuses en exclusiva los siete días de la semana para poder tener activa esta operativa, que consta de sesenta frecuencias diarias de ida y vuelta con seis mil plazas diarias, que permiten cubrir desde la primera salida del día, a las cinco de la mañana, al último regreso desde el aeropuerto, a la una y veinte de la madrugada. Veinte horas y media de servicio de transporte público colectivo continuado, que además se complementa con el servicio de taxi, operativo las veinticuatro horas del día.

Hemos procurado además que esta oferta de transporte público al aeropuerto se fuera incrementando al ritmo que ha ido avanzando la exitosa política de conectividad aérea. Evidentemente, este año esperamos superar el récord histórico del pasado año, que dejó al aeropuerto al borde de los dos millones de pasajeros. Y si entre los meses de enero y agosto de 2022, 2023 y 2024 los pasajeros de las lanzaderas del aeropuerto pasaron de ciento treinta y tres mil a doscientos seis mil y a doscientos cuarenta y tres mil, con incrementos del 56 y del 66 %, en los primeros ocho meses del año ya estamos en ciento nueve mil pasajeros más respecto a 2022, con lo que sabemos que esas necesidades van a seguir creciendo.

Las salidas cada hora que tenían las lanzaderas al aeropuerto, con la premisa de cubrir siempre el primer y el último vuelo del día, se han multiplicado y esta continua revisión de la oferta de frecuencias al aeropuerto nos llevó el pasado 10 de junio a volver a incrementar el número de enlaces diarios que se operan en la llamada «temporada de vuelos de verano», hasta alcanzar, como decía, las sesenta frecuencias diarias de ida y vuelta en las dos rutas que tenemos activas, treinta salidas en cada sentido desde Oviedo y otras treinta salidas diarias en cada sentido desde Gijón, pasando por Avilés y Castrillón.

La señora **PRESIDENTA**: Para el turno de réplica, señor Pumares, tiene la palabra.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, gracias por su respuesta y conociéndome y además teniendo en cuenta también los debates que hemos tenido la pasada legislatura no le debe sorprender la pregunta y además incluso podría saber por dónde voy, porque no me parece suficiente con que haya únicamente autobuses al aeropuerto de Asturias.

En primer lugar y por dejar una cuestión clara a que usted también hizo referencia, y me parece bien, en su intervención, que es el incremento del número de viajeros y de frecuencias del aeropuerto de Asturias, creo que, además, sin ningún género de dudas, es una muy buena noticia, es algo también de lo que hablamos la pasada legislatura en ocasiones, también incluso hubo acuerdos entre las dos formaciones políticas que pivotaron sobre la necesidad de esa mejora en el aeropuerto de Asturias y creo que el hecho de poder alcanzar, que previsiblemente, y ojalá llegue a esa cifra, los dos millones de viajeros es, desde luego, como digo, una muy buena noticia. Por lo tanto, en ese sentido, yo creo que

también hay que reconocerlo y reconocer también las buenas gestiones que en esta materia sí que se han llevado a cabo.

En relación con la pregunta concreta, que era en relación con la, efectivamente, yo la planteé como una cuestión relativa a la falta de autobuses, aprovechando una noticia muy concreta de prensa, que es verdad que hacía referencia a un caso personal de un pasajero que no recuerdo si era de Málaga, que no pudo..., que tuvo problemas para llegar a Gijón desde el aeropuerto de Asturias, sí que es verdad que se planteaba si era o no era un hecho aislado.

Más allá, usted dio la cifra del número de autobuses que hay al aeropuerto de Asturias, yo, como digo, y esperando además que se alcance por fin esa cifra de los dos millones de viajeros, que yo creo que también era un objetivo que en ocasiones, ya sea el Gobierno, ya sean grupos de la oposición, nos marcamos como un objetivo al que había que llegar, y que ya estamos rozando esa cifra, sí creo que es un buen momento para explorar y para recuperar esos proyectos que existen para acercar la conexión ferroviaria al aeropuerto de Asturias. Hoy hemos hablado ampliamente de las conexiones ferroviarias y también es algo además que no es nuevo, que ya le planteé la pasada legislatura en varias ocasiones, porque existen además tres alternativas que podrían hacer posible acercar, como digo, el tren al aeropuerto de Asturias.

Una de ellas sería extender la red de RENFE desde San Juan de Nieva o es verdad que un poco antes para no pasar por el paraje natural de las dunas de Salinas y derivándolo a Castrillón, así además también se darían servicios ferroviarios a Piedras Blancas, al concejo de Castrillón entero, y después hasta el aeropuerto, aunque es verdad que esa alternativa sería costosa, sería la más costosa de las tres que le voy a plantear.

Otra opción sería también desviar la línea de FEVE entre Gijón y Cudillero, que ya pasa a setecientos metros.

Y también se podría actuar sobre la línea Pravia-San Esteban, habilitando un ramal al final del río Nalón para poder cruzar a San Juan de la Arena y desde ahí al aeropuerto a través de un elevador.

Ese era el objetivo de la pregunta, aprovechando, como digo, los buenos datos a los que usted además hizo referencia y yo me sumo a esa felicitación por el incremento de frecuencias y de viajeros, creo que también es un momento para hablar de las posibles alternativas al vehículo privado y también al autobús que podrían existir para conectar el aeropuerto de Asturias.

Gracias, señor consejero.

Gracias, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Señor consejero, tiene la palabra.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Bueno, ya le insisto que, evidentemente, siempre trabajamos en el ámbito de nuestras competencias. Y lo que hemos hecho es ajustar esta oferta sabiendo que había una demanda. Y, sí, le puedo asegurar que el hecho es puntual porque seguro que, si no lo fuese, tendríamos puntual información de ello.

En todo caso, no nos conformamos con la operativa actual, porque lo que nos permite precisamente tener esta plataforma única, sabe que todos estos servicios además están incluidos en la plataforma ConeCTA, es algo que hemos ido haciendo con todos los servicios regulares de nuestra región, que es ir adaptándolos a las distintas posibilidades. Creemos que hay una oportunidad para dar una conexión, por ejemplo, al noroccidente de Asturias con el aeropuerto a través de los servicios de transporte público que gestionamos, como hemos hecho, por ejemplo, con los hospitales de referencia o con el Hospital Central de Asturias, y creemos que sigue, evidentemente, habiendo margen de mejora para el transporte público sobre la base de esta apuesta decidida que hemos hecho. Yo creo que abordar cambios tan drásticos como los de la infraestructura ferroviaria en esa zona, conociendo además las dificultades, no solo sobre la infraestructura, sino que plantearían sobre la propia operación posterior, es todavía prematuro, tenemos seguramente muchos retos por delante.

Pero lo que sí que creo que es muy importante es siempre tener una visión única tanto de la conectividad como de la movilidad en nuestra región. Sabíamos que la llegada de la alta velocidad ferroviaria iba a producir un traspase importante de pasajeros del avión al tren en la conexión con Madrid, eso se está produciendo, y lo que hemos hecho es centrarnos en reforzar el resto de conectividad. Ahora mismo ya, por ejemplo, Barcelona es la línea con mayores usuarios desde el aeropuerto y se acaba de asegurar toda la operativa regional con el resto de comunidades de España,

a la que dan servicio dos compañías, que han ganado este contrato de promoción turística, que son Volotea y Vueling. Creo que se está haciendo un trabajo ordenado, ajustado a la demanda, que va a seguir generando servicios, como las mejoras que están pendientes en el aeropuerto y las necesidades de conectividad posterior, pero puntualmente nosotros, sobre todo, trabajamos en el ámbito de nuestras competencias.

Pregunta urgente del diputado del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias don Adrián Pumares Suárez al Consejo de Gobierno sobre actuaciones ante los problemas en las conexiones ferroviarias

La señora **PRESIDENTA**: El quinto punto del orden de día es la pregunta urgente del diputado del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias don Adrián Pumares Suárez al Consejo de Gobierno.

Para la escueta formulación de la pregunta, tiene la palabra su autor.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, ¿qué actuaciones está llevando a cabo el Consejo de Gobierno ante los problemas en las conexiones ferroviarias?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Pumares Suárez.

Señor consejero, tiene la palabra.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Dado el primer punto del orden del día, y aunque no he podido profundizar en cuestiones, por ejemplo, relativas a algunas de las prioridades en la reforma de la malla horaria o en las inversiones inmediatas que se están desarrollando en las cercanías, casi prefiero escucharle, es decir, cuáles son los problemas a los que se refiere, concretos, si son de media, de larga distancia, de alta velocidad, de las cercanías, y volvemos a ese debate, que, lejos del conformismo, lo que explica es dónde estamos ahora y dónde estábamos, por ejemplo, hace un año.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Pumares, tiene la palabra.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Sí, muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, dos cuestiones antes de entrar en la pregunta, una relativa a la anterior, porque no lo dije en el turno de réplica, y es en relación con el aeropuerto de Asturias también, que es apoyar la necesidad de esa ampliación que se ha puesto sobre la mesa por parte del Gobierno. En ese sentido también podrá contar con el apoyo de este grupo parlamentario.

Y luego, en relación con otra cuestión, relacionada esta vez sí con las conexiones ferroviarias, al hilo de la conversación, del debate que tuvimos en relación con la ZALIA y con la intermodal, es verdad que aparece en el documento, precisamente, una referencia concreta a INTERZALIA. Bien es cierto que como acciones complementarias al corredor y no en el mapa de red básica y global del corredor atlántico, a pesar de que la ZALIA sí que debería formar parte de ese o sí forma parte, de hecho, del corredor atlántico, pero, bueno, no quería dejar pasar tampoco la oportunidad de decir que, efectivamente, en ese sentido aparecía en el documento, aunque fuese como una acción complementaria.

En relación con la pregunta concreta. Es verdad que ya tuvimos una oportunidad en el primer punto de orden del día de tener esa comparecencia, donde, evidentemente, tuvo más tiempo para explayarse, pero sí que es verdad que quedaron algunos asuntos en el tintero. Yo no voy a extenderme mucho más en lo que dije en el primer punto del orden del día, relativo a los problemas de media y larga distancia fundamentalmente, relativo al incremento o al empeoramiento de la puntualidad de los trenes Asturias-Madrid, usted también hizo referencia a cuestiones pendientes que hay en la conexión ferroviaria, por ejemplo, en relación con Palencia-León, a esa también doble vía o triple hilo, en ese caso, pero sí que es verdad que quedaron cuestiones o a mí me quedaron cuestiones en el tintero relativas a la red de cercanías. Una es verdad y además la tenía anotada, que era que usted ya la adelantó en el turno de respuesta, que es esa reforma de la malla horaria, de la que se lleva muchísimo tiempo hablando, también en el seno de la Alianza por las Infraestructuras, por asociaciones además concretas de usuarios del tren, es algo que han planteado en numerosas ocasiones, sí quería preguntarle qué plazos, qué actuaciones concretas se van a llevar a cabo por parte de su Gobierno en

este caso también. Y qué planificación hay para esta legislatura en relación con esa modificación de la malla horaria, que también, evidentemente, afectará, entiendo, puede afectar a apeaderos.

Y luego, en relación con la red de cercanías, usted ya sabe, porque tuvimos oportunidad de discutirlo y de debatirlo la pasada legislatura, cuál es el criterio, cuál es la opinión de Foro Asturias. Creemos sinceramente que el Gobierno de España, independientemente además del signo político, no ha mostrado interés en mejorar la red de cercanías ni en financiar adecuadamente la red de cercanías y creemos que lo que se tiene que hacer por parte del Gobierno del Principado de Asturias es, primero, exigir que se acometan las obras pendientes y, luego, que, a través de garantizar una financiación adecuada, se asuman esas competencias en la red de cercanías, porque a la vista de las actuaciones que han tenido los diferentes Gobiernos de España, no solamente en los últimos años, sino casi históricamente, parece evidente que no se preocupan demasiado, no se van a preocupar demasiado, repito, independientemente del signo político, de que el Principado de Asturias cuente con una red de cercanías, que dé de verdad servicio a las necesidades del Principado de Asturias, que nos conecte de verdad, antes lo decía, con el aeropuerto, que nos conecte de verdad con los polígonos industriales, con los campus universitarios y que atienda la demanda de los principales núcleos de población.

Como digo, la principal novedad en relación con el primer punto de orden del día es, sobre todo, la reforma de esa malla horaria. Lo que usted también quiera añadir en relación con eso.

Gracias, consejero.

Gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Señor consejero, tiene la palabra.

El señor **CONSEJERO DE FOMENTO, COOPERACIÓN LOCAL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (Calvo Rodríguez)**: Bueno, sí, así podemos, yo creo, profundizar un poco más respecto de algunas cuestiones en las que, evidentemente, trabajamos, como decía, no solo con el ministerio, sino con los representantes del ministerio, tanto los dos comisionados como las personas que están en infraestructuras, tanto en ADIF como en RENFE, en nuestra región.

Yo creo que respecto de los retrasos todos entendemos la diferencia entre un retraso de minutos, y por eso hablamos también de las diferencias en cuanto a la política de devoluciones, porque eso es lo que realmente es recurrente y que a veces, sí, causan perjuicio, pero que todos entendemos que es parte, digamos, de las reglas del juego, todos los servicios están sujetos a esos problemas, con retrasos de horas vinculados a averías, a problemas sobre la infraestructura, técnicos o sobre el material rodante, que, insisto, en la línea Asturias, han sido puntuales, pero son realmente traumáticos. Y, por lo tanto, eso, como bien decía el ministro, debe corregirse, debe exigirse en lo que tiene que ver con el material rodante que Talgo cumpla con todas las prescripciones de su contrato, que implemente las medidas, como los técnicos que ahora van a bordo para resolver cualquier incidencia a la mayor brevedad, y que eso, que en un momento dado, y según decía el ministro, implicó que la mitad de los nuevos trenes Avril estuvieran parados, ahora ya se ha resuelto y apenas uno o dos suelen estar en la reserva, y por eso la situación ha mejorado con carácter general.

Respecto de la infraestructura, en lo que estamos trabajando es en el cumplimiento exhaustivo de los planes, que por fin tienen una planificación, cronogramas y presupuestos, y, además, como decíamos, un marco europeo, que es muy importante porque nos da garantías de cuáles son los objetivos tanto en materia de pasajeros como de mercancías que tiene que cumplir la red estatal en nuestra región y desde nuestra región a 2030, formando parte de esa red básica transeuropea, y para nosotros eso es muy importante.

Respecto de la malla horaria, insistimos en una visión global. En pocos meses tendremos operativo, por fin, por ejemplo, Gijón-Llaviana, y nos va a dar medida de lo que se puede hacer con una línea renovada. Pero, insisto, porque he visto que en el debate de la malla horaria enseguida se pone el foco en ver qué apeaderos se van a eliminar y nosotros de lo que queremos hablar es de nuevos servicios, de servicios exprés que hagan precisamente más competitivas las cercanías, que den respuesta, por ejemplo, a los horarios punta y a la demanda de los trabajadores que necesitan que esas necesidades, tanto en cantidad como en calidad del servicio, mejoren. Hay un gran trabajo por hacer. Y para eso insistimos en dos herramientas básicas, que es la integración de la gestión de las cercanías, tanto en su operativa como en su gestión hacia el ciudadano, dentro del Consorcio de Transportes de Asturias. Es necesario que esa visión sea global. Un ejemplo claro es que las cercanías, allí donde sea posible, tienen que ser la herramienta de acceso a los servicios de larga distancia y de alta velocidad, no puede ser que tengamos que mantenerlo nosotros con lanzaderas específicas, tenemos que hacer y conseguir

ese esfuerzo. Y, por otro lado, la integración de las cercanías en nuestra plataforma ConeCTA como billete único. Ahora mismo, como decía, tenemos más de 220 000 tarjetas ConeCTA y tenemos 55 000 abonos de gratuidad de cercanías. A lo que aspiramos es a que, en cumplimiento de los acuerdos de la Castellana, el próximo año esos 55 000 bonos se transfieran a nuestra tarjeta y que los beneficios se transfieran a los ciudadanos en esa tarjeta única, lo que va a permitir que, de una manera mucho más eficaz y dentro de la tarifa plana, los usuarios del transporte público por carretera cuenten con las ventajas del ferrocarril y, sobre todo, en este caso, que los transportes o los usuarios que utilizan las cercanías de manera recurrente tengan acceso prioritario dentro de esa tarifa plana a los servicios de transporte en carretera y de buses urbanos.

La señora **PRESIDENTA**: Pues muy bien, señor consejero, le agradecemos la información, su presencia en esta Cámara y le invitamos a abandonar la sala, si así lo desea.

Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre el puerto de La Arena

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el sexto punto del orden del día, que es la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre el puerto de La Arena.

Para la defensa de esta iniciativa, tiene la palabra el Grupo Popular, por tiempo de seis minutos.

No se han presentado enmiendas, por lo tanto, tiene la palabra.

La señora **VEGA MORÁN**: Gracias, presidenta.

Comenzamos agradeciendo la presencia de Andrés, que es exfuncionario de Costas, gran conocedor de la problemática que tienen este puerto y la costa asturiana en sí, sobre todo, de las soluciones.

Esta proposición no de ley que presento a esta Comisión y para la que ya de antemano pido el apoyo consta de dos partes. La primera, la necesidad de un nuevo dragado; y la segunda, la necesidad de una solución definitiva en el puerto de La Arena.

A finales de marzo, a preguntas del Partido Popular, el consejero reconocía los problemas que tiene este puerto por acumulación de lodos y arena y condicionó un posible dragado de urgencia a dos cosas, ¿no?, a la evolución de la situación y a las posibilidades de la consejería.

Pues bien, la evolución de la situación es que, cuando registré esta proposición no de ley, eran aproximadamente diez los amarres que estaban ya inoperativos y en la actualidad estamos hablando de unas catorce embarcaciones que quedan varadas en bajamar, número que puede llegar hasta dieciocho, aproximadamente, cuando estamos en mareas grandes. A esto se le suma el peligro que día a día aumenta en la bocana como consecuencia de la acumulación de arena, peligro que ya ha provocado más de uno y de dos incidentes.

Respecto a las posibilidades de la consejería, no nos cabe duda de que es una actuación que podría hacerse, puesto que en los presentes presupuestos hay una partida genérica de medio millón de euros, partida que a día de hoy está sin ejecutar. Es más, ese programa concreto, y según los últimos datos oficiales, tiene una ejecución presupuestaria que no llega al 28 %, de tal forma que existen sin ejecutar más de 4 millones de euros en los puertos asturianos.

Por tanto, vista la situación y dado que eran dos las condiciones del consejero, recordemos, en función de la evolución de la situación y en función de las posibilidades presupuestarias, solicitamos el dragado urgente del puerto de La Arena.

Pero esto, como bien han dicho los pescadores y usuarios, sigue siendo pan para hoy y hambre para mañana. Este puerto tiene una necesidad continua de dragado, que se podría solucionar con una intervención definitiva que evitaría lo que está sucediendo hoy en día, que no es más que intervenciones de urgencia, aprisa y corriendo, que hacen que este puerto esté más tiempo en mal estado que en buen estado.

Hablo de la necesidad de construcción de un espigón. Esta infraestructura, además de proteger al puerto de la entrada de áridos y fangos, reduciría en gran medida la continua necesidad de dragados, evitando así las molestias que estos conllevan. Serviría para dar solución a la necesidad de amarres que tiene este puerto, con una larga lista de espera, hay más de noventa amarres y prácticamente otros tantos en lista de espera, si sumamos aquellos que ya están inutilizados. Es decir, reduciríamos costes, dejaríamos de tirar el dinero, porque no sería necesario dragar continuamente, y, además, permitiríamos el desarrollo de este puerto. Esta solución consiste en la creación de una nueva dársena situada en la margen derecha del río Nalón, junto al puerto actual, limitada por el dique y los muelles,

y donde, en fases posteriores, podrían, como ya he dicho, disponerse estos nuevos pantalanes flotantes.

Resumiendo, pedimos con esta proposición no de ley el dragado urgente del puerto de La Arena sobre la base de la partida genérica de medio millón de euros, que está a día de hoy sin ejecutar. Y pedimos la solución definitiva, que pasa por la construcción de este dique para proteger de lodos y de fango este puerto, junto a la posibilidad de ampliar el número de amarres en dicha obra.

Nada más, presidenta. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Para fijar posición, tiene la palabra el Grupo Mixto.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Sí, muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, señora Vega:

En primer lugar, una cuestión yo creo que previa. Conviene también dejar claro que estamos ante un debate presupuestario que se debería tener en el ámbito también de los presupuestos, ¿no?

Lo que es evidente es que, efectivamente, el puerto pesquero y deportivo de La Arena es una infraestructura que es de vital importancia, no solamente para el concejo de Soto del Barco, y que durante los últimos años hemos sido testigos de una mala o nula planificación y también de una mala gestión no solamente además, desgraciadamente, en este puerto de La Arena, sino en general. Se ha visto cómo el incremento presupuestario para el dragado, el mantenimiento de los puertos no ha ido acompañado de una mejor planificación, de una mejor gestión y, por tanto, ha servido de poco.

El hecho es que, efectivamente, y tal y como señaló la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, después de varios dragados, se está otra vez discutiendo la necesidad de qué actuación hay que realizar ahora, lo cual refleja claramente que las soluciones provisionales no son más que parches y no son una respuesta adecuada. Y, precisamente, soluciones provisionales es lo que hasta ahora ha ofrecido el Gobierno del Principado de Asturias.

Naturalmente, desde Foro Asturias apoyamos la mejora de las infraestructuras portuarias y consideramos también que la construcción de esta infraestructura que proteja al puerto de la entrada de áridos y fangos es, desde luego, un paso en la dirección correcta.

Como digo, también hay que preguntarse por qué se ha llegado a esta situación y cuál es la planificación y cuál es la gestión que se ha puesto en marcha por parte del Gobierno del Principado, que, desde luego, carece de una visión a largo plazo no solamente en relación con los puertos del Principado de Asturias, pero muy especialmente y en concreto con los puertos del Principado de Asturias.

Como digo, también sumándonos a esa petición que realizan pescadores, que realizan usuarios y se lleva años reclamando una solución real, teniendo en cuenta que no se puede permitir que esa situación se prolongue aún más, dejando claro también que es una cuestión que se debe tener en el marco del debate presupuestario, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley, por considerar que plantea una propuesta que es necesaria y que, desde luego, no se puede dilatar más en el tiempo. Gracias, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señoría.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturias.

La señora **CAMPOMANES ISIDORO**: Muchas gracias, presidenta.

Yo voy a ser breve en la fijación de posición.

Y adelanto que vamos a votar que no. Y no porque no consideremos que sea necesario abordar esta actuación o varias actuaciones en el puerto de La Arena, en Soto del Barco, seguramente el grupo proponente lleva razón en esta propuesta. También es bastante significativo y clarificador que también en la propia exposición de motivos se reconozca que se han gastado en los últimos diez años más de 700 000 euros, sin que se haya conseguido resolver estos problemas. Algo, evidentemente, se ha hecho mal, nos imaginamos, para que, tras haber acometido estas importantes inversiones, los problemas del puerto de La Arena no se hayan resuelto y, entendemos, también necesitará su revisión y una actuación integral.

En todo caso, en esta iniciativa se pide que el Gobierno realice los trámites necesarios para la mejora del puerto de La Arena mediante la construcción de una infraestructura que proteja al puerto de áridos y fangos y que sea acometido a lo largo de este 2025.

Pues bien, esa obra debería, en todo caso, financiarse a cargo de los presupuestos, en este caso, de los del año 2025 y, como todos sabemos, en las próximas semanas se iniciará el procedimiento de debate y aprobación de esos presupuestos para el próximo año. Es en ese debate donde se tienen que fijar las prioridades de gasto, pero también los mecanismos de ingreso, que se derivan, esencialmente, de las políticas impositivas. Es en ese momento cuando los grupos, diferentes grupos parlamentarios, tanto los que apoyamos al Gobierno como los que están en la oposición, tienen que definir en ese debate presupuestario cuáles son las prioridades que se considera deben incluirse en estos presupuestos, qué inversiones deben contemplar y cuáles, también en un ejercicio difícil, pero necesario, de administrar los recursos públicos, deben aplazarse para ejercicios sucesivos.

Pues bien, señorías del Partido Popular, ese es el momento en el que ustedes deben, sin demagogia, definir cuáles son las prioridades de inversión que quieren para nuestra comunidad autónoma, porque lo que no se puede hacer es que sigan haciendo propuestas de gastos y, a la vez, no nos digan cómo se quieren pagar, lo que no puede ser es que se pida que se aborde una inversión en el puerto de La Arena, que, por cierto, no concreta su cuantía, y, a la vez, nos digan que hay que reducir los impuestos.

Es por eso por lo que, como nuestro grupo no puede amparar y justificar la demagogia, vamos a votar que no.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Vox.

La señora **LÓPEZ FERNÁNDEZ**: Gracias, presidente.

Desde Vox ya avanzamos que estamos de acuerdo con la iniciativa del Partido Popular, que realmente es una reclamación de los pescadores y usuarios del puerto de La Arena. Para iniciar las obras en el 2025, es necesario previamente iniciar los estudios y proyectos en 2024 para no seguir posponiendo lo que es esta inversión, que no es un gasto, señora Campomanes, ahí es donde ustedes, los comunistas y los socialistas, se lían y no diferencian entre lo que es gasto e inversión.

Bien, por un lado, tenemos en esta iniciativa la reivindicación de aumentar el puerto, ya que en la actualidad cuenta con noventa amarras y hay una lista de espera de prácticamente los mismos, por lo que la necesidad está más que justificada y el Gobierno regional no tiene excusa para no hacerlo, es su competencia y, al menos desde Vox, o para Vox, la excusa de que no hay suficiente presupuesto no nos vale. Con la cantidad de impuestos que pagamos, la brutal presión fiscal a la que estamos sometidos, no pueden decirnos que no hay, dejen de malgastarlo y despilfarrarlo en gasto como es la llingua, asesores, altos cargos, coches oficiales, dietas o subvenciones para proyectos de empoderamiento político-social de mujeres en República Dominicana, Chile y Bolivia, entre otros muchos gastos que no repercuten en mejorar nuestra región. Es decir, más inversión y menos gasto, a ver si empiezan a entender la diferencia que hay entre estos dos conceptos.

Y, por otro lado, en esta propuesta se incide en la necesidad imperiosa y urgente de mejorar el puerto de La Arena frente a los continuos problemas que sufre por la entrada de arena y áridos. Si bien es cierto que el último dragado se realizó hace poco más de un año, también es cierto que los problemas continúan y, por lo tanto, el dragado es insuficiente y no es la única solución, los usuarios del puerto ya lo alertaron previamente, y con toda la razón del mundo, que el dragado no serviría, siendo necesaria la construcción de un espigón, un dique o una infraestructura similar capaz de frenar el avance de los áridos y del fango, y además serviría también para aumentar el puerto.

El Gobierno en este tema tampoco puede seguir dando largas, lavarse las manos, porque hace menos de un año se hizo el dragado, invirtiendo para ello más de 400 000 euros y para él eso es suficiente. Al final, es abandonar una vez más a los pescadores y usuarios del puerto de La Arena.

Si se hace el dragado y los problemas continúan, es que el dragado es insuficiente; si hay amarres inoperativos por falta de dragado después de un año, del último, y los pescadores y usuarios, que al final son los que sufren el problema día sí y día también, se quejan, pocos datos más objetivos hay que esto sobre la necesidad de dar una solución a este puerto.

Así que no sigamos gastando el dinero en dragados que no solucionan el problema, para evitar una inversión que realmente es necesaria para que los pescadores y usuarios puedan realizar su actividad de la forma más eficiente posible. Al final, los parches y el tiempo son dinero perdido.

Y hay un refrán que dice que el tiempo todo lo cura y los socialistas deben pensar que el tiempo también soluciona los problemas, porque de verdad, problema que hay, problema en que este Gobierno se pone de perfil y deja pasar el tiempo y, al final, claro, el problema sigue ahí, cada vez más grande.

Así que le pedimos al Gobierno que no siga dejando pasar el tiempo, porque la solución al final será más costosa, además de estar generando más, y de forma continua, problemas a todos los usuarios del puerto de La Arena.

Así que repito que son necesarios más inversión y menos gasto, siendo necesarias para este Gobierno más gestión y menos diversión.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Turno para fijar posición del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **MORALES FUENTECILLA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Podría hacer una intervención muy breve anunciando que el Grupo Parlamentario Socialista no apoyará la proposición no de ley del Grupo Popular sobre actuaciones en el puerto de La Arena por ser de imposible cumplimiento, sin embargo, no pensamos desmayar en nuestro propósito de hacer una política útil y comprensible para los ciudadanos, justo lo contrario de lo que parece pretenderse con estas propuestas irrealizables. Es por ello por lo que intentaré dar una explicación clara de las razones por las que no se puede llevar a cabo la iniciativa y, desde nuestro punto de vista, sobre las condiciones apropiadas para avanzar en las soluciones de los problemas del puerto de La Arena.

Respecto a la imposibilidad de desarrollar la proposición no de ley tal como está planteada, es conveniente recordar, digo «recordar» porque debo suponer que el grupo proponente de la iniciativa lo haya comprobado, aunque visto su contenido me surgen dudas, recordar, por tanto, que el puerto de La Arena se encuentra dentro de la Zona de Especial Conservación, ZEC, y de la Zona de Especial Protección para la Aves, ZEPA, Cabo Busto-Luanco. El instrumento de gestión integrada de estos espacios protegidos establece una serie de restricciones que, sin entrar en muchas profundidades, supondrían la redacción de un proyecto básico para ser sometido a consultas ambientales, dos meses de consultas más el tiempo necesario para redactar el documento.

Posteriormente, visto el pronunciamiento del órgano ambiental, se debería redactar un proyecto constructivo con su correspondiente estudio de evaluación ambiental. Habría que sumar al plazo de redacción del proyecto el tiempo necesario para estudiar las alegaciones y los cuatro meses de los que dispone el órgano ambiental para su dictamen.

Solamente después de estos tiempos y algunos otros que he omitido por no aburrir, se dispondría de un proyecto constructivo listo para ser licitado, con una solución que podría ser la que apuntan ustedes u otra diferente, pues, permítanme decirlo, en su exposición de motivos proponen una alternativa detallada, pero sin un fundamento técnico claro que la avale.

En cuanto al dragado, en caso de querer dragar más de veinte mil metros cúbicos, se debería redactar un proyecto en las mismas condiciones mencionadas anteriormente. Sin embargo, se dispone de los permisos necesarios para realizar dragados, digamos, de mantenimiento, por así decirlo, de hasta veinte mil metros cúbicos a lo largo de 2024 y 2025. Aun así, ni siquiera esta posibilidad es factible en 2024 por razones de planificación y licitación.

No es posible, mediante la partida mencionada por la señora diputada del Partido Popular, pues los medios asociados a ella no son los adecuados para este dragado.

Esta es la realidad, aunque ustedes, parafraseando supuestamente a Mark Twain, parecen partidarios de que la realidad no les estropee nunca una buena proposición no de ley.

A pesar de todo, como anuncié al principio de mi intervención, el Gobierno y este grupo parlamentario somos sensibles a los problemas del puerto de La Arena e invitamos al resto de los grupos parlamentarios a participar de esta sensibilidad y ser parte de la solución. Para ello, no es vía adecuada presentar proposiciones no de ley de contenido presupuestario, sino que hay que implicarse en serio en la aprobación de los presupuestos que llegarán a esta Cámara en pocas semanas. Háganlo, señorías del Partido Popular. Colaboren en la aprobación de los presupuestos y negocien estas y otras partidas.

Por cierto, no quiero dejar de poner en valor que el presupuesto del Servicio de Puertos se ha incrementado desde 2020 en un cien por cien, desde los tres millones y pico de euros hasta casi siete millones, dejando claro el compromiso político de este Gobierno.

Por tanto, volviendo al principio, no apoyaremos esta proposición no de ley de imposible cumplimiento y hacemos un llamamiento a los grupos políticos de la Cámara a buscar soluciones para los problemas del puerto de La Arena en el marco de la negociación presupuestaria. Esto sí es ser realista y sí redundará en beneficio de los usuarios de dicho puerto, al contrario que los fuegos de artificio de las proposiciones no de ley vacuas y populistas por inviables.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría.

A continuación, pasamos a la votación del texto de la proposición no de ley.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

¿Resultado, señora secretaria?

La señora **SECRETARIA (Campomanes Isidoro)**: Votos emitidos, 14; presenciales, 14: a favor, 7; en contra, 7; abstenciones, ninguna.

La señora **PRESIDENTA**: Pues, al haber empate y aplicando el voto ponderado, sale adelante la proposición no de ley.

Designación de la Ponencia de la Proposición de Ley del Principado de Asturias de Reforma de la Ley del Principado de Asturias 8/2002, de 21 de octubre, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas

La señora **PRESIDENTA**: El séptimo punto del orden del día es la designación de la Ponencia de la Proposición de Ley del Principado de Asturias de Reforma de la Ley del Principado de Asturias 8/2002, de 21 de octubre, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas.

Como saben sus señorías, la Ponencia estará integrada por un representante de cada grupo parlamentario que sea miembro de la Comisión, presidiendo el de mayor edad.

Por el Grupo Mixto queda designado don Adrián Pumares Suárez; por el Grupo Parlamentario Vox, doña Carolina López Fernández, y por Convocatoria por Asturias, doña Delia Campomanes.

¿Grupo Parlamentario Popular?

La señora **VEGA MORÁN**: Sí, Luis Venta Cueli.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

¿Grupo Parlamentario Socialista?

El señor **MORALES FUENTECILLA**: Sí, presidenta, el diputado don Ricardo Fernández.

La señora **PRESIDENTA**: Pues muchas gracias.

Una vez designados los miembros de la Ponencia, la documentación estará disponible en la carpeta durante esta mañana.

Estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 6/XII, de 11 de octubre de 2023, adoptada por el Pleno, sobre adopción de medidas para que los terrenos de Gijón al Norte conocidos como el Solarón se destinen a un gran parque urbano

La señora **PRESIDENTA**: El octavo punto del orden del día es el estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 6/XII, de 11 de octubre de 2023, adoptada por el Pleno, sobre adopción de medidas para que los terrenos de Gijón al Norte conocidos como el Solarón se destinen a un gran parque urbano, del Grupo Parlamentario Mixto.

El 6 de septiembre de 2024, tuvo entrada en el Registro de la Cámara información escrita enviada por el Consejo de Gobierno. Procede tenerla por recibida.

¿Algún grupo desea hacer alguna nueva propuesta?

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Sí, presidenta, que quede sobre la mesa.

La señora **PRESIDENTA**: Bueno, si no hay más propuestas, ¿la aprobamos por asentimiento? (*Pausa*).

Estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 26/XII, de 21 de febrero de 2024, adoptada por el Pleno, sobre la obra de desdoblamiento del corredor del Nalón

La señora **PRESIDENTA**: Pues muy bien, pasamos al noveno punto del orden del día, estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 26/XII, de 21 de febrero de 2024, adoptada por el Pleno, sobre la obra de desdoblamiento del corredor del Nalón, del Grupo Parlamentario Mixto.

En este asunto, la Comisión tuvo por recibida la información del Consejo de Gobierno el 27 de junio del 24.

Procede ahora tomar un nuevo acuerdo.

¿Algún grupo desea hacer alguna nueva propuesta?

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Perdón.

¿Qué iniciativa era? El corredor..., que quede sobre la mesa.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, corredor del Nalón.

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Que quede sobre la mesa, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Si no hay más propuestas, ¿aprobamos por asentimiento? (*Pausa*). Perfecto.

Estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 46/XII, de 20 de marzo de 2024, adoptada por el Pleno, sobre la importancia estratégica del eje que comunica La Espina con Ponferrada

La señora **PRESIDENTA**: Décimo punto del orden del día, estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 46/XII, de 20 de marzo de 2024, adoptada por el Pleno, sobre la importancia estratégica del eje que comunica La Espina con Ponferrada, de los Grupos Parlamentarios Socialista y Convocatoria por Asturias IU-Más País-IAS.

En este asunto, la Comisión solicitó información del Consejo de Gobierno el 27 de junio y hasta la fecha no ha tenido entrada en el Registro de la Cámara.

¿Algún grupo desea hacer alguna propuesta?

El señor **MORALES FUENTECILLA**: Sí, presidenta.

Dejarlo sobre la mesa.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

¿Alguna propuesta más? (*Pausa*).

Pues, como antes, ¿por asentimiento? (*Pausa*). Perfecto.

Estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 49/XII, de 3 de abril de 2024, adoptada por el Pleno, sobre las obras de acceso al puerto de El Musel desde el enlace de La Peñona por el vial de Jove

La señora **PRESIDENTA**: Pues undécimo punto del orden del día, estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 49/XII, de 3 de abril de 2024, adoptada por el Pleno, sobre las obras de acceso al puerto de El Musel desde el enlace de La Peñona por el vial de Jove, del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias.

En este asunto, la Comisión solicita información del Consejo de Gobierno el 27 de junio y hasta la fecha no ha tenido entrada en el Registro de la Cámara.

¿Algún grupo desea alguna nueva propuesta?

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Sí, presidenta, nueva información por escrito.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Pues, si no hay más propuestas, ¿asentimiento? (*Pausa*). Perfecto.

Estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 59/XII, de 11 de junio de 2024, adoptada por el Pleno, sobre anulación de la prórroga en la concesión de la AP-66

La señora **PRESIDENTA**: Duodécimo punto de orden del día, estado de tramitación de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 59/XII, de 11 de junio de 2024, adoptada por el Pleno, sobre anulación de la prórroga en la concesión de la AP-66, del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias.

En este asunto, la Comisión solicitó información del Consejo de Gobierno el 27 de junio y hasta la fecha no ha tenido entrada en el Registro de la Cámara.

¿Algún grupo desea alguna nueva propuesta?

El señor **PUMARES SUÁREZ**: Sí, presidenta, información por escrito.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Por asentimiento? (*Pausa*).

Estado de tramitación de la Moción de la Junta General del Principado de Asturias 4/XII, de 17 de abril de 2024, adoptada por el Pleno, sobre política general en materia de grandes actividades logísticas y, más concretamente, sobre la ZALIA

La señora **PRESIDENTA**: Pues vamos al decimotercer punto del orden del día, estado de tramitación de la Moción de la Junta General del Principado de Asturias 4/XII, de 17 de abril de 2024, adoptada por el Pleno, sobre política general en materia de grandes actividades logísticas y, más concretamente, sobre la ZALIA, del Grupo Parlamentario Popular.

En este asunto, la Comisión solicitó información del Consejo de Gobierno el 27 de junio y hasta la fecha tampoco ha habido entrada en el Registro de la Cámara.

¿Algún grupo desea hacer alguna propuesta?

La señora **VEGA MORÁN**: Sí, presidenta, solicitamos de nuevo información por escrito.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Por asentimiento? (*Pausa*). Perfecto.

Determinación de la forma de control del cumplimiento de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 64/XII, de 26 de junio de 2024, adoptada por el Pleno, sobre solicitud al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de paradas del AVE en las cuencas

La señora **PRESIDENTA**: Pues venga, decimocuarto y último punto del orden del día, determinación de la forma de control del cumplimiento de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 64/XII, de 26 de junio de 2024, adoptada por el Pleno, sobre solicitud al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de paradas del AVE en las cuencas.

Salvo que algún grupo parlamentario desee hacer propuesta distinta, desde esta Presidencia se propone que el control del cumplimiento se haga mediante información por escrito.

Si nadie se opone, ¿se aprueba por asentimiento? (*Pausa*).

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Les deseo a todos ustedes un buen día. Muchas gracias.

(*Eran las once horas y cincuenta y cinco minutos*).