Publicado el 28/10/2026.

Junta General
del Principado de Asturias

DIARIO DE SESIONES

XII LEGISLATURA – AÑO 2026
SERIE C NÚMERO 409

Comisión de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias

PRESIDENCIA DE LA ILUSTRÍSIMA SEÑORA
DOÑA BEATRIZ POLLEDO ENRÍQUEZ

celebrada el martes, 29 de septiembre de 2026
en la sala Martínez Marina

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIA, a solicitud de seis diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias al objeto de exponer la situación actual de la ZALIA. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 636, de 6 de abril de 2026 (12/0217/1243/22790)

COMPARECENCIA, a solicitud de seis diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias para que informe sobre las actuaciones y obras dependientes del Gobierno de España que afectan al Principado de Asturias. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 730, de 24 de septiembre de 2026 (12/0217/1399/26411)

PREGUNTA del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Manuel Cifuentes Corujo al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre el anteproyecto de ley de protección civil y emergencias. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 632, de 1 de abril de 2026 (12/0188/3769/22666)

PREGUNTA del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Pedro de Rueda Gallardo al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre qué criterios utiliza el Consorcio de Transportes para agendar reuniones con los ayuntamientos miembros del mismo. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 660, de 6 de mayo de 2026 (12/0188/3933/23675)

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C00000000409

PREGUNTA del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Pedro de Rueda Gallardo al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre en qué estado se encuentra el proyecto para la mejora del aparcamiento de la playa de San Juan de Nieva (Castrillón). *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 727, de 16 de septiembre de 2026 (12/0188/4295/26246)

PREGUNTA del diputado del Grupo Parlamentario Vox don Gonzalo Centeno Martín al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre cuántos accidentes tiene registrados en los puertos regionales con motivo de la práctica de pesca deportiva. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 729, de 23 de septiembre de 2026 (12/0188/4315/26419)

PROPOSICIÓN NO DE LEY del Grupo Parlamentario Vox sobre la definición de los estándares mínimos de seguridad que deben cumplir obligatoriamente todos los vehículos adscritos a concesiones de transporte público de titularidad regional. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 669, de 20 de mayo de 2026 (12/0179/0425/23919)

PROPOSICIÓN NO DE LEY del Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies IU-Más País-IAS sobre la construcción de la vía ciclista de conexión entre el barrio de Nuevo Roces y la senda fluvial de Gijón/Xixón. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 697, de 30 de junio de 2026 (12/0179/0461/25015)

PROPOSICIÓN NO DE LEY del Grupo Parlamentario Popular sobre la elaboración de un estudio técnico del estado del viaducto de la Concha de Artedo. *Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias*, serie B, número 732, de 28 de septiembre de 2026 (12/0179/0493/26431)

DETERMINACIÓN de la forma de control de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 162/XII, de 24 de junio de 2026, sobre la adopción de medidas relativas al Servicio de Agentes Medioambientales (12/0180/0115/25086)

DETERMINACIÓN de la forma de control de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 167/XII, de 10 de septiembre de 2026, adoptada por el Pleno, sobre el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) (12/0180/0119/26330)

DESIGNACIÓN de la Ponencia de la «Proposición de Ley de modificación de la Ley del Principado de Asturias 8/2002, de 21 de octubre, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, y de modificación de la Ley del Principado de Asturias 4/2015, de 6 de marzo, de Atención Integral en materia de Drogas y Bebidas Alcohólicas, en relación con los espectáculos taurinos» (12/0143/0032/23740)

SUMARIO

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

Se anuncian las sustituciones del señor Méndez Méndez por la señora Sánchez Hernández y del señor Venta Cueli por el señor Cuervas-Mons García-Braga, en el Grupo Parlamentario Popular 7

Se entra en el orden del día.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Comparecencia, a solicitud de seis diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias al objeto de exponer la situación actual de la ZALIA

La **Presidencia** toma la palabra para explicar el procedimiento 7

El señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias (Calvo Rodríguez)** realiza una exposición acerca del objeto de su comparecencia 8

El señor **Cuervas-Mons García-Braga**, por el Grupo Parlamentario Popular, formula varias preguntas, a las que contesta el señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** 10

El señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto, formula varias preguntas, a las que contesta el señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** 15

El señor **Centeno Martín**, por el Grupo Parlamentario Vox, formula varias preguntas, a las que contesta el señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** 18

El señor **Cuervas-Mons García-Braga**, por el Grupo Parlamentario Popular, fija la posición de su grupo 20

El señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto, fija posición 21

La señora **Campomanes Isidoro**, por el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies IU-Más País-IAS, fija la posición de su grupo 22

El señor **Centeno Martín**, por el Grupo Parlamentario Vox, fija la posición de su grupo 23

El señor **Suárez Fernández**, por el Grupo Parlamentario Socialista, fija la posición de su grupo 24

El señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** interviene en turno de aclaraciones 26

Comparecencia, a solicitud de seis diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias para que informe sobre las actuaciones y obras dependientes del Gobierno de España que afectan al Principado de Asturias

El señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias (Calvo Rodríguez)** realiza una exposición acerca del objeto de su comparecencia 26

El señor **De Rueda Gallardo**, por el Grupo Parlamentario Popular, formula varias preguntas, a las que contesta el señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** 29

El señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto, formula varias preguntas, a las que contesta el señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** 32

La señora **Tomé Nestal**, por el Grupo Parlamentario Mixto, formula varias preguntas, a las que contesta el señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** 34

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

El señor **De Rueda Gallardo**, por el Grupo Parlamentario Popular, fija la posición de su grupo 36

El señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto, fija posición 37

La señora **Campomanes Isidoro**, por el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies IU-Más País-IAS, fija la posición de su grupo 38

El señor **Centeno Martín**, por el Grupo Parlamentario Vox, fija la posición de su grupo 40

El señor **Morales Fuentecilla**, por el Grupo Parlamentario Socialista, fija la posición de su grupo 40

El señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** interviene en turno de aclaraciones 42

Pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Manuel Cifuentes Corujo al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre el anteproyecto de ley de protección civil y emergencias

La **Presidencia** toma la palabra para recordar el procedimiento 43

El señor **Cifuentes Corujo**, por el Grupo Parlamentario Popular, formula la pregunta 43

El señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias (Calvo Rodríguez)** contesta a la pregunta 43

Réplica del señor **Cifuentes Corujo**, por el Grupo Parlamentario Popular 44

Nueva intervención del señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** 45

Pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Pedro de Rueda Gallardo al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre qué criterios utiliza el Consorcio de Transportes para agendar reuniones con los ayuntamientos miembros del mismo

El señor **De Rueda Gallardo**, por el Grupo Parlamentario Popular, formula la pregunta 45

El señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias (Calvo Rodríguez)** contesta a la pegunta 45

Réplica del señor **De Rueda Gallardo**, por el Grupo Parlamentario Popular 46

Nueva intervención del señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** 46

Pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Pedro de Rueda Gallardo al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre en qué estado se encuentra el proyecto para la mejora del aparcamiento de la playa de San Juan de Nieva (Castrillón)

El señor **De Rueda Gallardo**, por el Grupo Parlamentario Popular, formula la pregunta 47

El señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias (Calvo Rodríguez)** contesta a la pegunta 47

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Réplica del señor **De Rueda Gallardo**, por el Grupo Parlamentario Popular 48

Nueva intervención del señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** 48

Pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Vox don Gonzalo Centeno Martín al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre cuántos accidentes tiene registrados en los puertos regionales con motivo de la práctica de pesca deportiva

El señor **Centeno Martín**, por el Grupo Parlamentario Vox, formula la pregunta 48

El señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias (Calvo Rodríguez)** contesta a la pegunta 49

Réplica del señor **Centeno Martín**, por el Grupo Parlamentario Vox 49

Nueva intervención del señor **consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias** 50

Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Vox sobre la definición de los estándares mínimos de seguridad que deben cumplir obligatoriamente todos los vehículos adscritos a concesiones de transporte público de titularidad regional

Con carácter previo, el señor **Morales Fuentecilla** pide la palabra para anunciar la sustitución de la señora Freile Fernández por la señora Fernández Fernández, en el Grupo Parlamentario Socialista 50

El señor **Centeno Martín**, por el Grupo Parlamentario Vox, defiende la iniciativa, en nombre de su grupo.....50

La señora **Tomé Nestal**, por el Grupo Parlamentario Mixto, fija posición 52

El señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto, fija posición 52

La señora **Campomanes Isidoro**, por el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies IU-Más País-IAS, fija la posición de su grupo 53

El señor **De Rueda Gallardo**, por el Grupo Parlamentario Popular, fija la posición de su grupo 54

El señor **Morales Fuentecilla**, por el Grupo Parlamentario Socialista, fija la posición de su grupo 55

La proposición no de ley es rechazada por 9 votos a favor, 10 en contra y ninguna abstención 56

Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies IU-Más País-IAS sobre la construcción de la vía ciclista de conexión entre el barrio de Nuevo Roces y la senda fluvial de Gijón/Xixón

La señora **Campomanes Isidoro**, por el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies IU-Más País-IAS, defiende la iniciativa, en nombre de su grupo 57

El señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto, fija posición 58

La señora **Tomé Nestal**, por el Grupo Parlamentario Mixto, fija posición 58

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C00000000409**

El señor **Centeno Martín**, por el Grupo Parlamentario Vox, defiende la iniciativa, en nombre de su grupo.....59

El señor **De Rueda Gallardo**, por el Grupo Parlamentario Popular, fija la posición de su grupo 60

El señor **Suárez Fernández**, por el Grupo Parlamentario Socialista, fija la posición de su grupo 60

La proposición no de ley es aprobada por 17 votos a favor, ninguno en contra y dos abstenciones.....61

Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre la elaboración de un estudio técnico del estado del viaducto de la Concha de Artedo

El señor **De Rueda Gallardo**, por el Grupo Parlamentario Popular, defiende la iniciativa, en nombre de su grupo.....61

El señor **Pumares Suárez**, por el Grupo Parlamentario Mixto, fija posición 63

La señora **Tomé Nestal**, por el Grupo Parlamentario Mixto, fija posición 63

La señora **Campomanes Isidoro**, por el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies IU-Más País-IAS, fija la posición de su grupo 63

El señor **Centeno Martín**, por el Grupo Parlamentario Vox, defiende la iniciativa, en nombre de su grupo.....64

El señor **Morales Fuentecilla**, por el Grupo Parlamentario Socialista, fija la posición de su grupo 64

La proposición no de ley es aprobada por 19 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención 65

Determinación de la forma de control de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 162/XII, de 24 de junio de 2026, sobre la adopción de medidas relativas al Servicio de Agentes Medioambientales

La Comisión acuerda, a propuesta de la **Presidencia**, y por asentimiento, recabar del Consejo de Gobierno la remisión de información escrita sobre el cumplimiento de la resolución.....65

Determinación de la forma de control de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 167/XII, de 10 de septiembre de 2026, adoptada por el Pleno, sobre el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)

La Comisión acuerda, a propuesta de la **Presidencia**, y por asentimiento, recabar del Consejo de Gobierno la remisión de información escrita sobre el cumplimiento de la resolución.....66

Designación de la Ponencia de la «Proposición de Ley de modificación de la Ley del Principado de Asturias 8/2002, de 21 de octubre, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, y de modificación de la Ley del Principado de Asturias 4/2015, de 6 de marzo, de Atención Integral en materia de Drogas y Bebidas Alcohólicas, en relación con los espectáculos taurinos»

La Ponencia queda integrada por doña Covadonga Tomé Nestal y don Adrián Pumares Suárez, por el Grupo Parlamentario Mixto; por doña Delia Campomanes Isidoro y don

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Javier González Vegas, por el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies IU-Más País-IAS; por doña Carolina López Fernández y don Gonzalo Centeno Martín, por el Grupo Parlamentario Vox; por don Salvador Méndez Méndez y don Luis Miguel Venta Cueli, por el Grupo Parlamentario Popular; y por doña Esther Freile Fernández y don Ricardo Fernández Rodríguez, por el Grupo Parlamentario Socialista 66

Se levanta la sesión a las trece horas y trece minutos.

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

La señora **PRESIDENTA:** Buenos días, señorías:
Se abre la sesión.
Ruego a los portavoces que comuniquen, si las hay, sustituciones en sus grupos.
¿Convocatoria por Asturies?

La señora **CAMPOMANES ISIDORO:** Buenos días:
No hay.

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

El señor **CENTENO MARTÍN:** Buenos días:
No.

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

El señor **DE RUEDA GALLARDO:** Sí, presidenta.
Salomé Sánchez sustituye a Salvador Méndez y José Agustín Cuervas sustituye a Luis Venta.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.
¿Y Grupo Parlamentario Socialista?

El señor **MORALES FUENTECILLA:** Buenos días, presidenta:
No hay sustituciones.

La señora **PRESIDENTA:** Muy bien.
Pues damos la bienvenida al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias, Alejandro Jesús Calvo Rodríguez.

Comparecencia, a solicitud de seis diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias al objeto de exponer la situación actual de la ZALIA.

La señora **PRESIDENTA:** El primer punto del orden del día es la comparecencia, a solicitud de seis diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias al objeto de exponer la situación actual de la ZALIA.

Comenzaremos la comparecencia con un turno de exposición previa, por tiempo de diez minutos, del consejero, al que seguirá, como es habitual, el turno de quince minutos para formulación de preguntas para el grupo proponente y de diez minutos para el resto de grupos, de menor a mayor, y, a continuación, el turno de fijaciones tanto para los grupos como para el señor consejero.

Así que, si le parece, comenzamos, pues, la exposición, consejero, con un tiempo de diez minutos.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Buenos días, presidenta.

Señorías:

Voy a intentar ser sintético en estas microcomparecencias de diez minutos. En todo caso, como en lo que tiene que ver con la ZALIA, vamos, estas explicaciones respecto al estado de desarrollo de la sociedad han sido ya numerosas, hoy quiero centrarme en lo que ha ocurrido desde la última actualización que pudimos tener en esta Junta y sobre todo en los próximos pasos que estamos dando para avanzar en esta infraestructura

En 2024 iniciamos una nueva etapa en ZALIA con una refundación de la sociedad, que tenía un objetivo claro: dejar atrás una situación financiera que durante años había bloqueado su desarrollo y centrar el trabajo en hacer de la ZALIA una plataforma industrial y logística útil para el futuro de Asturias. Desde entonces, esa nueva etapa se ha ido concretando en distintos ámbitos, que tienen que avanzar de forma coordinada: los proyectos empresariales, el suelo, las infraestructuras energéticas y la conectividad logística.

La primera idea que quiero trasladar es recordar que ZALIA ya dispone de una primera fase completamente ejecutada, con más de 700 000 metros cuadrados de suelo industrial comercializable con todas sus infraestructuras básicas y servicios esenciales cubiertos. La primera fase, de una superficie bruta de 1 066 878 metros cuadrados, cuenta con 707 634 metros cuadrados de suelo industrial. Este suelo está empezando a cumplir precisamente la función para la que se puso en marcha esta nueva etapa de la sociedad: ser un foco de atracción para proyectos de inversión estratégicos para Asturias.

Hoy tenemos ya un proyecto de gran dimensión, como Sunwafe; y, además, otras cuatro iniciativas de inversión estratégica han manifestado su interés por reservar suelo en ZALIA, con cuyos promotores se está trabajando. Al mismo tiempo, ZALIA está consolidando su función como plataforma logística del corredor atlántico como parte del *hinterland* del puerto de Gijón. Su ubicación, la reserva de suelo para la futura INTERZALIA y la conexión con las redes viaria y ferroviaria permiten trabajar para integrar la actividad industrial con los tráficos portuarios y ferroviarios. La plataforma intermodal de ZALIA cuenta con una reserva de 201 300 metros cuadrados, concebida para operar con trenes de hasta 750 metros. Es decir, estamos hablando de dos funciones que se refuerzan mutuamente: atraer industria y actividad económica y dotar de esa actividad a una plataforma logística conectada con el puerto de Gijón integrada en el corredor atlántico.

Quiero destacar el proyecto empresarial más relevante en este momento, Sunwafe: el 30 de enero pasado, el Consejo de Administración de ZALIA acordó la adjudicación de aproximadamente 300 000 metros cuadrados de suelo al proyecto. Sunwafe formalizó la reserva del suelo depositando la correspondiente fianza económica. Estamos hablando de una primera fase, con una inversión prevista de unos 670 millones de euros, para la fabricación de obleas de silicio para fabricación de placas solares, que tiene una ayuda de casi 200 millones de euros del programa RENOVAL, el programa de apoyo a proyectos industriales estratégicos vinculados a la transición energética y la descarbonización del Gobierno de España. Sunwafe ha contratado a Tresca Engineering para desarrollar la ingeniería integral, tanto básica como de detalle, y para preparar las siguientes fases de contratación y ejecución y ha nombrado un CEO para el proyecto.

Y llegamos ahora a un momento especialmente importante: según anunció el propio presidente del Principado la pasada semana, la Consejería de Ciencia nos ha comunicado la tramitación inminente de la declaración de Sunwafe como proyecto de interés estratégico regional. Este es un paso especialmente relevante para el proyecto y también para el conjunto de ZALIA, porque esta figura permite dar un tratamiento prioritario y coordinado a todos los procedimientos necesarios para desarrollar una iniciativa de estas características. Y conviene detenerse un momento en esto: debemos coordinar la ordenación y reurbanización de los terrenos, las conexiones eléctricas, los accesos, las autorizaciones sectoriales y el conjunto de actuaciones e infraestructuras que permiten pasar de un proyecto empresarial a una implantación industrial efectiva.

El interés de la figura del proyecto de interés estratégico regional está precisamente en facilitar esa coordinación administrativa y dar prioridad a los procedimientos vinculados al proyecto, agilizándolos. Por eso, la tramitación de Sunwafe como proyecto estratégico tiene también una incidencia sobre el desarrollo global de ZALIA. Estamos trabajando para que el proyecto empresarial y las infraestructuras que necesita avancen de manera acompasada. La compañía mantiene como referencia alcanzar su decisión final de inversión en febrero de 2027 y comenzar la ejecución durante

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

2027. Desde el Principado seguiremos acompañando el proyecto, facilitando su tramitación y avanzando en paralelo en las actuaciones necesarias para que pueda desarrollarse.

Junto a Sunwafe, quiero destacar que actualmente trabajamos con una cartera de cuatro iniciativas que ya han manifestado su interés por reservar suelo en ZALIA. Son proyectos, como decía, de inversión estratégicos para Asturias. Estamos hablando de cuatro proyectos que han identificado Asturias y ZALIA como una localización para importantes inversiones estratégicas y que se encuentran en diferentes fases de maduración, confirmando que gracias a ZALIA Asturias puede captar nuevos proyectos para los que antes no podía ofrecer una ubicación. El trabajo que estamos haciendo con cada uno de ellos consiste en concretar sus necesidades de suelo, infraestructura y servicios, conocer sus calendarios de implantación y acompañar la evolución en cada iniciativa. Y esto tiene importancia porque permite que la propia plataforma vaya adaptándose en la medida de lo posible a las necesidades de los distintos proyectos que quieren instalarse en Asturias.

La actividad comercial de ZALIA está pasando, por tanto, de la disponibilidad de suelo a la captación y preparación de proyectos concretos. Para que esos proyectos puedan desarrollarse, las infraestructuras tienen que avanzar al mismo tiempo, como decía, ya que aparece una cuestión fundamental: el suelo y los proyectos tienen que ir acompañados con capacidad energética. Por eso, el segundo gran hito de trabajo es la energía, recordando una vez más que ZALIA dispone de abastecimiento eléctrico, pero precisa nuevas infraestructuras para poder acoger proyectos con necesidades electrointensivas. Sabemos que uno de los principales condicionantes para la implantación de nueva industria es disponer de esa capacidad eléctrica, y por eso estamos avanzando en la subestación de Entrevías, directamente vinculada al desarrollo de ZALIA, si bien será desarrollada y financiada por la empresa distribuidora.

El proyecto contempla inicialmente dos transformadores de 50 megavatios, con una potencia instalada de 100 megavatios, y las correspondientes instalaciones de conexión. Durante este año se ha avanzado en su tramitación y en las actuaciones necesarias para su integración en la red. Es, por tanto, importante entender que esa infraestructura no debe analizarse de forma aislada; forma parte de una planificación eléctrica más amplia para el área central de Asturias y tiene que permitir responder tanto a las necesidades actuales como al crecimiento futuro de la actividad industrial. Por ello, en paralelo se está reforzando la red de transporte. Y aquí tenemos ya un hecho concreto: las obras de la subestación de Cardoso, 400-220 kilovatios, en Carreño —ya han comenzado—, con una inversión de 26,5 millones de euros. El siguiente paso será la publicación del periodo de información pública de la subestación Reboria y de las líneas de 400 y 220 veinte kilovatios que la conectarán con ZALIA. Estamos actuando, por tanto, sobre la infraestructura directamente vinculada a la plataforma y, al mismo tiempo, sobre el sistema eléctrico que tiene que permitir el desarrollo futuro.

Esta misma lógica se aplica a la conectividad logística. ZALIA tiene una posición que debemos aprovechar, junto al puerto de Gijón, y forma parte de la lógica del corredor atlántico. Por eso, queremos que sea una plataforma industrial, pero también una plataforma logística e intermodal. En este ámbito hay un elemento fundamental, la reserva de aproximadamente 201 300 metros cuadrados para la futura plataforma INTERZALIA. Ese suelo permite plantear una infraestructura intermodal de gran dimensión, preparada para operación de trenes de hasta 750 metros, y aquí también estamos trabajando con una perspectiva técnica y por fases.

Durante este año, hemos avanzado en la definición de cómo aprovechar esa capacidad, qué servicios puede prestar la plataforma y qué inversiones son necesarias para integrarla adecuadamente en las cadenas logística y ferroviaria.

Por una parte, mediante el proyecto ISLA SSTPA, que permitirá estudiar la oportunidad de desarrollar servicios logísticos vinculados al estacionamiento seguro de vehículos pesados y otras funciones de intermodalidad. El proyecto aborda cuestiones como la definición funcional de los servicios, los accesos, la integración en el sistema intermodal, las necesidades de inversión y las posibilidades de financiación y las distintas fases de desarrollo.

Y, por otra, mediante la preparación, junto a la Autoridad Portuaria de Gijón, del proyecto Gijón-ZALIA Atlantic RailPort dentro de la convocatoria CEF Transport 2026. El objetivo es preparar las futuras inversiones ferroviarias que permitan mejorar la conexión entre el puerto de Gijón, ZALIA, la red ferroviaria de interés general y el corredor atlántico. Aquí hay una cuestión técnica que es especialmente importante: la preparación de las condiciones necesarias para trabajar con trenes de hasta 740 metros y mejorar la capacidad, la fiabilidad y la interoperabilidad de esta conexión. El proyecto permitirá definir las inversiones prioritarias, su coste, la demanda prevista, las necesidades de suelo y autorizaciones, las fases de ejecución y las posibles fuentes de financiación.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Estamos trabajando en dos planos que se complementan: por un lado, en los servicios logísticos que queremos que pueda prestar ZALIA; y, por otro, en las conexiones ferroviarias que necesita para integrarse plenamente en el sistema portuario y ferroviario.

Si hacemos hoy una actualización de ZALIA, señorías, los hechos son concretos:

— Tenemos más de 700 000 metros cuadrados de suelo industrial en la primera fase.

— Tenemos un proyecto industrial de gran dimensión, Sunwafe, que ha reservado 300 000 metros cuadrados y que entra ahora en la tramitación inmediata como proyecto de interés estratégico regional.

— Tenemos además cuatro proyectos de inversión estratégicos para Asturias que han manifestado su interés por reservar suelo.

— Estamos desarrollando la infraestructura eléctrica directamente vinculada a la plataforma.

— Mantenemos una reserva de más de 200 000 metros cuadrados para la plataforma INTERZALIA.

— Estamos estudiando nuevos servicios logísticos, preparando, junto al Puerto de Gijón, las futuras inversiones ferroviarias.

Y todo ello se está incorporando a un nuevo plan de empresa para la sociedad. Esta es la secuencia de la nueva etapa. La refundación iniciada en 2024 abrió ese camino. Ahora estamos desarrollándolo con proyectos concretos, con infraestructuras concretas y con una planificación que permita que unas actuaciones acompañen a las otras. Esta es la responsabilidad del Gobierno de Asturias y de la sociedad ZALIA.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Turno ahora del Grupo Parlamentario Popular, por tiempo de quince minutos.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Sí, muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero:

Gracias por su exposición, que, la verdad, le confieso que ha sido prolija. Pero, en fin, de las comparecencias que hemos tenido, hace ya casi un año algunas de ellas, no he apreciado nada, nada nuevo.

Yo, en primer lugar, le querría plantear una cosa que me está pasando últimamente, y quizás tenga usted explicación. Hemos solicitado un montón de solicitudes de información de la ZALIA y últimamente no se nos contesta ninguna, hemos tenido que formalizar queja en la Mesa —tengo un listado aquí: desde actas del Consejo hasta expedientes como el de Sunwafe, no sé si lo pronuncio bien, y otros—, y desde abril del 26 no recibimos ninguna información sobre la ZALIA. Quizás usted me pueda explicar por qué. Es decir, me llama la atención.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, yo no tengo la misma información.

De hecho, lo que solemos recibir son solicitudes periódicas sobre los acuerdos que se formalizan, y, por lo tanto, la remisión depende de que existan esas reuniones. Y se ha enviado, y me consta, entiendo que estará en tránsito, la información relativa a la última reunión, donde se actualiza la información.

Sabe, y suele ser muy llamativo aquí, que la información que trasladamos suele ser absolutamente la misma que la que se traslada en el Consejo. Entre otras cosas, y siempre se lo digo, porque una representante destacada de su partido, como es la vicealcaldesa de Gijón, forma parte del Consejo, con lo que, si quiere trasladarse una cierta sensación de opacidad, bueno, creo que es obvio que no la hay.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** No, mire, yo no le quiero trasladar nada, yo le estoy constatando una realidad, y estoy dispuesto a, vamos, no sé, si quiere, en privado le llamo y le digo la solicitud de información de la que a mí por lo menos no me consta contestación *(El señor consejero compareciente: «Pues, sí, se lo agradecería».)*, y se lo hago llegar.

Pero entre ellas están las actas del Consejo de Administración del primer trimestre de 2026 y del segundo, que me extraña, porque es verdad, y se lo reconozco, que otras veces, efectivamente, nos las han mandado. Y, bueno…

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Pues se lo agradezco. E insisto en que sería ridículo que hubiese una vocación de no trasladarlo conociendo esta realidad. Es decir, esa información la tienen disponible.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Se las hago llegar o le llamo y se las explico.

Pero le aseguro que, salvo error u omisión por mi parte, que sería extraño, porque eso lo sigo bastante de cerca, hay un montón. Por ejemplo, las reservas de suelo que hay o... Hemos pedido información muy concreta, y tengo el listado. *(El señor diputado muestra un documento).* Vamos, incluidas quejas en la Mesa, que les habrán llegado, con las informaciones, pero, bueno, no pretendía hacer con esto como que tuviesen ustedes intención de opacidad. Lo que sí quiero que entienda es que es un derecho que tenemos los diputados en esta Cámara sin necesidad de recurrir a ningún otro sitio, ¿no?, con lo cual lo que es bueno es que el Gobierno...

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Estoy de acuerdo, y atenderé su petición y me preocuparé de por qué..., que creo que a día de hoy, y he hecho consulta, porque siempre lo hacemos cuando tenemos una comparecencia, deben de estar atendidas; entiendo que, si no, en tránsito.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Puede ser, puede ser que estén en tránsito: para que lleguen después de la comparecencia. Eso lo hace mucho el Gobierno.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, pero le insisto también. No solo porque esa información esté disponible, sino porque sería bueno que hablasen de ZALIA con sus compañeros de Gijón en el sentido de que, bueno, el trabajo, el esfuerzo que se viene desarrollando para que ZALIA sea útil a Gijón y Asturias lo conozcan de primera mano.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Me alegro muchísimo de su interés para que tengamos una buenísima relación los compañeros del Partido Popular, se lo agradezco mucho.

Bueno, mire, vamos a entrar en preguntas concretas, que me puede ir usted...

¿Cuántas parcelas se han vendido efectivamente en ZALIA o se han reservado efectivamente? Y lo que se han gastado en total por la venta de ese suelo y de esas ventas.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, se lo he dicho en anteriores comparecencias en lo que tiene que ver con la venta que en su día se hizo a ASETRA, que dispone de una parcela —en tiempo anterior a mi gestión, es muy anterior—. Y ahora, como le he dicho en mi intervención, lo que tenemos es una reserva de suelo, sobre 300 000 metros cuadrados, sobre los que la sociedad Sunwafe ha formalizado una fianza..., no recuerdo la cantidad exacta, pero de unos 690 000 euros.

Sabe que el procedimiento de comercialización que tenemos en marcha se realiza a través de dos procedimientos: uno que, parcialmente, sobre algunas parcelas de la zona R, se hace a través de un pliego de condiciones directo, sobre el que hay unos precios; y otro que, atendiendo a manifestaciones de interés de proyectos —cuando digo «de interés estratégico» es porque, de partida, tienen las condiciones para poder tramitarse a través de la Ley de Proyectos Estratégicos por su dimensión tanto en empleo como en inversión como en superficie, como fue el caso de Sunwafe—, se han canalizado a través de un proceso de competencia de proyectos; es decir, se adapta de alguna forma el procedimiento de comercialización no sobre las parcelas existentes, sino sobre la posibilidad de adaptar la superficie a las necesidades de ese proyecto con dos fases: una que tiene que ver con las que yo hoy le decía, que es la carta de manifestaciones, conocida como MOU, es decir, un procedimiento confidencial desde el punto de vista del proyecto industrial y que en el caso de Sunwafe ya ha derivado en una adjudicación el pasado 30 de enero, con lo que, bueno, alguna novedad hemos tenido en este año significativa.

También —y siempre lo decimos, porque sé que es una cuestión recurrente en todo lo que tiene que ver con la captación de inversiones— la captación de inversiones de estas dimensiones está sujeta a muchas incertidumbres. Lo que le toca al Gobierno de Asturias, en este caso a la ZALIA, es resolver aquellas que dependen de nosotros, ¿no?: poder dotar no solo de suelo, sino de las condiciones de todas las infraestructuras para poder acompañar los proyectos, y que, cuando estos son viables, fundamentalmente porque tienen la capacidad financiera para llevarse a cabo y los socios y la capacidad industrial para generar un proyecto viable económicamente, pues no dependa de nada que

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

tenga que ver con Asturias esa decisión, pero también con la prudencia con la que siempre destacamos que estos proyectos hasta que se materializan ni son humo..., pero tienen que, evidentemente, convertirse en realidades.

Y por eso lo decía en el caso de Sunwafe, porque la propia sociedad, el CEO, ha trasladado unos hitos concretos. Así que, frente a esa idea de cuánto se ha vendido, yo lo que traslado es la realidad de cómo se comercializa, y creo que es una realidad importante e ilusionante para Asturias, no solo para ZALIA.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Le agradecería, señor consejero, un poco más de concreción, porque, si no... Mis quince minutos se volatilizaron. O sea, mi pregunta era muy clara: cuánto suelo habían vendido —entiendo que nada—, cuántas reservas —entiendo que una, la de Sunwafe, ¿no?—; y, luego, hay cuatro...

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, una y una, para ser más correctos.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Una y una son dos: ¿cuál es la segunda?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Sabe, venimos hablando de ello...

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** ¡Ah!, ¿sí?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** ... desde mi llegada aquí, que hay una parcela vendida y adjudicada a ASETRA...

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** ¡Ah!, hombre, la de ASETRA —que ya no se van instalar, ¿se acuerda de que tuvo usted una pequeña bronca con ellos en el periódico?—. Sí, vale, la de ASETRA, que fue la primera que se vendió cuando salió el proyecto, en época de Areces.

O sea, que no hay nada vendido, efectivamente, y que hay una reserva de suelo y una parcela vendida en la época de Tini Areces, no en la suya. Vale. ¿Y cuántas reservas...? O sea, usted, cuando habla de eso de los proyectos MOU, me parece que los ha llamado, ¿no?, que supongo que son los que manifiestan interés, no sé qué significan las siglas...

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** *Memorandum of understanding*.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** ¿Eh?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** *MOU* es *Memorandum of understanding*.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** ¡Jo!, fenomenal.

Quiero decir, usted me ha dicho que hay cuatro manifestaciones de interés, ¿no?, cuatro más. Bien, yo recuerdo que usted habló de una reserva —lo tengo aquí, ¿eh?— en la prensa ya en octubre del 24, y anunció que había una industria que reservaba 130 000 metros cuadrados de suelo.

¿Me podría hablar un poco más de ese proyecto o qué pasó o si ya no reservó o si hay reserva o...?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No, son procedimientos, como le digo.

A ver, hay un procedimiento que es que una sociedad, con una información básica, definiendo cuál es la tipología del proyecto y la superficie que precisa, se dirige. En algunos casos, lo hace de una manera genérica sobre el suelo disponible; en algunos casos, identificando parcelas concretas. Ese proyecto al que usted hace referencia es uno de los que se sitúan en la fase de carta de manifestaciones.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Uno de esos cuatro que me mencionó...

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Evidentemente, sí.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** ..., es uno de esos cuatro.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** A partir de ahí, lo que mantenemos, porque eso está abierto de manera permanente, es la posibilidad de revivir ese tipo de proyectos.

Yo insisto en lo que le decía previamente, son proyectos… El de Sunwafe, del que podemos hablar con la información que ya ha trasladado públicamente la empresa —por lo tanto, no incumplimos ninguno de los acuerdos firmados—, en su primera fase, requiere 670 millones de inversión. Comprenderá que esa no es una decisión que se tome a la ligera ni que sea fácil construir todos los vehículos financieros para llevarlo a cabo. Y, por lo tanto, cuando yo hablo de proyectos con distinto nivel de madurez, me refiero sobre todo a distinto nivel de capacidad financiera para el desarrollo del proyecto industrial, a eso me refiero. *(El señor Cuervas-Mons García-Braga: «Sí»).* Pero, insisto, esto ya es recurrente aquí, el procedimiento de comercialización de ZALIA es conocido, que sea atractivo creo que es bueno para Asturias. Y —luego insistiré sobre ello— el preguntar de esta manera irónica, sarcástica…

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** No, no, no, no me malinterprete.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** … creo que no les deja en muy buen lugar como como partido…

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** No, mire —perdone, ¿eh?—, yo no soy sarcástico.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** … que aspira a liderar el futuro de Asturias.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Usted en octubre del 24 anunció *(El señor diputado muestra un recorte de prensa.)* que había una reserva, tengo aquí los recortes, lo anunció usted. Y lo anunció, como siempre, a raíz de una interpelación de este grupo parlamentario, llegó aquel día y dijo: «Oiga, mire, tenemos una reserva prácticamente hecha de 130 000 metros cuadrados». Y, además, anunció «una reserva», una industria *(El señor diputado muestra dicho recorte de prensa.),* de «130 000 metros cuadrados» en octubre del 24.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Mire… Mire…

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Yo ya sé que los procedimientos… No es «sarcástico», ¿eh?, es decir…

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** …, mire las notas de prensa, mire las notas de prensa…

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** ¿Qué notas de prensa?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** … oficiales para ver cuál es el lenguaje que se utiliza y lo reconocerá como el lenguaje que yo utilizo en esta comparecencia.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Entonces, es que los periodistas lo entendieron todo muy mal, ¿no? ¿Me está queriendo decir…

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No, no, yo no digo «los periodistas»…

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** … que la información esta es falsa, que no había reserva?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No, yo creo que usted…

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** No, no.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** …, que, en aquella misma comparecencia…

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Vamos a ver, hombre…

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** … me trajo aquí algunos recortes del pasado para intentar…

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** No, si se los voy a traer. Y se los traigo hoy también, ¿eh?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No, no, pero… Por eso, para ironizar sobre esto.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** No, no, yo no estoy ironizando.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Confíe, hombre, confíe, confíe en el futuro de Asturias, confíe en el trabajo que hay que hacer por ZALIA.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Vamos a ver, si los primeros que están defendiendo el proyecto de zona logística de Asturias es este partido y es este servidor, que le habla muchas veces de ello y que creemos en ello. Porque, claro, yo en lo que no creo para nada es en su gestión.

Oiga, usted anunció esto en octubre de 2024. Me dice ahora que está como estaba —muy bien—, que siguen mostrando interés, pero no hay ninguna reserva…

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Dos años de maduración para un proyecto de este calado no es un tiempo excesivo.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Vamos a ver, ¿todos estos proyectos —le voy a hacer una pregunta— necesitan —este, el de Sunwafe, ya tengo claro que sí— de las construcciones eléctricas, las estaciones, o como lo quiera llamar?, no voy a entrar en la polémica de si subestación, de si…, como lo quiera llamar, ¿todos estos proyectos, los cuatro que han mostrado interés, necesitan esa energía para poder instalarse?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Pues no, no. Hay proyectos incluso de generación energética, es decir, que son autónomos.

Pero insisto en esto porque hoy lo pasa por encima, pero es bueno recordar, y así también lo ahorro para la siguiente tanda de preguntas, que ZALIA no tiene que construir una subestación eléctrica, no tiene pendiente la construcción de una subestación eléctrica. La subestación eléctrica que garantizará el que ZALIA disponga de capacidad electrointensiva la desarrolla la empresa distribuidora y la está desarrollando en Entrevías.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Muy bien.

Le voy a hacer dos últimas preguntas juntas, porque usted es tan extenso en las explicaciones…

¿Me podría decir si hay que realizar cambios urbanísticos en ZALIA para algunos de estos proyectos que vayan a tener que acometer en un futuro? Y, oiga, la INTERZALIA, la ha mencionado y yo querría saber: tanto en INTERZALIA como en comunicaciones que me dé plazos. ¿Usted podría darme plazos concretos de cuándo pueden estar finalizadas estas actuaciones?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** *(El señor consejero compareciente comienza su intervención con el micrófono apagado y no se perciben sus palabras iniciales).* ¿(…) cuál era la primera pregunta?

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** La primera pregunta era si me puede explicar si va a haber algún cambio urbanístico o tienen que hacer cambios urbanísticos para alguno de estos proyectos.

Y la segunda de las dos cuestiones que quería plantearle era, oiga, que si me puede dar plazos *(El señor consejero compareciente: «Sí».),* por ejemplo, en cuanto a las comunicaciones, la INTERZALIA, que llevamos hablando de INTERZALIA, en fin, mucho tiempo, ¿no?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Pues sí.

Para la entrega del proyecto, por ejemplo, de Sunwafe —y por eso yo destacaba la importancia de la tramitación como proyecto estratégico—, va a ser necesaria una reurbanización importante de la fase 1 de ZALIA que ya está construida y, por tanto, una modificación, y por eso es tan importante tener

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C00000000409**

esa declaración de proyecto de interés estratégico. Porque, al margen del trabajo que venimos desarrollando con el Ayuntamiento de Gijón —insisto, que le pueden dar más información—, pues esto lo que va a permitir agilizar es no solo el desarrollo, sino la entrega de cualquier parcela comercializable.

Respecto de los proyectos logísticos, usted lo sabe, el proyecto de INTERZALIA requiere financiación, y en lo que estamos trabajando es en dos proyectos complementarios: uno para disponer en ZALIA de una plataforma de intercambio logístico intermodal en relación con el puerto, es el proyecto ISLA; y otro, que es la redefinición, a través de la convocatoria CEF, a la que hemos presentado un proyecto y que se va a disponer ahora ya de él en octubre, que nos va a permitir definir o redefinir las actuaciones en INTERZALIA.

Dar plazos es precipitado. Todos ellos siempre los acompasamos con ese objetivo vinculado al año 28, año 29, para que haya de verdad una plataforma intermodal que ahora ya además forme parte del corredor atlántico europeo al pertenecer al *hinterland* del puerto de Gijón de una manera efectiva.

La señora **PRESIDENTA:** Muy bien, muchas gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Mixto, por tiempo de diez minutos.

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

Muy buenos días, señor consejero:

Gracias por comparecer para hablar de la Zona de Actividades Logísticas del Principado de Asturias, de la ZALIA.

Voy a empezar por algo de lo que usted hablaba al final, que es esa necesaria estación intermodal, y habló usted de la necesidad de financiación. Yo, como se dicen tantas cosas en relación con la ZALIA, no recuerdo la fecha exacta, porque, además, se dijo en varias, pero hace ya bastante tiempo se habló —habló usted— de que el Ministerio iba a financiar al 50 % la estación intermodal. Recientemente, en el mes de junio, hemos visto cómo, efectivamente, el Ministerio ha financiado una estación intermodal, ha firmado ya el convenio, pero lo ha hecho en Cantabria: ha anunciado que va a financiar al 50 % la terminal intermodal de Llano de la Pasiega, en Cantabria, con una inversión de en torno a 62 millones de euros.

Evidentemente, lleva un tiempo. Han firmado un convenio el Gobierno de Cantabria y el Ministerio. ¿En qué situación se encuentra la firma del convenio para que el Ministerio financie el 50 % de la estación intermodal de INTERZALIA?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No, lo que tenemos es el mismo compromiso. Lo que sucede es que, en primer lugar, vamos a redefinir —y por eso yo hablaba de estos dos proyectos— cómo tenemos que desarrollar el suelo reservado para la plataforma logística.

Creemos que hay que adaptar el proyecto de INTERZALIA tras el tiempo que ha transcurrido y que incluso la infraestructura ferroviaria se puede aligerar suficientemente en su coste. Saben que hemos visitado la terminal intermodal del puerto de Valencia, que utilizamos como ejemplo para la implantación de una autopista ferroviaria en Asturias, que lo que hace es generar una doble vía con dos puentes grúa que facilita muchísimo más o agiliza mucho más la capacidad de inversión porque abarata el desarrollo de esa estructura o esa implantación intermodal. Y es lo que vamos a abordar ahora buscando la financiación a través de fondos CEF, porque, incluso con una financiación del 50 % del Gobierno de España, pues la capacidad de inversión del Gobierno de Asturias para poder abordar ese proyecto en solitario, sin una convocatoria europea que lo sustente, pues es realmente complicado todavía y, por lo tanto, estamos dotándonos de las herramientas para lograr esa financiación.

Nos parece muy importante que el puerto ya haya dado los pasos para funcionar como una estación intermodal. Sabe que incluso la semana pasada anunciaba la contratación de un operador logístico que lo logra, y por eso hemos adelantado también el disponer en ZALIA de una plataforma que apoye al puerto, con lo que la secuencia natural será que, primero, tengamos una plataforma de intercambio de mercancías en ZALIA, de descomposición de cargas y composición de cargas en ZALIA, para apoyar el puerto y, después, una estación intermodal.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** De acuerdo.

O sea, que, en definitiva, después de estos casi cinco minutos de respuesta, que está todo pendiente y todo por hacer.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

La ZALIA, señor consejero, está concebida como una plataforma logística intermodal, es decir, al final lo que busca es poder conectar mercancías que vienen por barco, que vienen por carretera y que vienen por ferrocarril.

En ese sentido, en el mes de junio —usted creo que hizo referencia antes a ello— presentaron ese proyecto ISLA, ¿no?, pues para analizar esa estrategia de intermodalidad de la ZALIA. Yo quería preguntarle si afecta de alguna forma... Esto fue en el mes de junio, fue previo a la decisión del Gobierno de España de excluir al Principado de Asturias, al noroeste, del corredor atlántico, del ancho europeo, de decir que esa migración al ancho europeo no era necesaria, o no era aconsejable, mejor dicho, por razones de interés general.

Yo quería preguntarle si ese proyecto ISLA y si también la ZALIA se ven afectados por esa decisión del Gobierno de España de no contar el Principado de Asturias con una conexión plenamente interoperable en ancho estándar con la red europea. Quiero decir, el propio Plan Director de Infraestructuras habla de la importancia, ¿no?, también para la ZALIA de ese ancho europeo. Quería preguntarle cómo afecta esta decisión del Gobierno de España. Ya hemos debatido sobre ello en relación con el conjunto del Principado de Asturias, a la competitividad del Principado de Asturias, quería preguntarle en concreto por la ZALIA.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno —espero seguir luego, en la siguiente comparecencia, sobre esto para poder aclararlo—, España no ha decidido excluir a Asturias del ancho internacional. Lo que ha planteado y lo que se ha filtrado es un estudio de viabilidad económica en donde se descarta la migración de toda la red ferroviaria española al ancho internacional.

Seguramente el análisis de esa alternativa pues no es acertado, ¿eh?, porque nosotros lo que defendemos es que el corredor atlántico en Asturias es una red prioritaria, deberían serlo todos los corredores, y, por lo tanto, no debe ser incluido en ese marasmo que es toda la red. También es cierto que, entre las alternativas que se estudiaban, aunque no es la que finalmente se estudió o de la que se analizó su viabilidad económica, en la que aparecían los corredores aparecía el corredor Palencia-Oviedo-Gijón, con lo que no es real que se haya negado esa posibilidad, sino que es una fase en el desarrollo. Y lo que sí ha hecho Asturias —luego me referiré a ello, porque, si bien no limita en este momento, sí puede plantear limitaciones a futuro— es dirigirse directamente tanto al Ministerio como al coordinador europeo y remitir, así ya lo hemos hecho, un estudio justificativo completo de la necesidad que tiene el corredor atlántico europeo en Asturias de disponer a futuro del ancho internacional y de que se garantice en cada fase la interoperabilidad.

Con lo que creo que es una noticia pues mal planteada por parte del Ministerio, porque analizar la migración de toda la red es tanto como no hacer nada, solo justificar una posición momentánea, y que en lo que tiene que ver con Asturias no hay ninguna posición singular, la situación de Asturias es la misma que puede trasladar cualquier territorio español en el que no se esté desarrollando nueva red. Así lo trasladé en la última Conferencia Sectorial de Transportes, de la mano, por ejemplo, del consejero de Galicia, que estaba en mi misma posición.

Pero para el desarrollo de la plataforma logística de ZALIA en este momento es mucho más importante que se desarrollen las inversiones que tienen que ejecutarse ya: la renovación de Pola de Lena a Gijón, la variante de Villabona —o Serín-Gijón especialmente—, que el futuro, que ya llegaremos a él. No hay que perder ninguna oportunidad, pero, insisto, ya llegaremos a él.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** De acuerdo, señor consejero.

Hizo referencia usted en su intervención al proyecto de Sunwafe, y ya se le preguntó pues anteriormente en relación con la llegada de electricidad, etcétera, hizo usted la referencia a que había ahora mismo pues dos parcelas, ¿no?, la famosa parcela de ASETRA desde el principio de los tiempos prácticamente, que mostraba además una confianza plena en ese proyecto de la ZALIA allá en el año 2005, a principios del milenio, y yo quería preguntarle:

¿Tiene usted algún temor a que en relación con Sunwafe pase lo mismo que con ASETRA? Quiero decir, al final ASETRA confió en el proyecto de la ZALIA, confió en las palabras que le decía el Gobierno del Principado de Asturias, confió en que era un proyecto que iba a estar maduro en un tiempo razonable, que, desde luego, no se iba a extender más allá de... incluso más de dos décadas. ¿Tiene usted algún temor de que con Sunwafe pase lo mismo?

O se lo planteo de otra manera: ¿tiene la sociedad asturiana alguna garantía de que ahora va a ser diferente a lo que pasó en su momento con ASETRA?, donde —antes se lo dijeron, ¿no?—

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

posteriormente ASETRA vino a decir, bueno, que les habían engañado, que efectivamente habían apostado por la ZALIA, pero que luego aquello era una encerrona y que a ver cómo podían salir de allí. ¿Tiene garantías la sociedad asturiana de que esta vez va a ser diferente?

Porque cuando le he preguntado por dos de los asuntos que a mi juicio son importantes en relación con la ZALIA, usted prácticamente me ha dicho que está todo pendiente. Es decir, yo le preguntaba por la estación intermodal, que no hace mucho tiempo ya se decía que lo iba a financiar al 50 % el Ministerio. Ahora dice, bueno, que, para empezar, no está claro que lo vaya a financiar, que incluso en caso de que lo financie habrá que ver de dónde sacamos el resto de la financiación, y ya sabemos además el gran éxito que tienen ustedes cuando acuden a buscar fondos europeos, la verdad es que tienen ustedes un éxito enorme y son un ejemplo de buena gestión y de confianza.

¿Qué garantías tenemos el conjunto de la sociedad asturiana de que esta vez va a ser diferente?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, yo, si se va usted a sumar a esa mayoría de la alternancia, también le invito a que no haga estos silogismos disparatados.

Yo desconozco, desconozco cómo fue el proceso de captación del proyecto de ASETRA. Lo que sí sé es que ASETRA podría desarrollar a día de hoy ese proyecto en ZALIA sin ninguna dificultad gracias al desbloqueo que se produjo en el año 2024, creo que eso es importante. Eso sí, comparar el proyecto de Sunwafe… *(El señor Pumares Suárez: «Veinte años, ¿eh?, veinte años»).* Bueno, pero nadie ha negado la situación. Es decir, el vehículo que se creó y sobre el que se planteó ZALIA permitió financiarlo, pero llevó a su bloqueo financiero, nunca lo hemos negado, como sucedió en otros ámbitos que ustedes aquí recuerdan permanentemente, pero que este Gobierno, bueno, con una mayoría parlamentaria que hay que agradecer, consiguió desbloquear.

Pero comparar el proyecto de Sunwafe con el de ASETRA, si me permite, no merece ni medio minuto. Es decir, creo que ejemplifica muy bien cuál es el objetivo, que es desvirtuar un proyecto de inversión único en Europa que, evidentemente, tiene unos tiempos de maduración complicados, que ha generado ya y que ha destinado una importante fianza, creo que eso hay que destacarlo, dentro de ZALIA, pero que, además, tiene 200 millones de euros de financiación del Gobierno de España a través de un procedimiento de competencia que además está participado por el organismo europeo vinculado a la innovación tecnológica…

El señor **PUMARES SUÁREZ:** Señor consejero, si me permite, en relación con este asunto, una pregunta muy breve….

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No, pero me refiero…

El señor **PUMARES SUÁREZ:** No, pero para que me responda…

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Pedir garantías sobre esto de esa manera es, indirectamente, generar dudas y eso es inaceptable, porque nosotros somos muy escrupulosos para dar la información que hace pública la empresa para que saque adelante su proyecto.

Y, si de verdad piensan en el futuro de Asturias, por lo que deberían velar es por no generar ninguna incertidumbre sobre este proyecto, que es un proyecto no solo con madurez, sino con una capacidad financiera en origen como ninguno de los que hemos recibido hasta ahora.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** En relación con este proyecto, quería hacerle una pregunta telegráfica, si me permite la presidenta, porque estoy fuera de tiempo.

En relación con que Sunwafe vaya a la ZALIA, ¿fue decisión de Sunwafe acudir a la ZALIA o fue sugerencia del Gobierno del Principado de Asturias que Sunwafe se instalase en la ZALIA?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** ¿Cómo que «sugerencia del Gobierno del Principado de Asturias»?

El señor **PUMARES SUÁREZ:** Sí. Si quiere, le repito la pregunta, pero creo que se entiende perfectamente.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, creo que son conocidos los vehículos que tiene de atracción de inversión el Principado de Asturias sobre los que ofrece el suelo disponible.

Es verdad que a veces suenan casi como anónimos, ¿no?, porque parece que ahora mismo, por ejemplo, a Bobes, de lo que ya no hablamos, parece que las empresas llegan sin que nadie medie en ello, ¿no? Pues no: llegan a través de los instrumentos de captación de inversiones del Principado, que, entre otras cosas, ofrecen el suelo de ZALIA. Pero es que el proyecto de Sunwafe no se puede desarrollar en ningún otro lugar de Asturias que no sea ZALIA, como otros muchos proyectos que están mirando a Asturias porque está disponible ZALIA, porque, si no, no podrían mirar a Asturias y no podríamos competir por ellos.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** Gracias.

Gracias, presidenta.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies.

La señora **CAMPOMANES ISIDORO:** Gracias, presidenta.

No vamos a hacer uso del turno de preguntas.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Pues Grupo Parlamentario Vox, tiene su turno.

El señor **CENTENO MARTÍN:** Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, buenos días a todo el mundo:

Bueno, ha dicho «un proyecto con gran capacidad financiera que no tiene nada que ver con la anterior cooperativa de transportes». Vamos a analizar esto un poco.

Mire, basta con investigar un poco quién es Sunwafe. Y Sunwafe, a inicios del 2024, cuando se constituye, se constituye con un capital social de 3000 euros, 3000 euros. Se hace una ampliación de capital el año pasado hasta alcanzar la prodigiosa cifra de 1 500 000 euros —atención, ¿eh?, a fecha de hoy su financiación propia es 1 500 000 euros—. ¿De quién está compuesto el capital de Sunwafe? Sunwafe está compuesto principalmente por una entidad llamada EIT InnoEnergy, distribuido su capital, a su vez, entre treinta y nueve accionistas institucionales y corporativos procedentes de diversos sectores clave de la transición energética europea. Ningún accionista posee más del 10 % de las acciones, con lo cual ningún accionista ha puesto más de 150 000 euros hasta la fecha en Sunwafe.

Todo esto no es más que un tinglado a la luz de la transición energética europea requetejusta. Y, evidentemente, desde el momento en que desde Europa se ha dado orden al Gobierno español de inyectar 200 millones —esto quiero que lo escuche bien el contribuyente asturiano—, o sea, inversores externos, que empezaron con 3000 euros el año pasado, tienen un millón y medio, un millón y medio. Y ahora llega y obtiene del Gobierno de España 200 millones de euros, ¿cuál es la contrapartida?, ¿cuáles los bienes que aseguran?, ¿cuál es la garantía de esos 200 millones de fondos públicos? De momento, 1,5; de momento, adquieren o reservan 300 000 metros cuadrados en la ZALIA aportando, como usted ha dicho, números redondos, una fianza de 690 000 euros. El proyecto en sí, por lo que se ha ido sabiendo en la prensa, no por sus cauces, prácticamente va a ascender a 700 millones.

Entonces, recapitulemos, que ahí va mi pregunta: el capital privado, a la luz de la transición requetejusta europea, es 1 500 000 euros, se le concede una ayuda pública de España de 200 millones y va a enfrentarse a una inversión de 700 millones. Oiga, ojalá salga bien y todos los asturianos tengamos empleo y salgamos ricos. Pero las dudas que nos asaltan son mayestáticas, por no decir mayúsculas: ¿de dónde van a salir los 470 millones restantes? Y ahora va mi pregunta: el retraso sobre los plazos establecidos en la Ley de Proyectos de Interés Estratégico regional, que son tres meses, tal y como reconoció el presidente del Gobierno, se ha multiplicado por cuatro. ¿Es debido a que esta empresa les ha dicho que lo paralicen o ha salido de ustedes?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** ¿Cuál es exactamente la pregunta?

El señor **CENTENO MARTÍN:** ¿A qué se debe el retraso sobre sobre los plazos de la ley PIER?

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, sabe que yo no tramito la ley PIER.

El señor **CENTENO MARTÍN:** Pero, vamos, ¿consejero de Movilidad?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No, no.

Pero, bueno, voy a hacer este análisis, porque la información que ha facilitado…

Y no debería ser necesario, ¿no?, que yo defendiese un proyecto de inversión en Asturias, pero sí es necesario, porque en la información que usted ha trasladado ha ocultado alguna cosa muy relevante. Es habitual para este tipo de proyectos que se configuren sociedades *ad hoc*. Sunwafe es una sociedad creada para desarrollar este proyecto. Pero minimiza a esos socios del EIT, como si el EIT fuese cualquier cosa. Son accionistas de empresas líderes del sector de la transición ecológica en toda España —en toda Europa, perdón—, a los que se unen precisamente para que en Europa haya una fábrica de obleas, es decir, de componentes para la fabricación de placas solares, que ahora mismo no existe ninguna planta en toda Europa, y por eso hay una financiación estratégica para este proyecto, no por la sociedad Sunwafe, sino por el objeto del proyecto, que avalan los socios del EIT: bucee un poco más y mire quiénes son los socios del EIT y si tienen o no tienen solvencia, ¿eh?, técnica, financiera, y experiencia suficiente en el sector. *(El señor Centeno Martín: «Muy bien…»).* Por eso esa financiación, que es muy importante, es avalada con una ayuda europea, como es muy habitual para sectores a futuro, como tener soberanía de industria dedicada a la solar. A partir de ahí, lo que hemos utilizado, y era necesario, es que este proyecto de Sunwafe llega en un momento absolutamente adecuado para que las fases de desarrollo pendientes en ZALIA se acompasasen al mismo, que, al fin, ha planteado además unas fechas muy claras que yo antes decía públicamente: febrero de 2027. Y eso lo que implica es que la declaración de proyecto estratégico de Sunwafe no solo abarca la infraestructura necesaria para Sunwafe dentro del subsuelo, sino a las infraestructuras que darán servicio a Sunwafe, y eso, evidentemente, sí ha sido objeto de una ampliación dentro de la solicitud de declaración PIER y algo que a nosotros nos parece muy muy positivo no solo para este proyecto, como decía en mi intervención inicial, sino para el conjunto de ZALIA: esto va a permitir agilizar todos los trámites relacionados con la infraestructura eléctrica, urbanística, con todo lo que afecte al desarrollo de este proyecto, porque para esto, entre otras cosas, se hizo la ley PIER.

El señor **CENTENO MARTÍN:** Bueno, muy bien.

Vamos a ver, como comprenderá, ninguno de los aquí presentes deseamos torpedear este proyecto, y que salga todo bien e, insisto, cree más riqueza, que falta hace, en la región. Lo que le conmino a entender es que, desde los grupos de la oposición, vista la información que nos suministra, que es prácticamente nada, tengamos que dedicarnos a investigar quién es esta empresa, cuál es el procedimiento, quiénes son los futuros inversores.

Porque, a fecha de hoy, porque creo que ese es el objeto de la comparecencia, la situación actual de la ZALIA, lo único que sabemos es lo que le acabo de leer: es una empresa que afronta la inversión con un millón y medio, a fecha de hoy, de capital social, de capital propio, y que esa empresa —ya quisiera yo una— acaba de obtener 200 millones de los fondos públicos del Estado español para invertir en la ZALIA, que, a su vez, la hemos salvado de la quiebra los ciudadanos asumiendo sus pérdidas por 120 millones. Ya sé que esto usted no lo va a entender o le va a dar mil vueltas, pero, de todas maneras, esto de las ampliaciones de capital perdonando deudas en la ZALIA a mí no me deja de sorprender.

Entonces, al menos le voy a hacer otra pregunta concreta: tanto en ese futuro contrato de reserva, si es que usted lo ha visto, como en esa fianza puesta por la empresa, ¿existe una cláusula de devolución o rescisión del mismo sin penalidad alguna en el caso de que cuando se instale el proyecto no tenga el suministro eléctrico adecuado?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, volviendo un momento sobre lo anterior, se ha anunciado que se va a formalizar la declaración PIER. Sabe que en ese procedimiento se analizan todos los aspectos sobre los que ustedes han sembrado dudas aquí hoy, pues les animo a que lo consulten cuando se publique. También sabe que las ayudas del plan RENOVAL y el proyecto de Sunwafe dentro del plan RENOVAL es público y está disponible, mírenselo; no hace falta que investiguen demasiado, está disponible en la en la red.

Para dudar de la solvencia y no querer hablar mal de los proyectos, pues nadie lo diría, que no se quiera hablar mal de los proyectos. Ahora bien, el acuerdo, y el procedimiento de competencia de proyectos,

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

también está disponible y es público, y ahí aparecen las cláusulas en las que se entregan o se plantean las condiciones de reserva. Hay una salvaguarda mutua para cuestiones relacionadas, evidentemente, con las infraestructuras o los calendarios de infraestructuras que no tienen que ver con las competencias directas en este caso de ZALIA, pero no estamos para nada en ese escenario. Es decir, estamos en condiciones, y creo que las noticias lo refrendan, de que la infraestructura eléctrica va a llegar y está en condiciones de llegar a tiempo para los tiempos que necesita Sunwafe, que, en cualquier caso, entraría en producción en el mejor de los casos a finales del año 29, principios del año 30.

El señor **CENTENO MARTÍN:** Una última pregunta, si me permite.

Mire, me voy haciendo mayor y es posible que oiga mal, pero ¿me puede ratificar lo que creo que le he entendido, que es que en todas estas cuestiones, tanto en la fianza como en la reserva de suelo, existen unas cláusulas de salvaguarda en el caso de que no estén instaladas las infraestructuras eléctricas?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, es que..., mírelo usted, pero es que eso no tiene que ver...

El señor **CENTENO MARTÍN:** Pero, consejero...

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** ... con la decisión de inversión.

El señor **CENTENO MARTÍN:** El consejero es usted. Tendrá datos mejores que los que tengo yo, supongo.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Sí, sí. Lo que le estoy diciendo es que, si no se cumpliesen las condiciones para que se pudiese instalar la empresa, evidentemente, tendrían opción a recuperar esa fianza.

El señor **CENTENO MARTÍN:** Muchas gracias.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Así es en cualquier procedimiento de reserva de suelo, así que tampoco creo que debería sorprenderle.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SUÁREZ FERNÁNDEZ:** Gracias, presidenta.

No haremos uso del turno de preguntas.

La señora **PRESIDENTA:** Pues pasamos, entonces, al turno de fijación de posiciones, por tiempo de cinco minutos.

Comenzamos por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **CUERVAS-MONS GARCÍA-BRAGA:** Sí, muchas gracias, señora presidenta,

Señor consejero, señor Calvo:

Le veo a usted con un optimismo exultante en relación con la Zona de Actividades Logísticas, la ZALIA. Yo le voy a ser sincero, y no quiero ser (...): yo, en su lugar, sentiría una vergüenza terrible. Miren, ustedes llevan, los socialistas asturianos, gestionando este proyecto desde el año 2005. Estamos en 2026: llevan ya más de veinte años gestionando la ZALIA. Esa es la realidad, ¿no?

Pero, sobre todo, y sin duda, y se lo digo con toda sinceridad, este proyecto, que no tiene vuelta atrás, y que además nosotros creemos que es necesario para Asturias, oiga, de momento, lo único que ha supuesto... Usted me hace gracia, porque siempre que comparece lo llama «hemos refundado en 2024 la ZALIA». No, no han refundado nada, han cogido todas las deudas que tenía la ZALIA, que eran millonarias, ciento y pico millones, y mediante una ampliación de capital pues nos las hemos comido todos los asturianos. Esa es la refundación, no hay otra. Es decir, es que... veinte años.

Después de este tiempo, tienen un resultado, que es una reserva de Sunwafe, más la parcela de ASETRA; que les recuerdo, vuelvo a insistir, porque me pareció muy desafortunado, que ustedes,

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

encima, se dedicaron a insultar a ASETRA cuando dudó de que pusiese… su proyecto, por cómo iba la marcha en la ZALIA, y usted poco más que les insultó, les dijo que estaban desfasados, ¿no?

Mire, anuncios, muchos; realidades, pocas. Y eso es lo que hay. Los temas capitales de la ZALIA llevan años sin resolver y siguen sin resolver. Oiga, suministro eléctrico intensivo: sin resolver, usted había anunciado que para 2027, ahora ya dice que para 2028. No están resueltas las comunicaciones de los accesos, no está la INTERZALIA. Le he preguntado más o menos una fecha, aproximadamente, y me dijo: «Bueno, pues el 28 o el 29, o más allá», ¿no? Es decir, no se sabe, ¿no? Y estas son las cuestiones que necesitan concreción, y usted no nos puede decir cuándo van a estar finalizadas. Y ese es un…, claro.

Pero, mire, yo creo que hay una cosa que no llevo bien, ¿no?, que es que usted en alguna ocasión, señor Calvo —y se lo digo con todo el respeto, espero que no le parezca mal— miente, en algunas cosas miente, ¿no?, cada vez que le preguntamos, interpelamos, hacemos alguna pregunta. Usted en el pasado se esmeró en anunciar algo nuevo en la ZALIA, ¿no?, llevan anuncios y anuncios sin parar. Mire, yo le digo, usted me dirá ahora que no es mentira, pero yo los tengo aquí y se los doy, si quiere, al acabar la Comisión para que los vea: en octubre del 24 anunció usted una reserva de suelo de 130 000 metros en la ZALIA. Ahora dice que no es exactamente así. Será que *La Nueva España (El señor diputado muestra un recorte de prensa.)* pues, oye, lo tomó mal, ¿no? Pero usted anunció una reserva de suelo de 130 000 metros. Le he preguntado… Eso sí, nos dijo que no podíamos preguntar porque había que ser discretos —que ya es la pera, ¿no?—, «hay que ser discretos». Supongo que dos años después tendremos que seguir siendo discretos, ¿no? Vamos a llegar a octubre del 26.

Mire, en enero del 25 anunciaron interés empresas logísticas de energías renovables por instalarse en la ZALIA, yo tengo aquí el recorte. «Y confiamos en tener cerrado en esta legislatura —decía— el lanzamiento de la estación intermodal. Los grandes proyectos están ligados a la transición energética». En enero. Oiga, yo no sé qué tal van esas inversiones, ¿no? Mire, en junio del 25 anunciaron que una nueva empresa mostraba interés en adquirir *(El señor diputado muestra un recorte de prensa.)* 45 hectáreas en la ZALIA —junio del 25, ¿eh?—. Y, exactamente en agosto del 25, hace un año, «las adjudicaciones de grandes parcelas en la ZALIA están previstas antes de fin de año».

No, mire, usted hoy ha dicho una cosa que yo quisiera que luego me aclarara, ¿eh?, que la reserva esta de 130 000 metros seguía vigente. Aquí, las cuatro que anunciaron en agosto de 2025: es —vienen descritas— «interés por ocupar 45 hectáreas, 30 hectáreas, 10, 12 hectáreas y 10 hectáreas». Esto *(El señor diputado muestra un recorte de prensa.)* es lo que…, no hay un solo acto que se haya cumplido, y yo no sé qué tal va… Yo supongo que seguirán mostrando interés dos años después, que es lo que me viene a decir usted aquí. A mí me parece inconcebible. Mire, yo le voy a decir algo. ¿En qué estado están las actuaciones? ¿Después siguen mostrando interés, pero no hay ninguna reserva? Es incomprensible. Oiga, está algo… Yo me refiero a la suya, a su gestión, ¿eh?, señor Calvo, y a la de Barbón. Esto es el cuento de la buena pipa, pero el cuento de la buena pipa literalmente. Yo quiero que usted un día venga aquí y diga fechas, y que no me conteste en cada comparecencia que tengo las actas, lo mismo. Oiga, ¿cuándo van a hacer ustedes algo de verdad?

Otra cosa —y finalizo, ¿eh?— que me ha llamado la atención: yo preguntaba aquí al responsable de la Oficina Económica de Presidencia, y yo no sé si es verdad que ustedes están en contacto, pero a mí me gustaría saber qué gestiones se hacen con afección a la Oficina Económica de la Presidencia, con Sekuens o con la Oficina de Madrid, ¿no?, porque yo creo que no están haciendo ninguna venta de esto, y yo… Sigan, nada, les animo a que sigan recogiendo muestras de interés, que es muy positivo, ¿no? Pero, señor Calvo, se acaba la legislatura y estamos como estábamos, y seguramente va a ser otro Gobierno el que tendrá que bregar con todas estas cuestiones.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Mixto.

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

Señor consejero:

Gracias por comparecer para hablar de ZALIA.

Convendrá conmigo en que cuando uno revisa hemeroteca y compara lo que nos dicen —no solamente en este caso el consejero de Movilidad, ¿eh?, podríamos decir lo mismo del consejero con competencias en materia de, vamos, industria y también los consejeros anteriores—, cuando uno revisa la hemeroteca ve que se nos repite lo mismo año tras año. Lo único que cambia son los plazos, y yo creo

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

que, si empezamos a ver desde el año 2005 hasta ahora, vemos cómo se repite lo mismo, pero cambian los plazos.

Usted me hablaba ahora de la importancia o de la necesidad de contar con fondos europeos para esa estación intermodal, pero es que cuando uno va al año 2011, al año 2012, al año 2013, al año 2014, al año 2015, al año 2016 ve al consejero o consejera de infraestructuras —con el diferente nombre que tenga la consejería— explicando cómo se va a ir a la Unión Europea a buscar fondos para este asunto. Repito, año tras año, década tras década. Y yo antes le preguntaba en relación con las garantías de que esta vez va a ser diferente y si este proyecto que terminó ahí en la ZALIA, cuando en la ZALIA todavía está pendiente absolutamente todo, tenemos garantías de que va a ser diferente a otros proyectos que se han anunciado o a otras parcelas que se han comprado en la ZALIA, en concreto la relativa a ASETRA.

Mire, señor consejero, yo creo que compartimos todos, entiendo que todos, ese interés en que la ZALIA funcione, ese interés en que a la Zona de Actividades Logísticas del Principado de Asturias lleguen empresas, que haya actividad industrial, que haya actividad sobre todo también logística y que se cree empleo. Pero para eso también yo creo que hay que decir la verdad, ¿no?

Mire, usted decía ahora, cuando le preguntaban por la subestación eléctrica, hablaba de que ya estaba en marcha —parece ser que el año que se daba era el año 2027, no sé si eso habrá cambiado— ese proyecto al que usted hace referencia de Entrevías. En el breve tiempo en que estuvo la consejera Belarmina Díaz como consejera de Industria, de las pocas cosas que le dio tiempo a hacer, una de ellas fue reunirse con el Ayuntamiento de Gijón para hablar de la necesidad de que el Ayuntamiento cediese un terreno para construir allí la subestación eléctrica. La señora Belarmina Díaz, por causas que no vienen al caso, dejó de ser consejera poco tiempo después de haber jurado, de haber prometido el cargo, y su sustituto se olvidó más de aquello y parece que la idea fue otra.

En relación con la ZALIA es todo así, es todo así: un día nos anuncian que el Gobierno de España va a financiar la mitad de la INTERZALIA, de la estación intermodal, y al día siguiente vemos cómo, efectivamente, va a financiar la estación intermodal, pero lo hacen en Cantabria. Entonces, nos dicen que «bueno, que ya se verá cómo se hace aquí la INTERZALIA, que hay que recurrir a fondos europeos». Y, como digo, así es todo en relación con la ZALIA.

Yo espero, de verdad, señor consejero, que por fin en algún momento pueda estar todo resuelto en relación con la Zona de Actividades Logísticas, que después de veinte años de tira y afloja podamos contar con una subestación eléctrica que dote de electricidad a esos terrenos, que los podamos dotar de los accesos, que podamos contar con esa estación intermodal, que podamos contar también en el Principado de Asturias con un ancho europeo que nos permita competir en igualdad de condiciones con otros corredores ferroviarios. Yo de verdad que todo eso lo espero.

Pero, claro, en relación con las respuestas que usted nos ha dado a las preguntas que le hemos hecho, sin un plazo concreto, sin una fecha concreta, sin saber cómo vamos a financiar la estación intermodal… «Bueno, pues ya veremos a ver qué nos da la Unión Europea, si nos da algún mecanismo, si a lo mejor esta vez acudimos y nos da la razón». Claro, repito, es que llevamos más de una década diciendo esto, diciendo que vamos a ir a la Unión Europea a buscar financiación para la estación intermodal. Oiga, póngase usted…, de verdad, arremánguese de una vez, hable usted con el Gobierno de España, firme usted ese convenio que es necesario para que financie el 50 %. Si Óscar Puente no quiere saber nada de ustedes y no lo va a financiar, busquen de verdad otros mecanismos, presupuesten. Pero hagamos algo, quiero decir, hagamos algo.

Yo entiendo que ese…, vamos, ese anuncio que realizaron en el mes de junio en colaboración con el Puerto de Gijón de que se iba a solucionar todo el problema logístico y que la ZALIA iba a ir como un cohete —utilizando la misma palabra que utiliza el presidente del Gobierno— yo entiendo que les queda muy bien. Pero es que el problema que tenemos, señor Calvo, es que las cosas envejecen demasiado rápido y demasiado mal, así que a ver si la próxima vez que hablemos de la ZALIA algún anuncio concreto nos puede traer.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies.

La señora **CAMPOMANES ISIDORO:** Gracias, presidenta.

En primer lugar, quiero agradecer, ¿cómo no?, al consejero por sus explicaciones en esta comparecencia.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Yo voy a fijar la posición de mi grupo parlamentario. Y quiero decir que lo hacemos, evidentemente, con una mezcla de preocupación y también de exigencia: preocupación por la situación de un proyecto, como todas sabemos, estratégico para nuestra comunidad y exigencia de responsabilidad a quien tiene la responsabilidad y competencia para desbloquearlo.

Como todas sabemos, la ZALIA se concibió como una infraestructura logística industrial de primer orden llamada a situar Asturias en el centro del Arco Atlántico, 1 000 000 de metros cuadrados con el cien por cien de participación pública; un proyecto que, como ya se dijo, nació en 2005 y que veinte años después sigue siendo —y quiero aquí rescatar las palabras de nuestro portavoz en el Ayuntamiento de Gijón, Javier Suárez Llana— un verdadero solarón industrial que solo sirve para cultivar plumero de la pampa, en vez de generar crecimiento económico.

Por tanto, entendemos, señor consejero, que la situación es grave. La ZALIA es una metáfora de algo que no existe en Asturias: una verdadera política industrial. Y lo decimos, lo sentimos con total crudeza, porque el tiempo perdido no se recupera. Los dos únicos avances en dos décadas han sido la construcción de uno de los accesos previstos y varios anuncios de licitaciones para una subestación eléctrica, que se han ido aplazando.

Desde nuestro grupo, además, venimos reclamando medidas urgentes y, además, de forma histórica: ya en 2014 Jesús Iglesias presentó una moción en el Senado para que la ZALIA fuera considerada infraestructura logística de inversión prioritaria, porque es la figura, la categoría que garantiza que será una prioridad la inversión del Gobierno de España. Y lo hicimos precisamente porque sabemos que la ZALIA completa lo que ha sido la planificación estratégica de Asturias, junto también con la ampliación de los puertos de El Musel y Avilés y la construcción de la variante de Pajares. Por tanto, insistimos, la ZALIA no puede seguir siendo una promesa incumplida, y desde Convocatoria por Asturies seguimos exigiendo:

Primero. Que se licite, se adjudique o se solucione de forma inmediata la subestación eléctrica, porque es evidente que sin energía no hay industria posible.

Segundo. Que se finalice la urbanización de los elementos secundarios que quedan pendientes y se inicie de una vez la comercialización de las parcelas.

Tercero. Que se garantice la conexión de la ZALIA con la «Y» y con El Musel, porque también es evidente que sin conectividad no hay intermodalidad real.

Cuarto. Que se mantengan los compromisos previos en la financiación y participación de la construcción de una estación ferroviaria intermodal intermodal en la ZALIA.

Quinto. Que tanto este Gobierno como el Ministerio de Fomento cumplan con la lealtad institucional que exige asumir los compromisos derivados de la decisión de iniciar proyectos compartidos. No nos parece de recibo que se nieguen los avales necesarios para continuar con el proyecto en el porcentaje correspondiente a la participación accionarial del Estado a través de los puertos de Avilés y El Musel.

Señorías, la ZALIA es una oportunidad que sin duda Asturias no puede permitirse perder. La industria genera empleo estable, de calidad y con derechos. Ese es precisamente el empleo que defendemos desde Convocatoria por Asturies. Y para que esa industria llegue hace falta también voluntad política. Y no dudamos tampoco de que este Gobierno la tenga, pero es cierto que no podemos, como ya he dicho, seguir perdiendo más tiempo. Nos preocupa el futuro del sector industrial en Gijón y en Asturias. Nos preocupa que, mientras se anuncian proyectos como el de Sunwafe, con 2600 empleos, la ZALIA siga sin reunir las condiciones básicas para atraer y retener inversión industrial.

Por tanto, desde Convocatoria por Asturies seguimos, y vuelvo a repetir, exigiendo un calendario concreto, con plazos y responsabilidades, y quisiéramos que esta comparecencia marque el inicio de una verdadera hoja de ruta para que la ZALIA sea, de una vez por todas, un motor de desarrollo económico y de empleo para Asturias.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Vox.

El señor **CENTENO MARTÍN:** Gracias, señora presidenta, otra vez.

Bueno, que quede claro desde el principio: ¿quién de los aquí presentes no quiere que venga a Asturias una inversión que genere, como acaba de decir la compañera, 2600 puestos de trabajo y que genere valor añadido, riqueza y todo esto? Esto está clarísimo. Pero, claro, los diputados de la oposición

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

trabajamos con los datos que tenemos a fecha de hoy, y de eso se trata el objeto de la comparecencia. Y a fecha de hoy tenemos la misma certeza que hace un año, que hace dos, que tres: o sea, ninguna.

Vamos a ver, se presenta..., incluso con los papeles, han iniciado un proyecto estratégico, acogido a la ley que los regula, para reservar, cosa que parece que se ha hecho mediante el pago de una fianza, 300 000 metros cuadrados en la ZALIA. Bien.

Pero analicemos el proyecto: a fecha de hoy, a fecha de hoy lo que tenemos es, una vez más, capitalismo de amiguetes. Y voy a poner un ejemplo: pongamos por ejemplo que yo, el señor Cuervas-Mons y el señor De Rueda montamos una sociedad con 1000 euros cada uno. Una vez que está montada, hace dos años, nos vamos a Europa —sobre todo el señor Cuervas-Mons, que tiene buena dialéctica— y empezamos a convertirnos en lobistas de la transición energética: nos juntamos con gente como Teresa Ribera y von der Leyen y contactamos con los inversores de EIT, hacemos una ampliación de capital y transformamos nuestros 3000 euros en 1 500 000, y venimos anunciando un proyecto estratégico de una inversión de 700 millones, previa obtención de 200 de fondos públicos: o sea, el Estado español pone 200 y nosotros y nuestros amiguetes de Europa, 1,5. Hasta los 470 millones que faltan... ¿Alguien con sentido común se puede imaginar que los inversores privados van a poner esos 470 millones en un capitalismo de amiguetes que, si no se cierra, blindado, para ganar dinero, no entramos, teniendo un proyecto sin, a fecha de hoy, suministro eléctrico suficiente? ¿Alguien se imagina que inversores privados van a entrar en esta historia?

Como nos ha ratificado el señor Calvo, el único dinero que hemos visto, que es una reserva, una fianza por 690 000 euros —una menudencia en comparación con los 700 de inversión—, tiene cláusulas de rescisión, como no podía ser menos, si el proyecto no sale adelante —ojo, no por mor de los inversores, sino por falta de infraestructuras necesarias para instalarse—, porque, como se diría en el vulgo, esto chupa electricidad que no veas, con lo cual todas nuestras cautelas entiendo que, a fecha de hoy, con información que suministra su consejería, están muy requetebién fundadas.

O sea, queremos que haya inversión, queremos que haya creación de empleo, queremos que la ZALIA salga adelante, pero a fecha de hoy no tenemos ninguna certeza.

Las únicas certezas que tenemos son dos. El proyecto de tramitación como proyecto de interés estratégico se ha paralizado por decisión de la empresa, porque esa misma ha anunciado que hasta febrero del 2027 no va a poder pronunciarse sobre si tiene inversores necesarios para llegar a los 470 millones que le faltan. Viene al pelo a este Gobierno, porque en febrero del 27 estaremos a tres meses vista de las elecciones. ¿Qué ocurrirá si estos inversores se retiran? Pues imagino que para el partido gobernante la hecatombe, pero eso nos da igual.

Y la segunda certeza que tenemos es clara: a fecha de hoy, tras veinte años de existencia y tras haber asumido todos los asturianos, con este juego de la bolita, todas las pérdidas generadas por la malísima gestión de ZALIA durante estos años, puesto que los préstamos de la banca primero fueron asumidos por el Principado en préstamos participativos y posteriormente se negó todo vencimiento y todo cobro de intereses asimilándolos a capital, lo que tenemos es que todos los años la ZALIA consume 800 000 euros en nada, es decir, 250 000 en mantenimiento de los praos, como decimos aquí, y 550 000 en sueldos y luz y agua de las personas que estén por allí.

Pues nada más. Espero que el proyecto salga adelante. Pero, ya le digo, conociendo este tipo de proyectos de inversores que no arriesgan nada, porque todo está hecho a la luz de las subvenciones públicas, tanto europeas como nacionales, si no hay estación eléctrica y suministro eléctrico suficiente, el proyecto, por sentido común, se vendrá abajo.

Muchas gracias.

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

El señor **SUÁREZ FERNÁNDEZ:** Gracias, presidenta.

Bueno, ante todo, agradecemos al señor consejero su comparecencia y las respuestas detalladas a esas cuestiones planteadas por los grupos.

Hace un par de semanas le comentaba al consejero de Ciencia si le había sorprendido ver en el orden del día una comparecencia sobre SOGEPSA, y hoy me recuerda a esa fijación de posición que tuve. Yo creo que a nadie nos sorprende ver en el orden del día esta comparecencia sobre ZALIA: lo decía, era un tema muy manido, muy dado a estirarlo la oposición, a rellenar comisiones, cuando poco se tiene que decir sobre la labor de control y orientación del Gobierno. También es muy manido hablar de

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

proyectos de hace veinte años, mezclar y diluir cada uno de los años, y ese sí que es el cuento de la buena pipa del que usted habla, señor Cuervas-Mons.

Y podemos hablar de pasado y podemos hablar de futuro. Nosotros preferimos hablar de futuro. Y son tantas las comparecencias y preguntas al consejero sobre ese asunto que a mí me venía a la cabeza ese dicho de que, cuando tienes un bebé, si lo miras, si lo mides todos los días, a veces te parece que mengua. Y yo creo que eso esperaba la oposición, que este proyecto menguara hoy. Pero le había crecido: la ZALIA está avanzando, la ZALIA ha continuado avanzando a pesar de ustedes, porque también escucharle a usted decir que el Partido Popular es el primero que cree en la ZALIA, cuando año tras año en el debate de presupuestos vemos enmiendas planteadas por ustedes que retirarían la financiación a la ZALIA… Esa es la realidad, ese es el apoyo de ustedes a la ZALIA.

Y lo decía el consejero: estamos ante una nueva etapa, iniciada tras esa refundación de la sociedad en 2004, en la que algunos aportamos ese granito de arena con esa autorización de la Junta General en la que se ha logrado desbloquear, pasar de esa parálisis administrativa a una secuencia de hitos concretos y tangibles que ha detallado el consejero.

En primer lugar, esa atracción de grandes proyectos, que el pasado 30 de enero se acordó esa adjudicación de cerca de 300 000 metros cuadrados para la llegada de Sunwafe. También recordó que se avanza a buen ritmo en esa inversión tras contratar a Tresca para su ingeniería integral. También, ese anuncio que hacía el propio presidente de la tramitación de la declaración de Sunwafe como proyecto de interés estratégico regional a pesar de que parezca que a algunos hoy les moleste, creen que Sunwafe no debería ser un proyecto de interés estratégico regional, sembrando la duda, por supuesto, en la inversión anunciada para Asturias. Una figura que no es un mero trámite, lo recordaba el consejero, y que no solo permite agilizar ese proyecto, dar prioridad, también otorga deberes de cumplimiento a la propia empresa esa declaración PIER y esa fianza depositada.

Lo comentaba también el consejero, ese dinamismo comercial constante, contando con cuatro nuevas manifestaciones de interés, la última de ellas el pasado verano, que se ha sumado esa cuarta a las tres con las que ya se contaba, y también ese procedimiento de comercialización abierto en la ZALIA y adaptado a las nuevas… y a las necesidades de los proyectos que manifiesten ese interés.

Cabe resaltar también el impulso decidido a las infraestructuras energéticas, un elemento que hemos debatido aquí en bastantes ocasiones y crucial para garantizar esa implantación industrial. Estamos hablando de la subestación de Entrevías, que anunció el consejero, a cargo de la empresa distribuidora, y que ya tiene avanzada esa tramitación, y toda esa coordinación, con ese anillo central que también conocíamos, y manifestó el propio presidente en el debate de orientación política ese avance con las obras la subestación de Cardoso que ya han comenzado y próximamente con la información pública de la subestación de Reboria.

En el plano de la conectividad logística, recodaba el consejero que ZALIA se consolida como esa pieza estratégica dentro del corredor atlántico con esa reserva de más de 210 000 metros cuadrados para esa futura INTERZALIA. Y a ello se suma, y así lo ha trasladado el propio consejero, el desarrollo tanto del proyecto ISLA, enfocado a esos aparcamientos seguros de transporte pesado y gestión inteligente, como esa búsqueda de financiación, conjuntamente con el Puerto de Gijón, ese proyecto Atlantic RailPort, a través de la plataforma CEF, todo ello para conectar eficazmente El Musel, la red ferroviaria y el corredor atlántico en esa plataforma intermodal. Como decía el consejero, son medidas que ya cobran un sentido coherente, ese nuevo plan de empresa de ZALIA, estructurado y que se culminará antes de final de año, integrando captación empresarial, suelo, energía, logística y vertebración del territorio.

Y, frente a esa crítica destructiva que vemos hoy y hemos visto en este asunto durante meses, catastrofismo, el Gobierno del Principado demuestra rigor, estrategia y trabajo planificado, esa refundación en 2024 fijó el rumbo, la hoja de ruta, y hoy presenciamos avances reales. ¿Que queda mucho por hacer? Sí. ¿Qué se ha avanzado? También, por supuesto. Y, por ello, desde el Grupo Parlamentario Socialista animamos al consejero a continuar avanzando y reiteramos nuestro apoyo a un modelo de gestión orientado a generar empleo, captar inversión y convertir a la ZALIA en ese auténtico polo logístico y polo industrial del norte de España.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Tiene turno ahora, consejero, para cualquier precisión que quiera, por cinco minutos.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Sí, brevemente.

Primero, una broma, ¿no?, porque, después de escuchar a la oposición, el que envejece pronto y rápido casi soy yo, ¿eh? Es decir, da una sensación de, evidentemente, de que nunca avanza nada. Esto de hablar mal de Asturias desde la oposición ya no es que sea una costumbre, es un mantra. Y, si vamos a ZALIA, bueno, pues es imposible, ¿no?, que salgan de ahí.

En todo caso, sí he notado un cambio, es decir, hay un punto de inflexión: hemos superado la fase de dudar de ZALIA y ahora planteamos la duda sobre los proyectos que llegan a ZALIA, una cosa que, además, es totalmente llamativa, ¿no?, me gustaría al mismo nivel de exigencia, de profundidad en el análisis sobre algunos proyectos, ¿no?, por ejemplo, que se están desarrollando en las ciudades donde gobiernan: proyectos sólidos, ¿eh?, ya totalmente implantados y que están logrando la llegada de importantes proyectos (permítanme la ironía).

Dicho esto, lo que hace el Gobierno es trabajar con responsabilidad. Y lo que no podemos es convertir esta Junta en un debate en el que se intente dañar la llegada de productos a Asturias, proyectos que hace no demasiado tiempo eran casi generacionales, hablar de inversiones de centenares de millones de euros para industrias que además transforman nuestra realidad industrial, es decir, que cambian y que nos acercan a lo que queremos, ¿no?, un nuevo tejido industrial que tenga futuro, que no solo sea un tejido industrial que se tiene que reconvertir.

Así que, aunque entiendo que es necesario que actualicen sus discursos, algunos, y que los pongan a la fecha de hoy, les animo a que relean mi intervención: creo que es pedagógica y adelanta en gran medida la información que reciben los consejeros de la sociedad. Y, por lo tanto, quiero trasladarles también esa confianza en que tienen la información precisa para conocer cómo estamos trabajando. Y que no hay que ocultarlo: sacar adelante este proyecto de la situación de bloqueo que tenía era muy complicado, ponerlo a disposición de la captación de inversiones sigue siéndolo. Tener la oportunidad de canalizar proyectos de centenares de millones de euros, evidentemente, plantea incertidumbres. Pero insisto, Si no tuviésemos ZALIA, no podríamos aspirar a captar esos proyectos. Ese es el gran activo, esa es la responsabilidad que asumimos juntos al aprobar en la Junta la refundación de la sociedad, tener un problema o tener un activo con un coste. Eso es lo que hicimos.

Así que valoro, quiero quedarme con lo positivo, de ahí de donde se puede sacar algo positivo, que es que estemos en ese punto de inflexión, y vamos a seguir avanzando paso a paso. Hay proyectos que, por supuesto, trascienden legislaturas y que van a requerir mucho tiempo y mucho trabajo por delante, porque lograr financiación no es fácil. Ojalá fuese una cuestión de arremangarse, como se dice aquí, y trabajar de verdad, pero, bueno, qué lugares comunes son esos.

Así que, nada, pues eso, vamos a seguir haciendo el trabajo que nos toca a los que gobernamos. Y a los de la alternancia, por favor, si quieren ser alternancia de algo, hablen bien de Asturias, háblenlo con su jefe, porque no creo que le guste demasiado esto que está escuchando hoy aquí.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Comparecencia, a solicitud de seis diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias para que informe sobre las actuaciones y obras dependientes del Gobierno de España que afectan al Principado de Asturias

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos al segundo punto del orden del día, comparecencia, a solicitud de seis diputados del Grupo Parlamentario Popular, del consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias para que informe sobre las actuaciones y obras dependientes del Gobierno de España que afectan al Principado de Asturias.

Esta comparecencia seguirá el mismo formato que la anterior. Así que, consejero, tiene usted tiempo de diez minutos para su exposición previa.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Vamos allá. Voy a intentarlo en los diez minutos.

El Gobierno de Asturias tiene una única prioridad: defender los intereses de Asturias. Y ese criterio está presente en todas nuestras decisiones, y lo está especialmente respecto de las infraestructuras del Estado que necesita nuestra comunidad. Tenemos competencias propias, que ejercemos, pero también responsabilidades, que asumimos. Eso sí, no deberían confundirse ni debería intentar que se

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

confundiesen. Y así defendemos y exigimos al Gobierno de España todas aquellas actuaciones que corresponden al Estado y que son necesarias para Asturias.

Desde esa posición trabajamos con el Estado para avanzar en los proyectos prioritarios; buscamos acuerdos cuando permitan resolver problemas; negociamos cuando existe margen para mejorar las soluciones, y reclamamos cuando los compromisos no se cumplen o los plazos no son los adecuados. Lo hacemos, reitero, con una posición clara: Asturias es lo primero.

Tenemos, por tanto, una posición definida sobre las infraestructuras que Asturias necesita y contamos además con un respaldo amplio a través del acuerdo de la Alianza por las Infraestructuras del Estado que Asturias Necesita. La Alianza reúne veinticuatro organizaciones políticas, sociales y económicas, y ha permitido alcanzar una posición común sobre las principales actuaciones del Ministerio de Transportes que necesita nuestra comunidad. Ese consenso tiene un valor muy importante porque permite que, cuando el Gobierno de Asturias habla, lo hace, además de con toda su legitimidad, con todo el respaldo posible. En este marco, desde Asturias conocemos bien cuáles son nuestras necesidades prioritarias, exigimos su desarrollo y señalamos con claridad los avances, pero también todo aquello que todavía está pendiente o no se cumple.

Me gustaría hacer un breve repaso, somero, a esas prioridades o a esas principales prioridades.

En el ámbito del corredor atlántico ferroviario, tenemos necesidades fundamentales para mejorar la conexión ferroviaria de Asturias con el resto de España y con Europa y aprovechar al máximo la apertura de la variante de Pajares para tráfico mixto. Hablamos, por ejemplo, de la variante de Villabona; de la tercera vía de mercancías entre Serín y Gijón; la renovación entre la Pola y Gijón; las conexiones intermodales con la ZALIA; los accesos ferroviarios a los puertos de Gijón y Avilés. Son actuaciones diferentes que responden a una misma necesidad: aumentar la capacidad de la red ferroviaria asturiana en el marco del corredor atlántico y mejorar sus prestaciones tanto para viajeros como para mercancías.

Quiero destacar la variante de Villabona, que alcanza un avance relevante con la aprobación provisional del proyecto y su sometimiento a información pública. La actuación permitirá mejorar las condiciones de explotación de la red, favorecer el transporte de mercancías y reducir los tiempos de viaje. Y entre sus efectos está también la posibilidad de mejorar la conexión ferroviaria entre Oviedo y Gijón, con un tiempo de viaje inferior a veinte minutos. Para Asturias esta inversión es fundamental y tiene que materializarse cuanto antes.

Quiero también hablar de la interoperabilidad ferroviaria que antes apuntábamos. Desde el Gobierno de Asturias estamos trabajando directamente para que las necesidades específicas de nuestra región estén adecuadamente incorporadas a las soluciones europeas sobre interoperabilidad en el corredor atlántico. Asturias necesita estar plenamente integrada en esta red y necesita que las decisiones técnicas que se adopten tengan en cuenta las características y necesidades de nuestra infraestructura ferroviaria y de nuestros puertos. Necesitamos avanzar hacia el ancho internacional. Para ello, hemos remitido un completo informe justificativo tanto al Ministerio de Transportes como al coordinador europeo del corredor atlántico, que, atendiendo a nuestra solicitud, nos ha abierto un canal directo de comunicación al respecto.

En materia de cercanías, exigimos el cumplimiento íntegro de los Acuerdos de la Castellana y acelerar el ritmo de ejecución del Plan de Cercanías. El plan, como saben, contempla una inversión de 1586 millones de euros. Esta inversión tiene que traducirse en más actuaciones ejecutadas, mejoras reales en la red, un servicio más fiable para quienes utilizan diariamente el ferrocarril, y una renovación total de su flota. Reconocemos importantes avances en la inversión, pero su ritmo sigue siendo insuficiente y la calidad de servicio sigue estando penalizada por décadas sin inversión.

Nuestra posición va más allá del horizonte temporal del plan. Asturias está trabajando también en la definición de la red que necesitamos después de su ejecución. Queremos conocer cómo evolucionará la malla ferroviaria, qué modificaciones serán necesarias, cuáles serán las condiciones para abordar en el futuro un eventual cambio en el modelo de gestión que dote a Asturias de soberanía sobre nuestra red de cercanías. Queremos, además, proponer ya modificaciones de la malla ferroviaria, como los nuevos trenes semidirectos, y avanzar hacia una malla única de transporte público en toda Asturias.

En las áreas urbanas tenemos también actuaciones ferroviarias que requieren avances concretos, aunque vamos conociendo algunos: en Gijón, el Plan de Vías, la estación intermodal y la solución ferroviaria vinculada al metrotrén, actuaciones fundamentales para completar la transformación de la movilidad de la ciudad y del área metropolitana asturiana; en Avilés, la integración ferroviaria y la

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

eliminación de la barrera existente, que requiere continuar con la definición de la solución técnica más allá de la primera fase, ya anunciada. En todos estos proyectos mantenemos una posición clara: necesitamos avanzar en su tramitación, financiación y plazos de ejecución. Hay que aumentar de manera decidida el ritmo de inversión.

Junto al ferrocarril me gustaría destacar cuatro prioridades en materia de carreteras que requieren una respuesta concreta del Estado y que pude trasladarlo personalmente en la última Conferencia Sectorial de Transportes. Me refiero a los accesos al puerto de El Musel, de manera asociada a la humanización de la avenida Príncipe de Asturias, en Gijón; la autovía del suroccidente, y el enlace de Robledo. En estos proyectos reclamamos algo perfectamente concreto: plazos y calendario de ejecución; que se cumpla ya con lo comprometido con Asturias y que ha sido, además, comprometido por los actuales responsables del Ministerio.

En los accesos a El Musel, y una vez el Ministerio ha aceptado la propuesta integral de accesos al puerto del Gobierno de Asturias, se debe proceder de manera inmediata a la licitación del desdoblamiento entre Lloreda y Veriña; como saben, una actuación fundamental para mejorar la conexión del área portuaria industrial, para reforzar la capacidad logística de Asturias y para retirar tráfico pesado de las zonas urbanas.

En la necesaria humanización de la avenida Príncipe de Asturias, el Gobierno de Asturias ha asumido y ha ofrecido incluso asumir la ejecución de las obras. El Ministerio ha respondido que se compromete a ejecutarlas, y debe ser cuanto antes, deben hacerlo ya.

En la autovía del suroccidente necesitamos que las obras de Casazorrina finalicen de una vez y que la apertura del tramo Salas-Cornellana se produzca cuanto antes, para seguir avanzando en el eje La Espina-Ponferrada por Tineo y Cangas del Narcea. Así lo estamos avanzando desde el Gobierno de Asturias con el procedimiento para diseñar el tramo entre La espina y Tineo.

En el enlace de Robledo, que permitirá conectar la «Y» con las autovías autonómicas, el proyecto cuenta con aprobación provisional desde marzo de 2026 y continúa su tramitación administrativa, con una inversión prevista de 26,9 millones de euros. El objetivo está claro: completar estos trámites y disponer de una infraestructura que mejorará significativamente la fluidez del tráfico entre nuestras autovías.

En estas cuatro exigencias pasamos a un nivel de petición mucho más exigente. No pedimos más compromisos porque ya han sido comprometidas con Asturias; pedimos fechas concretas para su ejecución.

Quiero detenerme un momento para hablar de la autopista del Huerna. Evidentemente, la posición del Gobierno es inequívoca: queremos el final del peaje. Asturias lleva demasiado tiempo soportando una situación que afecta directamente a la movilidad de ciudadanos y empresas y que encarece una conexión esencial para nuestra comunidad. Sabíamos que era una situación injusta, ahora también sabemos que es una situación ilegal, y por eso reclamamos una solución definitiva y por eso hemos llegado hasta el Tribunal Supremo. Y, mientras llega esa solución, reclamamos el descuento total del peaje como medida inmediata. Queremos que 2026 sea el último año con peaje y que 2027 comience sin ese coste para los usuarios. Esta reclamación adquiere todavía mayor importancia cuando la infraestructura está sometida a obras y restricciones que afectan a las condiciones de circulación. En estas circunstancias, la respuesta tiene que ser incorporar estas medidas, estas bonificaciones que protejan a quienes utilizan diariamente la autopista. Nuestra posición, por tanto, sobre el Huerna está definida y la vamos a defender por todos los medios a nuestro alcance y hasta el final.

Sirva este breve repaso como ejemplo de la posición del Gobierno de Asturias. La red viaria y ferroviaria tienen que responder a las necesidades reales de desplazamiento en nuestra población y en nuestra actividad económica. Oviedo, Gijón y Avilés necesitan conexiones eficaces, pero también las necesitan el conjunto de nuestra área metropolitana, nuestras cuencas y nuestras alas, de oriente a occidente.

El transporte público y el ferrocarril tienen que ofrecer alternativas eficaces para los desplazamientos cotidianos. Las carreteras tienen que garantizar conexiones eficaces, y las infraestructuras portuarias y logísticas tienen que estar conectadas adecuadamente con las redes nacionales europeas. Por eso defendemos una planificación coordinada de carretera y ferrocarril. También hacemos un seguimiento de las obras y las incidencias que afectan al servicio. Cuando una actuación provoca restricciones, la ciudadanía necesita información, alternativas y plazos claros.

Señorías, Asturias tiene una posición común sobre las principales infraestructuras del Estado que Asturias necesita. La Alianza permitió construir ese consenso y reunir en una misma posición a

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

veinticuatro organizaciones políticas, sociales y económicas. Vamos a preservar esa unidad, porque es útil para Asturias, y vamos a utilizarla para hacer seguimiento de cada compromiso y para exigir respuestas allí donde sigan pendientes. Reconocemos los avances que se producen y señalamos con la misma claridad las actuaciones que siguen sin una respuesta suficiente. Queremos, por tanto, que las actuaciones avancen, queremos que los proyectos tengan financiación, queremos que los trámites terminen, queremos que las obras comiencen y queremos que los plazos se cumplan. Lo vamos a hacer mediante un diálogo cuando el diálogo permita empezar, mediante negociación cuando sea necesario concretar soluciones, y mediante todas las vías precisas cuando haya que exigir el cumplimiento de los compromisos.

Muchas gracias.

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

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Popular, por quince minutos.

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

Buenos días, consejero:

Bueno, yo le he escuchado, como siempre, con atención y tengo que decir algo: ha ido usted a un buen ritmo de lectura, ha ido bastante rápido y, aun así, yo creo que le ha faltado tiempo, porque, claro, los incumplimientos del Estado con Asturias nos podían dar para estar aquí una semana encerrados, porque es que es, o sea, yo le estaba escuchando, y no ha sido usted exhaustivo, ha ido a los principales, podíamos ir a más.

Siempre me dice usted —además, siempre empieza con ello— que no es el responsable. Yo siempre le digo lo mismo: no es el responsable, obviamente es responsabilidad del Gobierno de España, por cierto, de su mismo partido y de un ministro de su mismo partido, pero usted es el máximo interlocutor en Asturias en esta materia y su responsabilidad es intermediar —eso no me lo negará— y, una de dos, o usted es un fracaso absoluto como intermediador —puede ser— o no lo intenta. Usted nos dice que lo intenta, yo no tengo por qué no creerle, pero, si usted lo intenta, es un fracaso bastante evidente su intención, en algunos temas palmario el fracaso, porque no solamente no avanzamos, sino que en alguno de los temas ya es que se opone directamente el Gobierno de España y se persona contra los intereses de Asturias, lo cual es inédito, creo recordar, contra un Gobierno del mismo color.

Y no nos va a dar tiempo, yo tengo aquí más temas que usted incluso, pero vamos a intentar centrar alguno, a ver si nos aclaramos un poco.

Mire, el primero, vamos a empezar por el Plan de Vías, que usted también lo nombró. Primero, vamos a recordar un dato que creo que es importante, un dato de partida, para el que no lo conozca. La estación —abro comillas— «provisional» —cierro comillas— de Gijón data del año 2011. O sea, llevamos quince años de estación provisional, y, evidentemente —estará usted conmigo, salvo que usted ahora haga unas declaraciones titulares—, no se va a abrir este año, ¿no?, no va a haber estación, o sea, va bastante para largo.

Entonces, yo lo que les reconozco ustedes —le voy a hacer un par de preguntas— es su maravillosa manera de nombrar las cosas para que parezcan otras. Ahora tenemos, en teoría —que ahora explico por qué «en teoría»—, licitada la fase 1. No está licitada, está aprobada su futura licitación, no le digo que se demore mucho o poco, pero ya tiramos un poquito más del verano adelante. La fase 1.

¿Qué es la fase 1? Porque, si yo no me equivoco —también es una de las preguntas que le hago—, claro, en esto ha pasado tal cantidad de tiempo que las estimaciones previstas iniciales, las últimas que nosotros hemos encontrado presentadas por el Ministerio, cifraban lo que era el proyecto completo, el proyecto global, por encima de los 350, creo recordar, 340 millones de euros. Claro, a día de hoy ya no sé cuánto será, porque han pasado unos cuantos años.

La fase 1 son, con IVA, 50. Entonces, ¿qué vamos a hacer, diez fases, ocho fases para acabarlas...? No, la fase 1, no, vamos a empezar la obra tirando un viaducto que, como le acabo de decir, desde el 2011 al 2016, lleva quince años sin servicio y, quince años después —si quiere, nos ponemos una medalla los asturianos—, hemos conseguido que, quince años después, tiremos un viaducto.

Yo ahora, en esta primera historia, le hago dos preguntas concretas: una, ¿cuál es el montante global de todo?, si es que usted nos puede dar un montante aproximado, pero se lo digo de verdad, no va con mucha trampa esta pregunta o, por lo menos, vamos, yo es que no lo he encontrado actualizado a día de hoy; ¿qué porcentaje sería esta fase 1 de ese montante global?, ¿y qué...?, porque, bueno, la fase 1 usted sabe que iba a empezar, ya no voy a contar los retrasos, iba a empezar ahora, el 26; el 26 no,

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

pero ahora está aprobada la licitación. Bueno, que va a acabar ya con retraso la fase 1 lo sabemos todos. Pero ¿qué previsión hay de finalización de la fase 1?, ¿y cuál es el montante total del Plan de Vías de Gijón previsto, aproximado, evidentemente, a día de hoy?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, si venimos aquí, evidentemente, cuando se me piden cuentas a mí sobre las infraestructuras del Estado, es para hablar de aquello en lo que estamos de acuerdo para exigir. No voy a venir a contarles lo que ya se ha hecho, que es mucho, para que luego utilicen eso para decir que yo defiendo al Gobierno de España, como si fuésemos poco beligerantes cuando es necesario. Luego eso lo convertimos en que no nos hacen caso. Bueno, es que no se trata de que se haga caso, es que hay que materializar los proyectos y los tiene que materializar un Gobierno que —yo soy el primero— en algunos casos ha incumplido sus compromisos con Asturias, el Ministerio de Transportes, y que por lo tanto tiene que cumplirlos, a pesar de las dificultades que tenga un Gobierno que no tiene unos presupuestos, que eso, evidentemente, tiene mucho que ver en lo que estamos hoy aquí hablando, por qué no salen adelante algunas actuaciones, por ejemplo, en infraestructuras viarias y por qué, a pesar de todo, sí salen aquellas que dependen de organismos como este caso ADIF, que tiene que ver con las instalaciones ferroviarias.

Mire, el Plan de Vías de Gijón tiene retrasos atribuibles evidentemente al Gobierno de España de los dos colores políticos. Y los anuncios grandilocuentes sobre Plan de Vías tienen de los dos colores políticos. Y lo que ha hecho el Gobierno de Asturias en el marco de Gijón al Norte, porque esta semana pasada escuché otras paternidades apócrifas, es solicitar que, para desbloquear este proyecto, se plantease una fase 1, que es asumible con la capacidad de financiación del Estado, 50 %, y 25 % del Ayuntamiento de Gijón y Gobierno de Asturias. Eso es la fase 1, que supone algo menos del 10 % del proyecto global del Plan de Vías, que yo creo que se conoce, porque incluso el plan y el proyecto de estación intermodal han sido presentados, y presentados con la participación del Ayuntamiento de Gijón, y entiendo que estamos de acuerdo en ello.

No diga que el viaducto de Carlos Marx está sin servicio y que lo único que se hace es derribarlo. Yo ayer mismo pasé por el viaducto, ¿eh?, está en perfecto servicio. Lo que es es innecesario, y lo que hay que hacer es reurbanizar esa zona, darle una solución y, a la vez, construir parte de las infraestructuras previas que permitirán avanzar en la estación. ADIF ha anunciado que plantea aprobar también el proyecto de estación intermodal y su licitación y, por lo tanto, avanzar su cofinanciación el próximo año.

ADIF ya ha aprobado la licitación de esta fase 1. Por lo tanto, sí, si me dice: «Oye, pero ¿todavía estamos así, con la estación intermodal, la estación provisional, un Plan de Vías que se empieza a ejecutar?». Sí, pero, como sucede con muchos de los proyectos, de los grandes proyectos, cuya parálisis, en gran medida, no es política, sino que tiene que ver con la capacidad de las Administraciones para financiarlas, pues lo que hemos logrado es al menos desbloquearlo. Y creo que esa fase 1, con esa importancia relativa que tiene porcentualmente, tiene una importancia política mucho mayor, y creo que el Ayuntamiento de Gijón lo ha destacado, sin disculpa de ninguna manera, y así lo hemos hecho públicamente, que esto no oculta o no matiza el resto de incumplimientos que tiene el Ministerio de Transportes con Gijón y Asturias.

El señor **DE RUEDA GALLARDO:** Bueno, en resumidas cuentas, me ha dado el dato: habrá diez fases, si fuera por volumen económico. Y sí le recomiendo un tema. Yo paso mucho por el viaducto, prácticamente paso todos los días, yo no digo que no esté en servicio, no está en servicio como viaducto, porque, evidentemente, hace quince años que nada pasa por debajo. Obviamente los coches suben y bajan, pero pueden ir en superficie perfectamente.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** La previsión con la que se trabaja son tres fases: esta fase 1 y dos fases para la construcción de la estación intermodal, y fases adicionales o una fase adicional, o dos, para la construcción del metrotrén, pero, bueno, eso es otro cantar.

El señor **DE RUEDA GALLARDO:** Bueno, vamos a pasar —si no, no nos da tiempo—, mire, voy a pasar de puntillas —si no, no podríamos entrar en casi nada— al famoso tema —digo «famoso» porque usted y yo lo hemos debatido mil veces— de cercanías, pero solo quiero repasarle un punto aquí. Bueno, hoy, por cierto —siempre se lo miro—, hay dos cifras que me llaman mucho la atención: los 1596 millones prometidos que de ejecución real y pagados a día de hoy, no me va lo va a contestar, pero es una parte mínima, pero lo que sí es real son los más de 1000 servicios suspendidos prácticamente cada

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C00000000409

dos meses, pero es que este mes, en el día de ayer sin ir más lejos —lo miré cuando vine—, en el día de ayer se suspendieron 37, hubo 37 incidencias ayer, que afectaron a 50 servicios, y hoy ya —lo último que miré— había 3 suspensiones de servicios, además, en los trenes de la línea Gijón-Avilés, que ¿cómo va a ir uno a trabajar o va a venir a esta Junta General si viene desde allí? Es imposible.

El tema de cercanías..., pero sí le digo una cosa, porque es que este es el talante de un ministerio socialista y de un ministro socialista de Transportes. Mire, el 16 de febrero del 24, el señor Puente visita Asturias, lo recordará usted. Dijo que iba a invertir más de 300 millones de material rodante, 35 trenes para Asturias, y dijo, en plan condescendiente, bueno, que no podía prometer mucho y que todo esto probablemente no acabase hasta 2027, los 35 trenes. Y, luego, dijo literalmente: «Me van a ver mucho. Afrontaremos los retos con realismo, sin vender motos». Se comenta por sí solo lo del señor Puente, que normalmente, cuando habla, se equivoca, y aquí ya la tomadura de pelo a los asturianos es tremenda, porque, desde luego, los 35 trenes circulando en el 27, salvo que usted dé otra enorme primicia aquí a todos los asturianos, que lo dudo, no van a estar circulando 35 trenes nuevos en Asturias en el 27.

Pero, mire, de lo que sí le quiero hablar —y aquí sí que luego le voy a hacer una pregunta— es del corredor atlántico. Lo tocó usted lateralmente en la intervención anterior con el señor Pumares. Mire, aquí no nos haga usted trampas al solitario. La interoperabilidad, que además aquí es un concepto que está definido por una normativa de la Unión Europea, no es solamente el ancho de vía, en el que nos centramos todos, es el sistema ERTMS, es el tipo de electrificación, es el gálibo de la vía, es la longitud de los trenes, hay una serie de cosas, y eso o se tiene o no va a entrar a futuro en la Unión Europea.

Y yo voy a hacerle una pregunta muy clara. Mire, todo eso que anunció usted del nudo de Villabona, de mejoras en la línea Pola de Lena-Gijón, que se han licitado y que se van a hacer, y que yo, fíjese, por un lado, digo, hombre, bien, porque obviamente mejorarán los tiempos actuales y obviamente mejorarán esas vías tal y como estaban, pero esa reforma es incompatible con la interoperabilidad. Habría que desmontar —yo lo he consultado—, habría que desmontar muchas cosas, con el coste económico, para volver a montar otras si vamos a hacer una vía interoperable europea.

Y yo le voy a decir una cosa, a ver usted qué opina de por qué... Mire, el corredor mediterráneo tuvo..., el señor Boira, el comisionado del corredor mediterráneo, Josep Vicent Boira, que lo fue hasta febrero del 25, dijo literalmente que celebraba que por primera vez todos los puertos mediterráneos estarán atados a la red ferroviaria con todos los requisitos de interoperabilidad, algo que revolucionará la red española de puertos, requisito indispensable. Claro, yo comparto esto. ¿Y aquí qué, qué pasa con los puertos asturianos? Si no va a llegar la vía. Es que... contésteme lo que me conteste usted y luego no mienta, y le digo en qué, le digo en qué. En todos los documentos que el Gobierno de España —no me va a poder usted sacar uno, yo igual le saco uno de lo contrario— ha puesto en Europa, por eso ustedes hacen un escrito, no figura el requisito de interoperabilidad de la línea Pola de Lena-Gijón, en ninguno. En alguno directamente no aparece.

Y ya no voy al famoso mapa, que qué casualidad que tampoco apareció por un error, voy a los documentos de trabajo de la Comisión. Esos los puede ver usted. Cuando se le pide al Gobierno de España qué tramos quiere adaptar con prioridad hasta el 2030, no aparece la línea Pola de Lena-Gijón. Entonces, ¿a usted le parece grave quedarse fuera de todo esto?, porque a nosotros ya le adelantó que sí.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Vamos a ver. Se nos va acabar la comparecencia, primero, porque tengo que hablar un momento de las cercanías ferroviarias, porque usted pone en mi boca cosas que no son así.

Nuestro nivel de exigencia es total. Es verdad que está avanzado como nunca, tras décadas de abandonos —si quiere, le reitero quién gobernaba cuando las cercanías ferroviarias en Asturias estaban abandonadas a su suerte—, pero, evidentemente, eso todavía es insuficiente respecto del servicio que se presta. Y es especialmente grave en un momento en el que la gente está apostando claramente en Asturias por el transporte público, porque hemos apostado desde el Gobierno de Asturias por ello y tenemos incrementos de demanda superiores al 10 %. Las cercanías ferroviarias son gratuitas y, por lo tanto, tiene incrementos de demanda muy importantes.

Y tampoco se defiende la calidad del servicio a través de una adecuada comunicación. Del orden del 25 al 30 % de las incidencias que se comunican diariamente tienen que ver con restricciones programadas por la ejecución de obras en marcha —y, claro, eso al final tampoco se cuenta–, porque, evidentemente, hacer obras significa generar más inconveniente sobre una red que ya genera muchos problemas. Eso es así.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

Y, por lo tanto, tenemos que seguir conviviendo con esa realidad, pero necesitamos que se avance cuanto antes. Y por eso el Gobierno de Asturias quiere ir un paso más adelante con las cercanías, para que acompase la apuesta que el Gobierno de Asturias ha hecho por el transporte público. Eso es necesario y vamos a avanzar y vamos a trabajar técnicamente más allá de nuestras competencias.

Ahora me habla del corredor atlántico y me quiere situar y obviar una línea temporal. Lo más importante —insisto sobre ello— es que se ejecuten las inversiones en marcha, no las devalúe. Hay que renovar Pola de Lena-Gijón; hay que hacer la variante de Villabona, eso es fundamental, es donde nos jugamos nuestra competitividad inmediata y la mejora del servicio y también la mejora del tráfico para pasajeros. Eso es lo más importante. Y no quita para que en ningún caso renunciemos en que se garantice la interoperabilidad de nuestra red a través del ancho internacional. Y eso es lo que defendemos.

A partir de ahí, medias verdades, actuaciones desafortunadas por parte del Gobierno de España, como hacer una evaluación o que en el estudio de alternativas lo que se haya evaluado o analizado su viabilidad económica sea una migración total de la red. Bueno, parece claro que, si eso se analiza, la viabilidad social y económica de hacer una renovación total de la red, las interferencias que habría sobre la ejecución, es decir, los años y años que habría de cortes y de problemas en el servicio no justificarían en ningún caso el que se desarrolle eso.

Dicho eso, hay una alternativa mucho más interesante, y es la que defienden Asturias y comunidades como Galicia, y es que haya una migración en los corredores principales del corredor atlántico. Y eso es lo que estamos haciendo y es lo que hemos aportado a la Comisión Europea: un estudio que defiende no solo la realidad de nuestros tráficos actuales y nuestros tráficos de mercancías, sino nuestra realidad, teniendo un puerto en la red básica europea y, por lo tanto, una conexión prioritaria.

La comparación con el corredor mediterráneo ya tiene otro cantar, tiene otra cuestión que ver con nuevas infraestructuras, con cómo conecta con Francia. No se lo voy a explicar yo ahora aquí; si quiere, míreselo. Pero, evidentemente, el Gobierno de Asturias apuesta por el ancho internacional. Y luego no va a renunciar a ninguna oportunidad. Pero fijemos primero las prioridades en ejecutar lo que ya está marcha.

Y mañana me voy a Bruselas, al Foro del Corredor Atlántico, y me escuchará a decir lo mismo allí.

El señor **DE RUEDA GALLARDO:** Menos mal que apuestan por ancho internacional, porque, si no, imagínese usted, volvíamos a los años treinta, al ferrocarril.

Mire, bueno, no tengo más tiempo, se me ha acabado, seguiré en la fijación de posiciones. Solo le voy a decir una cosa: el Gobierno de España es absolutamente nefasto en esta materia para Asturias, en materia de infraestructuras. Es que no tendríamos ni tiempo. Necesitaríamos horas y horas usted y yo para debatir de esto, de todos los incumplimientos. Y lleva el mismo apellido que ustedes, y no se entienden ni con los suyos, porque nos engañan a todos, que yo creo que sí, que hay parte de paripé en este enfrentamiento con Madrid, pero, vamos, que somos, debido a la aritmética parlamentaria, lo último para su Gobierno en Madrid creo que ha quedado aquí claro una vez más.

Gracias, consejero.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, yo creo que lo haremos luego, en la fijación de posición, pero aquí hay un doble rasero evidente: la exigencia del Gobierno de Asturias se minimiza; su exigencia es inexistente cuando gobiernan e incluso cuando están en la oposición. Así que, cuando nosotros exigimos y lo hacemos con el respaldo de un instrumento como el que es la Alianza por las Infraestructuras, no tenga ninguna duda de que lo hacemos poniendo por delante esa posición de cualquier consideración partidista, y eso es lo que se evidencia y lo que se nota. Lo que usted llama «un fracaso» es una convicción en defender Asturias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Mixto, por tiempo de diez minutos.

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

Señor consejero, buenos días de nuevo:

Gracias por comparecer.

En este caso, voy a compartir el tiempo con la diputada Covadonga Tomé.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Yo quería empezar preguntándole, se habló antes de ello, de Gijón, de cuestiones de Gijón en concreto. Yo quería preguntarle en relación con la solución para sacar el tráfico pesado de los barrios de Gijón, de La Calzada, en relación además con algunas votaciones que tuvieron lugar el otro día en el debate de orientación política, yo quería preguntarle si el Gobierno y, evidentemente, también el grupo parlamentario o los grupos parlamentarios que sustentan al Gobierno han renunciado a la solución soterrada para sacar el tráfico pesado del centro de la ciudad de Gijón.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, yo creo que estamos en otra pantalla desde hace muchísimo tiempo.

El Gobierno de Asturias presentó, en el marco de la Alianza, y obra como anexo al documento de la Alianza, una propuesta integral de accesos al puerto de Gijón, que evidentemente avanza por el desdoblamiento de Lloreda-Veriña, Veriña-El Empalme y la conexión con GJ-10. Esa es la posición que defiende el Gobierno de Asturias, que se ha visto refrendada, además, con el nuevo reglamento, con el itinerario de mercancías peligrosas aprobado por la Dirección General de Tráfico y que ha sido ratificado en público por el propio secretario de Estado en una visita a Gijón. Esa es la apuesta.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** ¿Pero esta apuesta ha sido refrendada por la Alianza? Quiero decir, ¿la Alianza ha renunciado a la solución soterrada para el vial de Jove?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Sí, sí, pero es que se facilitó esa propuesta hace más de un año. Estamos hablando de la primavera del año pasado.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** Efectivamente, se trabajó y, además, el Gobierno del Principado de Asturias…

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No, no, yo lo he visto con sorpresa, porque me consta que se intentaba hacer un *revival* de la solución soterrada durante el debate de orientación política en algunas propuestas que he leído, porque atendemos y leemos las resoluciones de los debates. Y lo que nosotros hemos dicho —y lo que falta es que se concrete y que ese presupuesto del vial de Jove soterrado, que tiene que volver a Gijón, se materialice— es que se apueste claramente por la solución y el vial a través de Aboño y que se restaure, evidentemente, la situación en la avenida Príncipe de Asturias y se mejore de manera significativa también lo que sucede con las carreteras en el ámbito de Carreño, porque la solución, por ejemplo, para las mercancías peligrosas no solo libera mercancías peligrosas de la avenida Príncipe de Asturias, también lo hace de las carreteras regionales de Carreño, y es algo que yo creo que no se ha destacado.

Lo que necesitamos es que se licite ya el desdoblamiento de Lloreda-Veriña, que explicará muy bien por qué la vía de Aboño es la que tiene más sentido y es más viable en una lógica de inversión, además, progresiva.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** No, no, mi posición no es la misma que la suya, señor consejero. Yo creo que la solución era, para el puerto, para todo, era el vial soterrado, pero, bueno, quería saber si esa solución ya estaba definitivamente enterrada por parte del Gobierno del Principado de Asturias y por parte del Partido Socialista. Creo que es oportuno conocer eso.

¿Cuándo está previsto que se licite, si lo sabe, la GJ-10, Lloreda-Veriña?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No. Debería estar ya. Nos gastamos…

El señor **PUMARES SUÁREZ:** No, «debería estar ya» no, debería estar desde hace mucho tiempo.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Claro. No, no, pero para nosotros la última…, por eso digo que no estamos hablando de compromisos, estamos hablando de hecho de que tienen que materializarse, que además son compromisos personales trasladados por el propio secretario de Estado, es decir, no admite más demora. Vamos ya con retraso en el peor de los plazos.

E insisto, porque no solo se trata de ejecutar esa obra, sino que esa obra explica mucho mejor la lógica de cómo tienen que desarrollarse los accesos futuros al puerto.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

El señor **PUMARES SUÁREZ:** En relación con el trabajo que se realizó por parte del Gobierno del Principado de Asturias para dar esa solución al tráfico pesado, bueno, pues se estableció también la posibilidad de alcanzar acuerdos con el Gobierno de España. Usted hizo referencia antes a ese ofrecimiento de humanización de la avenida Príncipe de Asturias, rechazado tajantemente por el Gobierno de España. ¿Está previsto que se firme algún tipo de convenio, que asuma ese planteamiento el Gobierno de España? ¿Una vez el desdoblamiento de la GJ-10, hay alguna cuestión adicional por parte del Gobierno de España?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No, es que el proyecto de España…, el Gobierno de España tiene un proyecto de ejecución supervisado listo para ser licitado, que es verdad que ha tenido que superar algunas dificultades…

El señor **PUMARES SUÁREZ:** No, pero, un momento, por aclararme, quiero decir, el desdoblamiento de la GJ-10, cuando estaba previsto el soterramiento del vial de Jove, una solución soterrada, el desdoblamiento de la GJ-10 también estaba previsto, quiero decir, son dos cuestiones complementarias. No, no va un…

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Sí, sí.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** Ah, vale, vale, de acuerdo.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Sí, sí.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** Entonces, ¿se limita el plan del Gobierno de España al desdoblamiento de la GJ-10?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No, no. Lo que planteamos es: el desdoblamiento de la GJ-10 era la obra inmediata, una obra cercana a los 100 millones de euros…

El señor **PUMARES SUÁREZ:** Eso es.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** …, según la última actualización.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** El resto de cuestiones adicionales —es que tengo dejar tiempo a la señora Tomé—, ¿hay algún…?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Nuestra prioridad absoluta es: desdoblamiento de la GJ-10; en paralelo, humanización de Príncipe de Asturias, que también tiene un proyecto de ejecución listo por parte del Gobierno de España que solo necesita financiarse y licitarse.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** De acuerdo.

Entiendo que financiación habrá, dado que hay en torno a 200 millones del vial de Jove que no se han…, en los presupuestos prorrogados estaba presupuestado el vial de Jove…

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Debería haberla, sí, esa es nuestra exigencia, porque, además, entendemos que es de justicia que se ejecute cuanto antes, y por eso hemos incluso ofrecido hacerlo nosotros. Sí es verdad que el proyecto ha tenido que superar algunas dificultades, como el hecho de que el Ayuntamiento quisiese vincular a ese proyecto la renovación de algunas infraestructuras locales, pero, superado ese ámbito, creo que el proyecto se podría licitar sin ninguna dificultad. Y es perfectamente ejecutable en convivencia con los tráficos actuales y, evidentemente, derivando aquellos que ya están, como las mercancías peligrosas y progresivamente todo el tráfico pesado, al vial de Aboño.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** Dejo la palabra a la señora Tomé.

La señora **TOMÉ NESTAL:** Gracias, señor Pumares.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C00000000409**

Buenos días, consejero; buenos días, señorías:

Una pregunta muy muy concreta y muy doméstica, muy de andar por casa. Hablaba usted del Plan de Cercanías, que es verdad que va a ritmo insuficiente, y de una Asturias penalizada en esta cuestión de las cercanías. No puedo estar más de acuerdo. Y mi pregunta es: si tuviera que decirle a un ciudadano del oriente o del occidente, de Colombres o de Vegadeo, me da igual, para cuándo sus cercanías van a ser una realidad, qué pueden esperar del Plan de Cercanías, cuándo van a poder moverse en tren con horarios y con frecuencias y con todo lo que se necesita, ¿qué le podría decir?

Gracias.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** No, el mensaje que lanzamos es que las cercanías ferroviarias están muy lejos de poder dar un servicio adecuado a las alas de la región, y por eso desde el Gobierno de Asturias hemos apostado de manera clara por dar soluciones alternativas de transporte público por carretera, igual que lo hacemos en muchas áreas del Principado donde nunca hemos soñado ni que llegase la red ferroviaria y que, por lo tanto, tenemos que dar soluciones de transporte público a través de la carretera.

Lo que hay es que avanzar progresivamente. Allí donde tenemos, además, una demanda que se está disparando, como es el área central, tenemos que gestionar; no solo ejecutar inversiones y mejorar el servicio, sino también adaptarlo a esa demanda. Eso es lo más inmediato, por eso yo hablaba de la malla horaria. Y ganar, evidentemente, tiempo y confianza en los viajeros a través de la gratuidad para que esa mejora progresiva vaya alcanzando cada vez a más ciudadanos de Asturias. Pero, cada vez que veo una noticia sobre el uso, digamos, en conectividad de nuestra red entre el oriente y el occidente con las horas de traslado, las horas de viaje que tiene, a lo que responde es a una realidad para la que no está diseñada la red y para la que hemos construido alternativas de transporte público por carretera y que, por lo menos, necesita eso, mucho tiempo para poder dar una respuesta, aunque, sí, también se está trabajando con algunos cambios a medida que se renueva la red, como es el caso, por ejemplo, de Colloto-Infiesto.

La señora **TOMÉ NESTAL:** Consejero, si me lo permite, esas alternativas por la carretera tampoco llegan. Quiero decir, que, hoy por hoy, es prácticamente imposible llegar de Gijón a Luarca, por ejemplo, o de Gijón pues, no sé, a Cangas de Onís sin tener que hacer varios trasbordos, sin tener que hacer, bueno, una serie de pasos que francamente como alternativa de transporte público para la gente que vive o que vivimos fuera de ese núcleo central de Asturias es bastante insuficiente.

Me pregunto, porque, bueno, también es verdad que ahí somos rehenes, de alguna manera, de empresas privadas, ¿no?, que son las que deciden, entiendo, qué horarios sí, cuáles no o cuál es la frecuencia o la malla. Pero me pregunto si se puede decir de verdad a las alas que se va a mejorar su comunicación con el centro de Asturias en transporte público.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Por supuesto, y lo estamos haciendo. En el ámbito de nuestras competencias y sobre un mapa concesional, que es lo que rige cuáles son las rutas de transporte, que en este caso explota cada una de las empresas pero dando servicio al Consorcio de Transportes de Asturias, hemos introducido numerosos cambios. Los más destacados sobre todo tienen que ver con la posibilidad de ir adaptándonos, por ejemplo, al nuevo mapa sanitario, sobre todo a cómo se deriva desde los hospitales comarcales al área central, bien sea a Oviedo o a Gijón. Hay limitaciones, porque todavía tenemos que renovar ese mapa concesional, pero lo vamos a hacer a lo largo del año 27. Y el objetivo está claro, es reforzar esa cohesión territorial a través de dar respuesta a la demanda real.

¿Qué sucede? Que la apuesta por la tarjeta ConeCTA, a un día de que además pasa a tener un coste de 20 euros, ha generado una demanda extraordinaria. Tenemos líneas con incrementos de demanda de hasta el 40 %, y sí que nos preocupa, porque evidentemente a esa demanda que estamos generando tenemos que ser capaces de darle respuesta. Y en las alas el transporte público ha pasado de convertirse en algo absolutamente residual a una posibilidad real que la gente valora, sobre todo, por su coste. Antes de que existiese ConeCTA, el abono que abordaba todas las zonas, para viajar por todas las zonas de Asturias, al mes costaba 186 euros; a partir del 1 de octubre costará 20 euros al mes. Claro, claro que va a generar una demanda y tenemos que darle respuesta.

La señora **TOMÉ NESTAL:** «Un viaje, 1 euro», hace mucho que lo dijimos.

Gracias, consejero.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C00000000409**

La señora **VICEPRESIDENTA:** Gracias.
¿Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies?

La señora **CAMPOMANES ISIDORO:** Gracias, presidenta.
No vamos a hacer preguntas.

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

El señor **CENTENO MARTÍN:** Gracias, presidenta.
No vamos a hacer preguntas.

La señora **VICEPRESIDENTA:** ¿Grupo Parlamentario Socialista?

El señor **MORALES FUENTECILLA:** Gracias, presidenta.
No haremos uso del turno de preguntas.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Vale.
Fijación de posiciones, cinco minutos por grupo.
¿Grupo Parlamentario Popular?

El señor **DE RUEDA GALLARDO:** Sí, gracias, presidenta.
Buenos días otra vez, consejero:
Bueno, consejero, ha venido usted a esta Comisión a su papel, que es el que le toca, de intermediario entre el Ministerio de Transportes, en este caso, y los asturianos, que usted es el máximo representante de su consejería y, por tanto, de los asturianos ante el Ministerio de Transportes. Y lo que hace aquí es representar una vez más pues lo de siempre. Usted, yo creo —es mi opinión—, ustedes hacen una representación teatral muy buena y yo creo que hasta se lo comentan, ¿no?: «Tú protesta ahí, en Asturias, chico, que, si no, te va a traer un coste electoral, pero sabes que nosotros... La pasta tiene que ir para otro lado, fundamentalmente porque los votos en Madrid son los que son, nos cuesta mucho sacar todo. Ahí no va a ir un duro». Y usted, hombre, como no puede usted vender aquí esto, lo que nos vende es que usted —«usted», no lo digo yo, su presidente, no solo usted— protesta mucho.

Entonces ustedes tienen que llamar «avance» a lo que en cualquier otro sitio y cualquier persona lógica llamaría «retrasos continuados». Y es lo que nosotros venimos aquí a decirles con toda claridad, que Asturias ya no necesita más paripés, necesita un Gobierno que, al final de la verdad, sea el que logre soluciones, ¿no?, y a día de hoy no tiene, porque cualquiera que le escuche a usted le parece que Asturias vive en un momento fabuloso y que no... No, no, Asturias vive en un desastre en todas las infraestructuras que vienen del Gobierno de España.

Por ejemplo, Gijón y el Plan de Vías, dos décadas de maquetas, sociedades, protocolos, primeras piedras, se nos dijo que se licitaban ahora, en el primer trimestre de 2026, las obras... Bueno, continuos retrasos y la estación, que es lo que de verdad debería importar, pues nadie la ve ni en el horizonte, porque ya nadie se atreve... —nadie, no se atreve ni usted—, se atreve a poner un horizonte temporal para la finalización de todo el desarrollo, no solo de la fase 1, o lo que yo digo «tirar un viaducto». Quince años de estación provisional es la única realidad.

Cercanías. 1536 millones de euros anunciados, sí, claro, anunciar pueden ustedes seguir anunciando, lo que hay son miles y miles y miles de incidencias, trenes que debían llegar y no llegan, que no cabían por los túneles por su diseño, que sustituían, que iban a venir y, eso sí, trenes gratis, porque, si les llegan a cobrar, tal y como funcionan las cercanías, pues ahí sí que hablaríamos de otras cifras de utilización.

Corredor atlántico. Pues usted se fue a Bruselas a hacerse la foto y usted nos intenta convencer de lo que no nos va a convencer, de que resulta que el mediterráneo es bueno que llegue a todos los puertos, no solamente es bueno, sino que es fundamental, y las obras se hacen ya para que sean durante muchísimos años y no haya que rectificarlas, pero eso aquí, como no se puede, nosotros vamos siempre a la solución, digamos, de mínimos, que, por cierto, normalmente no llega nunca, ni la de mínimos.

El Huerna. Bueno, el Huerna ya hay episodios de ya..., los últimos episodios son un esperpento, o sea, una consejería de su propio Gobierno sanciona a AUCALSA por cobrar el peaje. Bien, ¿y qué hace el ministro?: se persona en el expediente, ¿al lado de quién?, al lado del peaje.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Bueno, pues esas son sus relaciones con el Gobierno de España, es de lo que estamos hablando. Si esa es su influencia, imagínese usted que no la tienen, igual nos suben al doble el peaje del Huerna, porque, vamos, ya es lo que le queda al Gobierno de España.

Bueno, A-63, Cornellana-Salas. Usted mismo reconocía retraso tras retraso tras retraso. Estamos en 2026 y los argayos aquí..., ¡mi madre!, esto es tremendo, tremendo. O sea, de emergencia era el argayo en 2021, ahora ya no sé de qué será. Dentro de poco ya tampoco podremos retirarlo, porque igual va a un museo ya el argayo de Casazorrina.

Y, bueno, qué le voy a decir de La Espina, de todo, bueno, del puente de Ribadesella también, con los plazos, con retrasos, con contradicciones.

Mire, el patrón siempre es el mismo, siempre es el mismo. Asturias lleva muchos años, y yo no le voy a decir lo que pasó en años anteriores, con Gobiernos de ambos colores, pero en los últimos siete años ha ido a peor en todas y cada una de las cifras. No le cuento cercanías. ¿O me va a decir usted que en estos siete años con el señor Puente el tren ha vivido el mejor momento de su historia? Bueno, fue decirlo Puente y entonces ya fue el acabose, ya empezó a funcionar todo incluso, si cabe, peor.

Nosotros creemos que esto de anuncios... ¿Sabe lo que pasa? Que es un viejo adagio que es verdad: se puede engañar a una persona todo el tiempo; a algunos parte del tiempo, pero no a todos todo el tiempo. Y anunciar, anunciar, anunciar, inventarse llamar a algo «fase 1», ahora nos inventamos el término *movilizar*, pero es que la persona que va a esa carretera o que va a ese puente que sigue ahí, ese viaducto ya sin servicio como viaducto, o que va a su tren de cercanías..., ya no cuela. Yo creo sinceramente que ustedes seguirán anunciando, pero el problema es que su credibilidad está bajo mínimos con los asturianos.

Y hay una diferencia clara entre gobernar. Mire, si coincide el mismo partido y les tratan a ustedes así, o sea, ustedes deben..., o sea, yo llego a pensar que ustedes en secreto van a votar al Partido Popular en las elecciones nacionales, igual es una solución, porque es que no se puede entender un maltrato de tal calibre de un Gobierno a una región en materia de infraestructuras. Todos sabemos por qué, lo dije antes, es que no se trata de que les tengan una inquina personal a los asturianos, no creo. Simplemente ustedes les van a votar igual, sus representantes en Madrid, y cada voto es muy caro en ese Gobierno Frankenstein para aprobar lo poco que puedan aprobar. ¿Resultado? ¿Dónde se van los millones de...?, los que hay, porque, claro, como tampoco tienen presupuesto, eso también será culpa nuestra, que ustedes no tengan presupuestos. Deberíamos aprobar al lado de Bildu sus presupuestos.

Pues, claro, no hay presupuestos, no importan nuestros votos. Pues, mire, lo único que los asturianos teníamos y tenemos mucho, se lo puedo asegurar, y hemos tenido con este Gobierno es paciencia, pero también le digo que creo que la paciencia de los asturianos ya se terminó, señor consejero.

La señora **VICEPRESIDENTA (Puerto Prado):** ¿Grupo Parlamentario Mixto?

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

Señor consejero:

Gracias de nuevo por su comparecencia.

Y varias cuestiones, ¿no?, porque, claro, usted ha dicho alguna cosa a las preguntas que yo le realizaba. Es verdad que hablar de incumplimientos del Gobierno de España en materia de infraestructuras en el Principado de Asturias da para mucho, cinco minutos se quedan, desde luego, cortos no, cortísimos, pero, bueno, vamos a hablar de alguna cuestión.

No me dio tiempo a preguntarle por la autovía del suroccidente. Tampoco en ese sentido parece que haya ningún avance.

En relación con el peaje del Huerna, al que usted también hizo referencia, ya sabemos de qué lado se ha puesto el Gobierno de España, que es del lado de la empresa. Esperemos que la Justicia finalmente acabe dando la razón definitiva a los intereses del Principado de Asturias y de los asturianos y no a la gran empresa AUCALSA y a Óscar Puente, que desconocemos muy bien los motivos que tiene para ponerse, siempre que tiene oportunidad, del lado de la empresa.

Habló usted también del Plan de Vías —insistió muchas veces en ello—, un convenio que fue firmado por tres Administraciones. En aquel momento estaban el Partido Socialista en los Gobiernos de España y del Principado de Asturias y Foro Asturias en el Ayuntamiento de Gijón, pero, incluso, cuando se gestó el acuerdo, estaba el Partido Popular al frente del Ministerio de Fomento, de movilidad, por lo tanto fue un acuerdo entre tres Administraciones de tres signos distintos, que luego boicoteó en solitario el Partido Socialista y nos volvió otra vez a poner en la casilla de salida.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Y luego yo también le preguntaba por el vial de Jove. Y yo estaba revisando lo que dice el documento de la Alianza por las Infraestructuras que Asturias Necesita en relación con el vial de Jove, y es verdad que, bueno, pues, frente al rechazo, vamos, inamovible del Gobierno de España de articular esa solución soterrada en conjunto con la sociedad gijonesa, en conjunto con el Ayuntamiento de Gijón, se buscaron soluciones, digamos, alternativas para una solución al tráfico pesado por el centro de Gijón, por La Calzada, pero en ningún momento se rechazó tajantemente la solución soterrada. Si uno acude al documento que hemos firmado, que hemos firmado, dice que resulta urgente que desde el Ministerio de Transportes se estudien otras alternativas, incluyendo, en su caso, un nuevo proyecto de acceso soterrado que permita mejorar, de manera viable y en el menor plazo posible, las necesidades de conectividad viaria con el puerto de Gijón. Yo lo que espero es que, si, bueno, pues hay un cambio de Gobierno o hay un nuevo ministro que sea más sensible a las necesidades del Principado de Asturias, finalmente se acometa esa solución soterrada, que es la solución óptima para los intereses del puerto de Gijón y, desde luego, para los intereses de la ciudad de Gijón.

Usted hacía referencia antes al desdoblamiento de la GJ-10, Lloreda-Veriña, y yo le preguntaba cuándo se va a licitar, y usted decía: «No, es que ya debería estar». No, «ya debería estar» no; en el año 2017, el entonces ministro, que era el señor Íñigo de la Serna, y la entonces alcaldesa, que era Carmen Moriyón, pusieron la primera piedra de ese desdoblamiento de la GJ-10, y luego todo se volatilizó. Luego todo, como digo, se volatilizó.

Y luego otra cuestión, ¿no?, porque usted también habló de la humanización de Príncipe de Asturias, y, además, ha intentado repartir las responsabilidades, la verdad es que usted en eso… es muy complicado competir con usted. Pero lo que le dijo el secretario de Estado de Transportes, y usted lo sabe perfectamente, fue una cosa muy clara. Usted, cuando dijo…, primero dijo: «El Ayuntamiento de Gijón tiene que ayudar en la humanización de Príncipe de Asturias y poner restricciones al tráfico»; y en el Ayuntamiento le dijeron: «Oiga, que no es una vía de nuestra titularidad, que no es una vía de nuestra titularidad».

Incluso, en un debate en el que usted estuvo, la propia presidenta de la Autoridad Portuaria de Gijón, la amiga del señor Barbón, la señora Nieves Roqueñí, dijo: «Mucho cuidado con eso de humanizar Príncipe de Asturias mientras no haya una solución a los accesos al puerto. Desde luego el puerto de Gijón no va a consentir que se restrinja el tráfico al puerto de Gijón mientras no haya una solución». Y el propio Santano le dijo que nada de humanizar, que nada de ceder titularidad mientras no hubiese una solución al puerto de Gijón.

Por tanto, yo no sé muy bien a quién pretende usted engañar, pero la situación es que estamos en el punto de partida: sin desdoblamiento de la GJ-10, sin compromisos concretos por parte del Gobierno de España para solucionar este problema y con usted haciendo el más espantoso de los ridículos, porque ni usted ni el viceconsejero se enteraron de de quién era la titularidad de la avenida Príncipe de Asturias, se enteraron de quién tiene las competencias ni se enteraron de nada. Yo creo que también eso, bueno, debería…

Yo, si fuese consejero, le tengo que reconocer que me sonrojaría. Yo ya sé que usted no se va a sonrojar, pero yo, si hubiese hecho el ridículo estrepitoso que hizo usted en relación con este asunto, yo, de verdad se lo digo, me sonrojaría, porque desconocía usted competencias, desconocía usted necesidades del puerto de Gijón, desconocía usted lo que decía el señor Santano, desconocía usted lo que decía el Gobierno de España. Entonces, bueno, yo creo que es para hacérselo mirar.

Gracias.

Gracias, vicepresidenta.

La señora **VICEPRESIDNETA (Puerto Prado):** ¿Grupo parlamentario Convocatoria por Asturies?

La señora **CAMPOMANES ISIDORO:** Gracias, presidenta.

Y otra vez, de nuevo, gracias también al consejero.

Y lo cierto es que, viendo las intervenciones cuando el Partido Popular pide estas comparecencias, nos preguntamos si de verdad lo que le interesa es la situación de las inversiones pendientes del Estado en Asturias o si, una vez más, lo que busca es usar esta tribuna como altavoz de su estrategia, como ya vemos, como digo, de confrontación, porque, además, de eso hemos tenido mucho en los últimos meses, mucho ruido, mucho titular, pero poca propuesta seria. Por ejemplo, lo hemos visto en cómo ha convertido la financiación autonómica en un arma para desgastar al Gobierno. Por eso nos preguntamos si con este tema también ocurre lo mismo. Y también lo queremos decir con claridad: esta estrategia no ayuda a Asturias, sino que la perjudica.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

Pero lo cierto es también que Asturias ha sido durante mucho tiempo una comunidad autónoma a la que se le promete mucho, pero se le ejecuta poco. Cada visita de un alto cargo del Gobierno, y no de ahora sino de décadas y de diferentes signos políticos, viene acompañada de un nuevo anuncio, pero las obras, por desgracia, siguen acumulando retrasos, los plazos también se incumplen y los proyectos permanecen en un limbo administrativo que, como digo, perjudica, sobre todo, a la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

Podemos empezar por el ferrocarril, porque ahí creemos que se juega buena parte del futuro de esta comunidad. Desde Convocatoria por Asturies hemos impulsado iniciativas en esta Junta General, así como otros grupos políticos, y también en los ayuntamientos, para exigir la ejecución íntegra del Plan de Cercanías. Creemos que esto no puede quedarse solo en un papel, porque el ferrocarril, como ya hemos dicho en numerosas ocasiones, ha de ser el eje vertebrador del territorio. Pero, por desgracia, su actual situación obliga a adoptar decisiones contundentes. Entre estas decisiones, la implantación de una nueva malla horaria, ajustada a las necesidades reales de la población asturiana, y también una integración tarifaria clara y fácilmente entendible para los usuarios.

Sobre las competencias de la red ferroviaria, que deberían ser de la comunidad autónoma, como ya sabemos, lo hemos defendido siempre, porque entendemos que las cercanías se gestionan mejor desde la cercanía, y a lo que instamos es ahora a que se inicien ya, cuanto antes, las negociaciones para ese traspaso, eso sí, evidentemente, una vez realizadas todas las inversiones pendientes.

También hay otro asunto que no podemos dejar pasar y que en esta Cámara conocemos bien, que es el control de las inversiones estatales en Asturias. Desde Convocatoria por Asturies hemos sido especialmente críticos con la ausencia de los grupos de control de las inversiones estatales. Ya en su día lo calificamos de mala noticia y lo mantenemos. No se puede cronificar la falta de seguimiento de lo que el Estado invierte en nuestra tierra, porque creemos que sin control no hay garantía y sin garantía no hay confianza.

Podemos detenernos en algunos ejemplos y seguramente faltarán otros.

En primer lugar, la variante de Pajares, de la que ya hemos hablado. Esta infraestructura, que debía transformar definitivamente nuestras comunicaciones con la meseta, sigue sin estar terminada. Se inauguró en 2023 y las obras continúan inconclusas. La ladera de Campomanes, por ejemplo, sigue generando problemas de estabilidad, y los trabajos de contención definitiva avanzan con lentitud. También existe un conflicto ambiental sin resolver: el Ministerio de Transición Ecológica ordenó a ADIF nuevos estudios sobre el trasvase de caudales de la cuenca del Duero hacia Asturias, estudios que llevan más de tres años de retraso y que amenazan, además, con acabar en los tribunales. La comisión de seguimiento comprometida con los afectados tampoco se ha convocado aún.

En segundo lugar, la red ferroviaria de cercanías y el corredor atlántico. El tramo Lena-Gijón está considerado parte de la red básica del corredor atlántico, lo que obliga a España a cumplir los estándares europeos de capacidad para trenes de mercancías de 750 metros para 2030, si bien existe una denuncia formal ante la Comisión Europea advirtiendo de que las obras planificadas —la renovación de los túneles de Villabona, la mejora de señalización entre Lena-Gijón y las renovaciones de vía entre Lena-Oviedo y Oviedo-Gijón— no cumplen con esos estándares de la red básica. Por tanto, se está generando un cuello de botella que podría dejar Asturias fuera del corredor atlántico, desperdiciando la inversión realizada en Pajares y en el puerto de Gijón.

En tercer lugar, las carreteras del Estado. Las obras de modernización de túneles de las autovías A-8, A-64 y AP-66, que avanzan, ciertamente, pero también lo hacen con afecciones al tráfico que se prolongan durante meses y que generan molestias significativas a los usuarios. Por poner algunos ejemplos, los túneles de Fabares, Villaviciosa, Deva, Infanzón y algunos otros, A-8 y A-64, cuentan con una inversión de 33,9 millones de euros, financiados con fondos europeos, pero esas obras se extienden sin que se aprecie una planificación que minimice el impacto sobre la movilidad. Lo mismo, creemos, ocurre con los túneles de la AP-66, entre Asturias y León, con una inversión de 76,36 millones de euros, pero cuyas obras continúan generando restricciones.

Y también, en cuarto lugar, si me da tiempo, la autovía del suroccidente. El tramo entre Salas y Cornellana permanece cerrado desde 2021 debido a un deslizamiento. El Principado ha reclamado reiteradamente al Ministerio un compromiso firme, con plazos concretos, para la apertura de ese tramo, que es esencial para la movilidad del suroccidente. Asimismo, el segundo carril entre El Regueirón y La Espina sigue pendiente.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C00000000409

Por tanto, todos esos ejemplos creemos que dibujan una misma realidad, que es que Asturias necesita que las inversiones comprometidas no se midan solo en anuncios, sino que se empiecen a medir en obras terminadas.

Desde Convocatoria por Asturies no vamos a ser cómplices de este ruido, que además el PP, Partido Popular, no parece recordar que ellos también gobernaron, sino que vamos a seguir trabajando dentro de este Gobierno y también de la Cámara para que estas actuaciones exigidas al Estado en Asturias sean reales, medibles y, por tanto, útiles para gente.

La señora **VICEPRESIDENTA (Puerto Prado):** Gracias.

¿Grupo Parlamentario Vox?

El señor **CENTENO MARTÍN:** Sí, gracias.

Vamos a ver, sin entrar a discutir la oportunidad de la comparecencia —el Partido Popular está en su derecho de hacerlo— ni el contenido, el título de la misma habla sobre «informar sobre actuaciones y obras dependientes del Gobierno de la nación en el territorio de Asturias», y esto no es más que una enmienda a la totalidad. Es decir, esto daría para veinte o treinta comparecencias. Y, al revés que la primera, que es lo que a mí particularmente me gusta, un aspecto concreto, profundizar en él, hablar de cifras, y no divagar con circunloquios o cavilaciones, insisto, sin restarle ningún mérito, vamos, ningún derecho al Partido Popular para que la presente, es tan amplia y es tan fácil, a su vez, resumirla que voy a intentar hacerlo a continuación.

Tengo aquí veinte, treinta, cuarenta páginas, cuarenta notas sobre todo este tipo de actuaciones y todas nos llevan a lo mismo: carreteras y autopistas, A-63, tramo Cornellana-Salas, autopista del Huerna, accesos a El Musel y la ZALIA, enlace de Robledo, el timo del vial de Jove, el metrotrén, la variante de Pajares, la estación intermodal, el Plan de Cercanías, el *Fevemocho*, la exclusión del corredor atlántico, el puerto de El Musel, la estación intermodal..., es que daría para días y días.

Pero hay una idea que subyace clara, que es que, en este Estado de las autonomías, las competencias, sobre todo en las grandes infraestructuras, están repartidas entre el Estado de la nación y la autonomía de turno, como se desprende del Estatuto de Autonomía, en el que se habla de competencia solo sobre aquellos tramos que estén íntegramente en el territorio de Asturias. Y eso es lo impactante, que resulta que, siendo Gobierno del mismo color en ambos lados, la situación esté como todos los ciudadanos de Asturias saben. Con lo cual, la idea principal que se desprende de todo esto es la nula capacidad que tiene el Gobierno de Asturias no ya a la hora de resolver sus problemas, sino de instar a un mismo Gobierno de su mismo color a que los solucione o a que determine los medios presupuestarios suficientes. Pero ¿de qué medios vamos a hablar si llevan cuatro años sin presentar presupuesto, incumpliendo artículos enteros de la Constitución española?

Mire, Asturias no necesita más propaganda ni paripés. Exigimos actos firmes, obras terminadas y calendarios auditados, y esto no se está cumpliendo ni por unos ni por otros. ¿El resultado?: el aislamiento territorial y castigo al tejido productivo. El peaje del Huerna, la finalización del anillo eléctrico, el caos en cercanías, la parálisis de los accesos a puertos y zonas condenan Asturias a la pérdida de competitividad.

Esto simplemente es la prueba el sometimiento servil a la Moncloa. Callan, berrean, patalean, pero reaccionan tarde y mal o no reaccionan ante los abusos y vejaciones del Ministerio de Transportes, anteponiendo la disciplina de partido a las necesidades reales de los asturianos.

Y, por último, como trampa para engañar a los ciudadanos, sobre todo cada vez que se acercan las elecciones, alianzas, plataformas, convenios, conjuras, como esto último de la Alianza por las Infraestructuras, que no tiene poder ejecutivo ninguno y que todo lo que se lleva ahí acaba, precisamente, en eso, en una mesa de reuniones que no van a ningún sitio porque no hay ningún peso político del Gobierno de Barbón en Madrid.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Turno ahora para fijar posiciones del Grupo Parlamentario Socialista.

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

Señorías:

El señor consejero ha hecho una descripción suficientemente amplia de la situación de las infraestructuras del Estado en Asturias, de las gestiones para mejorar o reconducir los proyectos en

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

marcha y las expectativas de futuro. No voy a repetir sus palabras, pero quiero hacer hincapié en dos aspectos fundamentales desde el punto de vista político.

El primero de ellos es la existencia y el valor de la Alianza por las Infraestructuras. Creo que todos somos conscientes de la enorme importancia de que veinticuatro organizaciones sociales y políticas mantengan una posición común por encima de cualquier diferencia. En este momento, tal unidad es clave para el futuro de Asturias, porque el avance de varias de las inversiones más importantes se encuentra en momentos decisivos.

El segundo aspecto fundamental es que tenemos un Gobierno que pone los intereses de Asturias por delante de cualquier otra consideración independientemente de quién gobierne en Madrid. Para entender lo que estoy diciendo, para medir influencias, éxitos, avances, maltratos y fracasos, señor De Rueda, hay que mirar por un momento al pasado.

— Variante de Pajares:

Gobiernos del Partido Popular. La obra acumuló más de trece años de retrasos sobre la fecha inicial. Durante el Gobierno de Rajoy, la inversión se ralentizó y el proyecto quedó vinculado a negociaciones presupuestarias con Foro Asturias, lo que obligó a modificar el diseño hasta en tres ocasiones. ¿Respuesta del Partido Popular de Asturias? Silencio clamoroso.

Gobiernos del PSOE. Inauguración de la variante de Pajares en el 23, tras casi veinte años de obras y diecisiete fechas fallidas de inauguración. El Gobierno de Asturias reclamó en todo momento la finalización, la adaptación a la circulación de mercancías, los nuevos trenes, medidas compensatorias, más frecuencias, más paradas, etcétera. Muchas de estas cuestiones ya han sido conseguidas.

— Autovía A-63:

Gobiernos del Partido Popular. Las obras permanecieron prácticamente paralizadas desde 2012, solo con partidas testimoniales para mantenimiento. ¿Respuesta del Partido Popular de Asturias? Silencio clamoroso.

Gobiernos del PSOE. Reactivación de la A-63. Se reanudaron los trabajos y en 2022 entraron en servicio cinco kilómetros entre Salas y El Regueirón, con avances en la contención del argayo de Casazorrina, para completar el tramo Cornellana-Salas.

— Soterramiento de Langreo:

Gobiernos del Partido Popular. Cancelación de los fondos mineros en 2012. El proyecto quedó bloqueado sin fecha clara de finalización. ¿Respuesta del Partido Popular de Asturias? Silencio clamoroso.

Gobiernos del PSOE. Desbloqueo del soterramiento de Langreo gracias la coordinación entre Administraciones y las reclamaciones del Gobierno de Asturias.

— Plan de Cercanías:

El Gobierno del Partido Popular presentó un plan de menos de 600 millones, del que no llegó a desarrollar nada. ¿Respuesta del Partido Popular de Asturias? Silencio clamoroso.

Gobiernos del PSOE. Se amplía el plan hasta los 1600 millones, los 600 ya están ejecutados a día de hoy. Se reclama la llegada de nuevos trenes y compensaciones por los retrasos, que son conseguidas y están vigentes.

— Tercer carril de la «Y»:

Paralización durante la era Rajoy, a pesar de la evidencia de saturación y los estudios técnicos favorables. El Gobierno del Partido Popular no lícito ni ejecutó ninguna actuación significativa. ¿Respuesta del Partido Popular de Asturias? Silencio clamoroso.

Gobiernos del PSOE. Licitación y adjudicación en 2019, inauguración en 2023. La ministra Raquel Sánchez inauguró oficialmente el tercer carril en el año 2023. Repetidas reclamaciones del Gobierno de Asturias para la celebración de los trabajos.

— Peaje del Huerna:

Un Gobierno del Partido Popular prorrogó el peaje del Huerna de forma absolutamente injusta y probablemente ilegal. ¿Respuesta del Partido Popular de Asturias? Silencio clamoroso.

El Gobierno de Asturias del PSOE reclama el final del peaje y mientras tanto su subvención al 100 % sin limitaciones, además de decenas de gestiones y posicionamientos que me llevaría horas detallar.

— Corredor atlántico:

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

El Gobierno de Mariano Rajoy defendió ante la Unión Europea un trazado para el corredor atlántico que no incluía conexiones con los puertos asturianos y gallegos. ¿Respuesta del Partido Popular de Asturias? Silencio clamoroso.

El PSOE, primero, y el Gobierno de Asturias reclamaron la prolongación hasta nuestros puertos, definitivamente conseguida entre 2019 y 2021, y, posteriormente, otros aspectos como la conexión a ZALIA y la plena interoperabilidad.

Señorías del Partido Popular, consejos vendo que para mí no tengo. Siempre hay tiempo para enmendarse. Reconozcan lo que sucedió en el pasado y corríjanlo en el futuro, poniéndose siempre en el lugar de Asturias, manteniéndose en la línea de la Alianza, olvidando el regate corto y colaborando en la construcción de la Asturias del futuro y de la esperanza. Ahí es donde está el Gobierno de Asturias, con el pleno apoyo de este Grupo Parlamentario Socialista.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Señor consejero, tiene su turno de cinco minutos.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, pues quiero empezar agradeciendo al diputado Ángel Morales. Yo creo que voy a pedir que nos pases ese texto, encuadernarlo, plastificarlo y facilitárselo a todos los diputados de la Cámara, para que hablemos todos con perspectiva, porque llevamos... yo algo más de siete años como consejero del Gobierno de Asturias y la mitad de ese tiempo he vivido avances tan importantes en las infraestructuras del Estado en Asturias como la apertura de la variante de Pajares, que hoy aquí se ha querido minimizar.

De verdad que en qué mundo estamos viviendo, en qué mundo estamos viviendo. ¿Alguien ve el entorno, es decir, qué sucede en las comunidades de nuestro entorno? ¿De verdad alguien se cree que hay una singularidad asturiana o este agravio con Asturias que quiere construir la derecha de la alternancia? Van a tener que ponerse de acuerdo, ¿eh?, que en esto he visto algunas discrepancias, porque, claro, aquí el Partido Popular tiene varias pruebas del nueve difíciles de superar. Pero vamos a ir por alguna de ellas.

Hay un debate claro en el que se quiere instalar nuestra región, insisto, que es el del agravio, el agravio con Asturias, pero tengan una mirada periférica. La situación de Asturias es análoga y compartida, y así trabajamos, en la mayoría de las ocasiones, con las comunidades de Galicia y Castilla y León, fijando posiciones conjuntas, defendiéndolas conjuntas en Madrid, creando foros específicos para hacerlo. Quiero recordar de dónde salió la presentación del Plan Director del Corredor Atlántico, incluso el nombramiento del propio coordinador, generando posiciones conjuntas, pero es que en julio pasado, en la última Sectorial de Transporte, vinculada, por ejemplo, a garantizar la interoperabilidad; en todos los ámbitos, también en lo que tiene que ver con los peajes ilegales, terminaré con ello.

Así que a este consejero, que ha visto la llegada de la variante de Pajares, que ha visto desbloquearse todos los proyectos que el PP paralizó después de la crisis económica, y sin ningún rubor y sin ninguna palabra desde Asturias, y que ahora mismo ve las dificultades, sí, evidentes, para sacar adelante nuevos proyectos que necesita Asturias para construir su futuro, pero que requieren esfuerzos presupuestarios, competir por ellos, llenarnos de razones para que el Gobierno de España no atienda solo a un presunto peso político, sino al interés general de nuestro país. Cuando defendemos los intereses de Asturias, lo hacemos pensando que son necesarios para España.

Y tocaba el diputado un elemento fundamental, que es la entrada efectiva, desde el año 2024, de nuestra región en el corredor atlántico europeo, que afecta a todas las infraestructuras, aunque aquí parece que solo hablamos de lo ferroviario, y que es algo absolutamente decisivo y que nos permite estar en todos los foros donde se decide cuáles van a ser los distintos pasos que van a dar las infraestructuras europeas, y que tengan que acompasarse las nuestras.

Entonces, yo tengo que escuchar aquí según qué cosas que, bueno, si fuesen solo desconocimiento, pero, no, es pura demagogia, es pura demagogia. Se dice que no defendemos, que no tenemos... Luego, por otro lado, se nos dice que somos sucursales. Es decir, se utiliza el mensaje contradiciéndose uno mismo. Y la verdad es que uno ya empieza a estar cansado, porque yo creo que la gente ve de una manera muy evidente, muy evidente, cuál es la estrategia y, por lo tanto, nosotros, una vez más, gobernamos y, como gobernamos, tenemos que ser responsables y dar pasos firmes y exigir aquello que es fundamental para Asturias.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C00000000409

Mire, no hay nada que represente mejor la hipocresía en este asunto que el peaje del Huerna, una decisión absolutamente maquiavélica tomada en su día para refinanciar infraestructuras en otros territorios. ¿Les suenan esas críticas que nos hacen ustedes ahora? Pues se hizo. Todavía no sabemos, porque es imposible —y lo estamos haciendo por tierra, mar y aire, no solo nosotros, incluso en las instituciones europeas—, qué sucede con ese expediente de la prórroga, si existe o si tiene toda la documentación, porque uno ya empieza a pensar que quizás falte algo absolutamente esencial que evidencie su ilegalidad y que por eso no hay manera de conseguirlo. Lo veremos, todo acaba sabiéndose. Pero con la boquita pequeña se dice que se nos apoya, pero, evidentemente, no se critica esa decisión injusta e ilegal, y, a la vez, se nos reprocha ahora no conseguir que el Gobierno actual lo consiga.

Y ese reproche nosotros lo asumimos, no ante el PP, lo asumimos ante la sociedad asturiana, porque claro que es una decepción, es una decepción que no se bonifique al 100 % el peaje, que es una solución inmediata y que no entra en otro tipo de consideraciones, que permite evidenciar esa singularidad, esta sí, la de los peajes, con Asturias y Galicia. Y, evidentemente, vamos a avanzar, con toda la convicción y todos los medios, en el ámbito jurídico, porque, más allá de que hay gente que discute o pone en duda, es ahí, con esos hechos, donde se demuestra de qué lado y cuál es el nivel de exigencia del Gobierno de Asturias.

Así que esta prueba del nueve no tiene dudas, ¿no?: ustedes están donde estuvieron siempre y nosotros estamos también donde hemos estado siempre y donde vamos a seguir estando, gobernando por Asturias y defendiendo los intereses únicamente de Asturias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Manuel Cifuentes Corujo al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre el anteproyecto de ley de protección civil y emergencias

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos ahora al tercer punto del día, que es la pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Manuel Cifuentes Corujo al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias.

Como saben, como siempre, cuatro minutos para la pregunta, para la formulación, y otros cuatro para el consejero, sumando el primer y el segundo turno.

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

El señor **CIFUENTES CORUJO:** Sí, gracias, presidenta.

La pregunta es si considera que el Proyecto de Ley de Protección Civil y Emergencias ayudará a delimitar con claridad las competencias en materia de emergencias en Asturias.

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

Señor consejero, tiene la palabra.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Gracias, presidenta.

Sí, el Gobierno de Asturias aprobó el pasado 15 de junio el Proyecto de Ley de Protección Civil y Gestión de Emergencias, que inicia o que inició su tramitación parlamentaria. Estamos ante una norma que viene a actualizar y ordenar el sistema asturiano de protección civil y emergencias, integrando en un mismo marco la prevención, la planificación y la respuesta ante situaciones de riesgo, con tres objetivos fundamentales: prevenir mejor, coordinar mejor y responder mejor.

El proyecto refuerza la planificación y prevención y establece un marco para coordinar los medios y servicios que intervienen en una emergencia, con el objetivo de garantizar una respuesta unitaria, rápida y eficaz. Dentro de ese modelo, el papel del Servicio de Emergencias del Principado de Asturias es central.

El proyecto consolida el mando único del Servicio de Emergencias del Principado y establece quién ejercerá la dirección y coordinación de todas las actuaciones sobre el terreno. Esto es especialmente relevante, porque en una emergencia pueden intervenir recursos de diferentes Administraciones y organizaciones. El mando único no significa que todos los medios pertenezcan a una misma

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

Administración, significa que, cuando intervienen distintos recursos, existe una dirección operativa clara que permite coordinar la respuesta.

Además, el proyecto adapta el sistema a los nuevos riesgos y refuerza la planificación ante fenómenos adversos y situaciones vinculadas, entre otras cuestiones, a los efectos del cambio climático.

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

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

Buenos días:

Gracias, consejero.

Mire, hace doce años, esta Cámara dio al Gobierno nueve meses para traer una ley de emergencias, y llega ahora un proyecto que, aparte de llegar bastante tarde, llega mal. Todo empezó, como usted dijo hace un momento, con una nota de prensa el 15 de junio que dice una cosa diferente de lo que dice el articulado del proyecto. Y la verdad es que, cuando se analiza el texto, surgen preocupaciones, porque es una ley que está llena de ambigüedades y de puertas abiertas a posibles cesiones encubiertas que generan una enorme preocupación entre quienes se juegan la vida protegiendo a los asturianos.

Ya empezaron ustedes aquel 15 de junio mintiendo, como le decía. Usted sabrá por qué sintieron esa necesidad de dar concretamente el titular que dieron, que este proyecto de ley consolida el mando único del SEPA, y eso no es cierto, y usted lo sabe. No existe ni un solo artículo en el texto que reserve el mando único ni la coordinación superior de las emergencias ordinarias al SEPA. Y, si no, dígame cuántas veces aparece esa expresión, *mando único*, en el proyecto. ¿Lo sabe? Se lo digo yo. Aparece una sola vez esa expresión, y está hablando de la activación de planes de protección civil cuyo mando corresponde a los alcaldes o, en su defecto, al consejero. Entonces, ¿por qué poner el foco en ese titular, en algo, además, tan fácil de desmontar? Bueno, ustedes sabrán. Lo cierto es que con esta ley el SEPA queda como un simple instrumento que canaliza, y canalizar no es mandar, no es coordinar, no es dirigir.

En febrero, de hecho, esta Cámara aprobó garantizar el mando único del SEPA y, apenas días después, ya estaba nuestro Servicio de Emergencias actuando en una emergencia como apoyo. Mire, el problema aquí —y ya lo hemos dicho muchas veces— no son ni los bomberos ni es la Guardia Civil, el problema es un Gobierno que podía haber aprovechado este texto para resolver una cuestión controvertida y no lo ha querido hacer. Díganos por qué.

Porque, además, los problemas de este proyecto no acaban en esta cuestión. A lo mejor es de otras cuestiones de las que ustedes querían desviar la atención con ese titular que se centraba en el mando único, porque además era en su momento una cuestión que había generado cierta polémica.

Las leyes que derogan, como, por ejemplo, la Ley de Bomberos, obligaban al Principado a garantizar la extinción de incendios y salvamento en concejos que no están obligados a prestarlo, es decir, en la Asturias rural, encomendándole coordinar todos los servicios de bomberos y salvamento cualquiera que sea la Administración a la que pertenezcan. Esa ley queda derogada y, sin embargo, estas garantías no aparecen en el nuevo texto. Las funciones de nuestros bomberos, incluida la intervención en cualquier clase de salvamento o rescate, dejan de estar escritas en una ley y pasan a depender de un desarrollo por decreto o por reglamento.

También decae la ley o quedaría derogada la ley del 112, que obligaba, por ejemplo, a que todos los servicios acusaran recibo de cada aviso y a informar en tiempo real al 112 como coordinador de las emergencias, algo que desaparece también en el nuevo texto.

Desaparecen también las cautelas que impedían hacer pasar por convenios con entidades privadas lo que en realidad son contratos. Comprenderán que haya quien se pregunte por qué y se preocupe.

Todo poder que se le quita a la ley y al SEPA en la ley va a parar a un despacho.

Al gerente del SEPA ya no lo propone el Consejo Rector, lo propone consejero, y al Consejo Rector solo se le informa. El consejero preside el SEPA, preside su Consejo Rector, con voto de calidad, autoriza los convenios, preside el Consejo de Protección Civil y dirige los planes de protección civil. Esto no es el mando único del SEPA, consejero, esto se parece más al mando de uno solo.

Miren, quien marca el 112 no pregunta de quién es la competencia, espera que alguien llegue rápido, bien coordinado y con medios, ya viva en Oviedo o en Ibias, y esta ley no lo garantiza. Lo que necesita el SEPA es una ley que lo refuerce como servicio público, y esta ley lo debilita. Lo que necesita el SEPA es una ley que garantice el respeto a las competencias de nuestro Estatuto y a la mejor coordinación

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C00000000409**

de todos los medios disponibles y, a la vista del texto del proyecto, esta ley, a día de hoy, consejero, no lo hace.

Gracias.

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

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, en una pregunta de cuatro minutos no esperaba otra cosa, ¿no?, más que lanzar dudas y un titular. Tenemos una tramitación por delante, espero las aportaciones del Partido Popular a esta tramitación.

Sí me llama la atención esa orientación de las dudas, como si la Presidencia del SEPA no fuese el SEPA, y atendiendo a preocupaciones que conozco bien y que se garantizan de la mejor manera, como hace el Gobierno de Asturias, que es apostando por un Servicio Público de Emergencias y haciéndolo aprobando presupuestos, que han crecido de manera consecutiva un 10 % en los últimos años y que, como nuestro presidente ha anunciado, van a volver a crecer un 10 % en este año. Ahí les espero, no en poner peros a un texto legislativo que es perfectamente matizable y que podrá comentar con sus colegas, porque también se desprecia el trabajo de muchísima gente, a lo largo de todos estos meses e incluso años, en elaborar este proyecto de ley. Pero, insisto, espero que, cuando aparezca ese presupuesto, que superará los 60 millones de euros, para el Servicio de Emergencias del Principado, pues ustedes lo aprueben.

Claro, yo el mantra del mando único o el mando único de alguno, que no sé realmente a qué se refiere, es algo que me llama poderosamente la atención, pero, claro, cuando les escucho a ustedes hablar de que con esto podemos desasistir a los ayuntamientos pequeños, con una red de diecinueve parques de bomberos, que no tiene ninguna comunidad autónoma, ya no digo las que gobiernan ustedes; que habla usted de que vamos a desasistir no solo eso, sino los convenios que están actualmente en vigor, bueno, yo creo que es poco creíble, pero ya, cuando habla de privatizar o de que se abre la puerta a la privatización de servicios, después de la mayor apuesta decidida por un Servicio de Emergencias, que es de sentido común para un Gobierno progresista, viendo las necesidades mayores y la preocupación de la sociedad, no solo de los incendios, sino también evidentemente de todos los riesgos asociados al cambio climático.

Así que, nada, en la alternancia de la rebaja masiva de impuestos, lance un mensaje garantista para nuestros servicios públicos, a ver quién les cree.

Pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Pedro de Rueda Gallardo al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre qué criterios utiliza el Consorcio de Transportes para agendar reuniones con los ayuntamientos miembros del mismo

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos al cuarto punto del orden del día, pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Pedro de Rueda Gallardo.

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

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

¿Qué criterios utiliza, señor consejero, el Consorcio de Transportes para agendar reuniones con los ayuntamientos miembros del mismo?

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias, señor De Rueda Gallardo.

Consejero, tiene la palabra.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, desde el Consorcio de Transportes y desde la Consejería se atiende de manera igualitaria a todos los ayuntamientos de Asturias, no solo, incluso, a los que forman parte del Consorcio, sino a todos, fundamentalmente porque, además, se suele hacer de manera transversal en todas las competencias que ejerzo como consejero, es decir, no hay ningún criterio político, si es lo que le preocupa, respecto a cómo se trata a los ayuntamientos respecto de su color político, y mucho menos en lo que tiene que ver con el transporte público.

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

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

El señor **DE RUEDA GALLARDO:** Sí, bueno, pues entonces sí que los tratan a ustedes a todos muy mal, puede ser, ¿no?, podría ser una contestación que puedo deducir de su respuesta.

Mire, le quiero… Llevaba cierta ironía, que usted la captó bien, mi pregunta, y le voy a decir un caso concreto, que usted me imagino que sabrá que me voy a referir al Ayuntamiento de Castrillón.

El Ayuntamiento de Castrillón se incorpora al Consorcio porque tiene una serie de problemas con su movilidad en el concejo y se le sugiere que se incorpore al Consorcio. Lo cual me parece bien, o sea, que el Ayuntamiento se incorpore al Consorcio y que ayude a la movilidad, no creo que usted critique ahora al Ayuntamiento por incorporarse.

Pues se incorpora al Consorcio y, bueno, como alguien que se incorpora para mejorar la movilidad de sus vecinos, intenta reunirse con el Consorcio. Y este es el resultado, o sea, después de reunirse en 2024, no lo reciben ustedes hasta mayo del 26, después de múltiples y fehacientes comunicaciones por todos los medios.

¿Esto es lo normal? Yo creo que no. Para empezar, si usted trata así a todos, tardan dos años en recibirlos, consejero, me parece un poco demasiado, ¿no?, me parece desatender a los ayuntamientos de Asturias.

¿Y para qué los reciben? Una vez que los reciben —vamos a intentar ser prácticos, porque esto sí es competencia suya, y solucionar los problemas de los vecinos—, una de las prioridades que se les ponen a ustedes encima de la mesa, al Consorcio, bajo su responsabilidad, es el tema de Coto Carcedo. Y el tema de Coto Carcedo, sinceramente, es que…, no sé. La excusa anterior fue que no estaban en el Consorcio, fue lo que le dijeron al Ayuntamiento, no solo de este color político, sino a otros que decidieron no entrar en el Consorcio; como sabe bien usted, se entró en el Consorcio con el Ayuntamiento del Partido Popular.

Coto Carcedo no está perdido en las alas. Coto Carcedo…, me imagino que usted sabe bien dónde está, está en el concejo de Castrillón, pero muy cerquita de Avilés. Tiene unos mil habitantes, o sea, que tampoco es que tenga pocos, y se encuentra con la paradoja… Claro, si usted o yo viviéramos en Coto Carcedo, estuviéramos empadronados en Coto Carcedo, nuestro centro de salud y muchas de nuestras gestiones administrativas no serían en Avilés, serían en Piedras Blancas o, las médicas, en el consultorio periférico de Raíces-Salinas. Es que no hay línea. La línea que hay es una línea de Avilés, que un trayecto, que lo hice yo ayer, puede tardar tres minutos, dos minutos, depende del tráfico, en coche; el autobús, depende de las horas, como tiene que ir a Avilés para dar absolutamente toda la vuelta y volver a entrar en el concejo de Castrillón, porque la bajada no la acomete, viene a tardar en épocas de verano, estivales, con mucho tráfico, una hora, y normalmente más de media.

Entonces, hombre, parece… Se le propone un servicio de microbús, que ahora en la carretera reformada cabe perfectamente, y, aprovechando que no va a bajar solo al consultorio, también mejorar la movilidad de determinadas parroquias en una línea regular del concejo.

Bueno, el Consorcio…, se queda encima de la mesa y se dice que se le contestará —está por escrito— en el plazo de quince días. Quince días…, bueno, hombre, no le voy a decir yo que sean dieciséis, pero eso fue en mayo. Estamos prácticamente en octubre, siguen sin contestar. Y los vecinos, sin una reivindicación histórica.

Nosotros creemos… Aparte, es que es de estricta lógica, porque, bueno, en el centro de Asturias, en el año 2026, unos vecinos que nos decían ayer —nosotros nos reunimos con ellos— que a tres minutos el que pueda ir en coche… ¿Y el que no, consejero?, ¿lo mandamos en transporte público a una hora por el verano o más de media hora por el invierno, con menos tráfico, a su consultorio médico o al Ayuntamiento de Piedras Blancas a hacer una gestión? Es que no parece tener mucho sentido.

Entonces, mire, para que… Esta es una pregunta eminentemente práctica, yo lo que quiero que me conteste es: ¿van ustedes a acometer… no el estudio, porque, bueno, los estudios pertinentes…, digamos que los plazos…? Yo quiero que me dé usted aquí unos plazos… Bueno, si me dice que no, pues ya no hay plazos; si me dice que sí, qué plazos puede establecer el Consorcio o si cree pertinente o si no cree pertinente el establecimiento para que esas mil personas puedan ir en 2026 a su concejo, a su centro social y a su ayuntamiento por una vía existente en un servicio de microbús.

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

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, sí, me imaginaba —me han pasado el dosier de prensa— que era sobre Castrillón.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

También le digo que el alcalde de Castrillón tiene mi teléfono, ¿eh? Es decir, me conoce y puede dirigirse a mí en cualquier momento, faltaría más. Somos una Administración a la que es muy fácil para todos los alcaldes de Asturias hablar conmigo directamente diariamente.

En cualquier caso, bienvenidos a la defensa del transporte público, me alegra mucho. Yo antes lo decía, evidentemente el éxito de ConeCTA está generando demanda, tenemos que ser capaces de dar respuesta a ello. Y, por lo tanto, no podemos dejar sin respuesta una solicitud como esta, por eso yo he pedido que se me concretase en qué punto estaba.

Pero sí me gustaría señalar que, evidentemente, el Ayuntamiento de Castrillón se beneficia de una manera muy importante de los servicios que presta el Consorcio de Transportes de Asturias, porque eso tampoco hay que olvidarlo, aparte de los servicios de los que dispone, de los servicios especiales que ha tenido durante este verano, dentro de las lanzaderas de verano.

En Castrillón, 11 303 ciudadanos tienen la tarjeta ConeCTA, es decir, el 51,38 % de la población. Creo que, bueno, no ha lugar a dudas lo que esto representa y que, por lo tanto, la demanda que hay es muy muy importante. 588 593 usuarios, validaciones con la tarjeta ConeCTA, en Castrillón, evidentemente, en lo que va de año. Con lo que estamos hablando de cifras muy importantes.

La implantación de nuevos servicios en un marco, como decía antes y explicaba, de un mapa concesional vigente no siempre es igual de rápida o de sencilla. A veces, solo es adaptar paradas sobre capacidades existentes; otras veces, requiere la creación de rutas específicas y cofinanciación, como la que ha planteado en este caso el Ayuntamiento de Castrillón, y que, una vez pedido, yo he pedido que se traslade al Ayuntamiento para que pueda implantarse.

Actualmente, el Ayuntamiento aporta al CTA 142 000 euros al año por las cancelaciones de la zona centro de su concejo, además de abonar 50 000 euros por un Abono Joven, que financia de manera individual.

La implantación de los servicios planteados a Coto Carcedo sería viable técnicamente y su implementación ascendería a un importe de 369 000 euros, por encima del coste actual. Estaríamos hablando de una aportación adicional de unos 227 000 euros al año.

Este es el planteamiento de trabajo técnico que se ha realizado desde el Consorcio y que he pedido que se traslade al Ayuntamiento, con la voluntad de poner en marcha ese servicio.

Pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Pedro de Rueda Gallardo al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre en qué estado se encuentra el proyecto para la mejora del aparcamiento de la playa de San Juan de Nieva (Castrillón)

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos al quinto punto del orden del día, pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Popular don Pedro de Rueda Gallardo.

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

El señor **DE RUEDA GALLARDO:** Gracias.

Sobre el estado del proyecto del aparcamiento del entorno de las dunas de El Espartal, en Castrillón.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias, señor De Rueda.

Señor consejero…

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Bueno, creo que es la segunda vez que hablamos de este asunto.

Como ya tuve ocasión de explicar, el proyecto planteado inicialmente para la mejora del aparcamiento de San Juan de Nieva se ha encontrado, durante su tramitación, con distintas circunstancias que hacen necesario replantear la solución prevista inicialmente: por un lado, y no voy a pararme demasiado en ellas, cuestiones relacionadas con la delimitación del ámbito de actuación; y, por otro, con las características del propio suelo y con las soluciones técnicas que se planteaban. Y a ello se suman las consideraciones derivadas de la supervisión técnica del proyecto, que han puesto de manifiesto aspectos que es necesario resolver antes de poder continuar con la actuación en los términos inicialmente previstos.

Por tanto, señoría, lo que corresponde es replantear esta actuación.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

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

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

Bueno, consejero, dos pequeñas aclaraciones sobre lo anterior.

Hombre, yo entiendo…, le valoro, ¿eh?, que usted coja el teléfono a los alcaldes, pero debería contestar el Consorcio, porque, si cada vez que alguien quiere hacer una gestión con el Consorcio le llama a usted, no me parece a mí que sea el procedimiento adecuado.

Y lo segundo. Hombre, el éxito de la CTA que usted vende siempre… Me parece muy bien que usted lo venda, pero la reclamación de Coto Carcedo no es por el éxito de la CTA. Tiene usted reclamaciones…, pues, mire, la última con protesta vecinal tiene más de trece años, y prácticamente todos los años le han reclamado. Y, simplemente, porque yo creo que es un servicio necesario por la cantidad de población y el dislate de que no esté comunicado con la capital del concejo.

Dicho esto, y ya centrándonos en el proyecto de las dunas de El Espartal, sí, es la segunda vez que se lo traigo y tengo una motivación: porque, evidentemente, está exactamente en el mismo punto que la primera vez que se lo traje, exactamente el 21 de abril de este mismo año.

Y entonces usted me contestó que eso no era suyo inicialmente; que acababa de coger las competencias de Medio Ambiente, que era otra consejería donde estaba este proyecto, y me dice —lo tengo aquí, literal—: «Nuestra obligación será rehacerlo y hacerlo viable. Y este es el trabajo que exijo a todos los componentes de mi equipo y también, en este caso, a la Dirección General de Medio Ambiente». Bien.

Bueno, pues han pasado unos cuantos meses, desde abril hasta aquí. ¿Y para qué lo traemos? Bueno, evidentemente, ha pasado el verano, no se ha hecho nada; los habitantes del concejo…, como en otros sitios sí avanzan los aparcamientos, aquí no hay ninguna noticia, el Ayuntamiento no tiene ninguna noticia. Y nosotros sí quisiéramos saber, que usted nos diga en qué estado está. Ya nos dijo en abril que tenía que volver a hacerse: ¿seguimos en el mismo punto que en abril?

Nos gustaría que nos comentase usted qué avances se han acometido en este proyecto desde abril. Porque, como ve, esto ya no es competencia del Estado, es suya, y hay cosas que parece, consejero, que aquí jamás avanzan, jamás avanzan. Entonces, quisiera que me dijera si esta es una de esas, una de esas cosas que no avanzan, de abril a aquí en qué hemos avanzado y si nos puede poner alguna fecha. Se lo pregunté entonces y lo repito ahora: si ha avanzado el proyecto. Usted nos dijo que tenían que rehacerlo, luego rehacerlo equivale a un cambio: ¿en qué cambia?, ¿cambia a menos, se reformula a la baja, ya no es una actuación tan amplia?, ¿amplían ustedes el proyecto?

¿Me puede contestar?

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Sí.

Lo que planteamos es reorientarlo de una manera muy muy importante. El replanteamiento nos permite hacer algo que yo creo que consideramos positivo, que es buscar una solución que responde mejor a las características del espacio: un aparcamiento situado en un entorno natural, en las inmediaciones de un espacio protegido, y que entendemos que la actuación debe estar adecuadamente integrada en él.

Por eso, vamos a plantear al Ayuntamiento de Castrillón una nueva propuesta, que permita superar las dificultades que han aparecido durante la tramitación, que incorpore desde el principio una mejor integración ambiental y paisajística, que tenga en cuenta las características del suelo, las necesidades de drenaje, la accesibilidad, la funcionalidad del aparcamiento y su relación con el entorno, y que sea viable medioambiental.

Pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Vox don Gonzalo Centeno Martín al consejero de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias sobre cuántos accidentes tiene registrados en los puertos regionales con motivo de la práctica de pesca deportiva

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos al sexto punto del orden del día, pregunta del diputado del Grupo Parlamentario Vox don Gonzalo Centeno Martín.

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

El señor **CENTENO MARTÍN:** Gracias, presidenta.

Señor consejero:

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

¿Cuántos accidentes tienen ustedes registrados en los puertos regionales con motivo de la práctica de la pesca deportiva?

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias, señor Centeno Martín.

Señor consejero, tiene la palabra.

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** A día de hoy, según me trasladan, y de acuerdo con los registros de la Administración del Principado de Asturias, no consta ningún accidente significativo en los puertos de competencia autonómica relacionado con la práctica de la pesca recreativa o deportiva.

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

El señor **CENTENO MARTÍN:** Muchas gracias.

Me alegra oír eso.

Prohibir, prohibir y prohibir. Todo muy soviético y, como siempre, buscando antes la comodidad del burócrata que la del ciudadano. Prohíben todo ante su incapacidad para controlar o gestionar nada. Antes de ser creativos, trabajar o escuchar a los interesados, mejor prohibimos y, así, no hay que resolver conflictos de intereses ni determinar responsabilidades en caso de accidentes, sobre todo después de lo ocurrido en Cerredo.

Se nos llena la boca con el «paraíso natural» y la marca Asturias para, luego, cargarnos la pesca marítima desde tierra en los puertos de Asturias. Porque pocas cosas hay más asturianas que ver a los guajes y a los abuelos plantados en nuestros pintorescos puertos chicos pescando chicharros, róbalos, congrio, sargo, pintos y maragotas y, ahí es nada, y lo más preciado, calamar y chipirón de potera, una delicia. Pues, nada, a hacer puñetas.

¿Por qué? Porque quieren ustedes aprobar una ley autonómica sobre los puertos de su competencia en la que, de momento en fase de proyecto, incluyen en un artículo 86.3 b) la prohibición de la pesca deportiva o de recreo fuera de las zonas habilitadas, porque expresamente entienden que tal actividad conlleva cuatro riesgos, que ahora mencionaremos. Pero fíjense que no lo suponen ni decretan el riesgo: lo afirman. O sea, primero se prohíbe y luego ya veremos.

Según ustedes, la pesca de recreo compromete la seguridad de bienes y personas, que el puerto sea ecológico, que esté entero y que se faene. Entonces, nosotros nos preguntamos: pero, ¡por Dios!, ¿cómo han sobrevivido hasta ahora nuestros puertos, soportando la terrible actividad delictiva y contaminadora consistente en que un guaje o un abuelo pongan un anzuelo? Miren, son enemigos de todo lo tradicional y, por supuesto, de la libertad individual.

Vamos a ver. Los propios pescadores de recreo siempre han respetado las zonas destinadas a la navegación, a la maniobra de las embarcaciones y a la descarga de pescado en las rulas. Nunca interfieren en el funcionamiento corriente del puerto, han sabido ser compatibles con su actividad, porque se ponen donde no molestan, a las horas que no molestan. Y es que la mayoría de la gente suele funcionar con sentido común, se autorregulan, como el mercado. No necesitan de burócratas, amigos de arreglarlo todo y de prohibirlo todo, sin base legal alguna.

Porque ¿qué es esto de las zonas habilitadas? ¿Dónde está la seguridad jurídica? ¿Dónde se menciona? ¿Cuáles son? ¿Quién va a determinarlas? Es tanta la indeterminación que hasta el propio Servicio de Puertos autonómico ha dictado que, hasta que no se apruebe la ley, sigan como hasta ahora.

Y, hablando de riesgos para las personas, si se echa a esta gente del puerto, muchos van a salir al exterior de las zonas de abrigo a seguir pescando, con el peligro que ello conlleva. ¿Se van a hacer ustedes responsables si hay un siniestro? ¿Y con los ancianos y minusválidos que iban a pescar al abrigo del puerto qué ocurre?, ¿a su casa?, ¿o a salir al exterior?

Y, por cierto, hablando de seguridad jurídica, ¿qué ocurre con el Decreto 25/2006, de 15 de marzo?, ¿lo va a prorrogar la proyectada ley? Se lo digo porque esta norma autonómica establecía la cuestión precisamente al revés. En su artículo 3.1, primero libertad y luego ya veremos las excepciones: «La pesca marítima de recreo puede ser practicada desde cualquier punto de la costa, respetando las zonas expresamente prohibidas». Es justo al revés. Lo de toda la vida: libertad, con las limitaciones lógicas, que la gente comprende, y una prohibición de raíz y un «ya veremos». Pero, claro, en 2006, cuando se hizo esta norma, gobernaba Álvarez Areces con la Izquierda Unida auténtica. Ahora lo que tenemos es socialismo *woke,* con los comunistas ecolojetas prohibiendo todo.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Pero, bueno, vamos a intentar seguir el procedimiento regulado, por muy fútil que nos parezca, y, visto que ya nos ha contestado que no ha habido accidentes en todo el tiempo al que usted se ha referido, que tampoco nos ha dicho los años, ¿va usted a admitir alguna de las alegaciones, que es lo que a nosotros nos importa, que al proyecto de ley han presentado personas y asociaciones dedicadas a esta actividad tan tradicional y tan respetuosa con el medio ambiente?

Muchas gracias.

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

El señor **CONSEJERO DE MOVILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y GESTIÓN DE EMERGENCIAS (Calvo Rodríguez):** Asturias necesita tener una ley de puertos. Es una deuda que tenemos, algo que tenemos que solucionar, y espero que seamos capaces de agilizar su tramitación para lograr aprobarla en lo que queda de legislatura. Y ahí tendremos que atender muchas cuestiones. Evidentemente, la pesca recreativa es una de ellas, pero, bueno, comprenderá que hay cuestiones fundamentales que tienen que ver con la propia actividad portuaria, y su adaptación —esto le va a encantar—, por ejemplo, al cambio climático, que son prioritarias absolutamente a la hora de que aparezcan dentro de este texto legislativo.

En cualquier caso, creo que hay una cuestión casi más formal en cuanto a que esa pesca sea autorizable o esté autorizada, que es el sentido común que se viene practicando —tiene objeto prácticamente de norma— en cómo se hace de manera transitoria, por ejemplo, en el puerto de Lastres, y, más allá entiendo que de alguna circunstancia particular, que entiendo que es la que provoca esta pregunta, la vocación del Gobierno es conciliar esos usos.

No hay ninguna vocación restrictiva, sino garantista, y además en el marco de una ley, que lo que espero es que se pueda agilizar al máximo y que se apruebe de una vez por todas.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Finalizadas las preguntas, agradecemos al señor consejero toda la información facilitada y, como siempre, si lo desea, le invitamos a abandonar la sala. *(Pausa).*

Proposición no de ley ante Comisión del Grupo Parlamentario Vox sobre la definición de los estándares mínimos de seguridad que deben cumplir obligatoriamente todos los vehículos adscritos a concesiones de transporte público de titularidad regional

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos al séptimo punto del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Vox sobre la definición de los estándares mínimos de seguridad que deben cumplir obligatoriamente todos los vehículos adscritos a concesiones de transporte público de titularidad regional.

Para la defensa…

El señor **MORALES FUENTECILLA:** Presidenta, una cuestión previa.

Lidia Fernández sustituye a Esther Freile en este momento.

La señora **PRESIDENTA:** Muy bien, muchas gracias. Tomamos nota desde la Mesa.

Como decía, para la defensa de esta iniciativa, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Vox, por tiempo de seis minutos.

Y, no habiéndose presentado enmiendas, se abre el turno de fijación…

Perdón, que me estoy yendo a donde no me debería ir.

Vamos a pasar a la defensa de la iniciativa.

Por tiempo de seis minutos, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Vox.

El señor **CENTENO MARTÍN:** Muchas gracias, señora presidenta.

La proposición no de ley que hoy defendemos tiene su origen en los sucesos ocurridos en Langreo en marzo del 26, o sea, este mismo año, y las posteriores consecuencias y reivindicaciones de los trabajadores que se derivaron de los mismos.

Vamos a reflejar un poco los hechos.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C00000000409**

El 14 de marzo de este año, un individuo con antecedentes penales apuñala al conductor del búho que cubría la línea entre Langreo y Oviedo. El hecho tuvo lugar en Sama de Langreo, a las once horas de la noche, a las 23:00.

En consecuencia, desde marzo a agosto de este año, los trabajadores emprenden una concentración de apoyo a su compañero, en la que nos hacen llegar que cuando se instaló el servicio cada autobús contaba con un guarda de seguridad, que luego la autoridad competente, el Principado de Asturias, suprimió sin medida adicional alguna, y, por lo tanto, cada chófer, además de conducir y velar por su propia seguridad, tiene que hacer de guarda, por decirlo de alguna manera, de los chavales jóvenes, que, como cualquiera puede imaginar, en esas circunstancias y a esas horas, suelen estar bastante inquietos. Recordemos que a los conductores no se les paga por esa función.

Aparte de la falta de respuesta por parte de la Consejería de Movilidad, pues, como he dicho, a este órgano compete este servicio, a las concentraciones siguieron las protestas y a las protestas la huelga; en concreto, el 4 de abril de 2026.

Es importante, y quiero recalcar esto, que entre medias concluye un procedimiento llevado a cabo por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el cual se les da la razón a los trabajadores y se efectúa un requerimiento a la empresa para que, como mínimo, proceda a la instalación de mamparas de seguridad que protejan a dichos conductores.

La huelga terminó el 21 de agosto, cuando el Consorcio de Transportes de Asturias anunció que «dos nuevos vehículos se asignarán a las concesiones que se utilizarán en la prestación de la conexión nocturna, cumpliendo con las medidas establecidas por el Plan de Prevención de Riesgos Laborales».

Pero, aun así, en septiembre de este año, y a pesar de la desconvocatoria de la huelga y el anuncio del Consorcio referido, el servicio sigue sin funcionar de forma efectiva. Los dos vehículos con mamparas prometidos no llegaron a asignarse a las rutas del valle del Nalón, que son las más problemáticas, pretendiendo la Consejería que se restaurase el servicio sin la protección de las mamparas.

¿Qué hacen los trabajadores? Pues seguir impidiendo la salida los autobuses, porque lo primero es su seguridad y la de los demás peatones, ante posibles accidentes.

Esta pervivencia del conflicto nos confirma que el problema no solo es de mamparas de los autobuses, sino de la falta, una vez más, de estándares obligatorios, claros, vinculantes y exigibles a todas las concesiones regionales —tanto que les gusta regular, aquí, el vacío—, más control efectivo y, por supuesto, coordinación entre ayuntamientos y comunidad autónoma, que parece brillar por su ausencia.

Señorías, entendemos desde Vox que la seguridad no es un extra, sino que es una condición básica de cualquier servicio público que se preste. El apuñalamiento del 14 de marzo en Sama no fue un hecho aislado. Los trabajadores llevan meses denunciando agresiones, insultos, destrozos y situaciones extremas, que no tienen por qué soportar. Conducir de noche y hacer de canguros sin protección física es inaceptable.

Las medidas no son un capricho, son los mínimos requeridos por la legislación de prevención de riesgos laborales. Si luego hay un accidente, ¿quién se va a hacer responsable?, ¿el señor Calvo?, ¿en este Gobierno, que nunca se hace responsable de nada?

Y es que el problema no solo está en el valle del Nalón, es de todo el sistema de concesiones nocturnas en la región. Miren, la empresa concesionaria llegó incluso al absurdo de aportar dos vehículos con mamparas para dejarlos en la cochera y sacar otro sin ellas. Esto solo es posible porque falta una regulación general que los obligue, lo que demuestra que no existen estándares técnicos claros ni obligatorios para todos los vehículos asociados al tan publicitado Consorcio de Transportes de Asturias. Definir estos estándares evitaría que cada conflicto se tuviera que resolver caso por caso, con la burocracia que todo esto conlleva, y garantizaría la igualdad de condiciones en toda Asturias.

En vez de esto, como hemos dicho, la solución de la Consejería fue, muerto el perro, se acabó la rabia: cortar por lo sano y dejar a nuestros jóvenes sin el servicio nocturno, lo que ha podido empujar a algunos, mucho me temo, a volver a conducir bajo los efectos del alcohol. ¡A quién se le ocurre!

Cumplir con la seguridad no puede significar suspender el servicio ni cargar todo el coste en las empresas. Proponemos una partida presupuestaria de cofinanciación: sería la solución práctica, permitiría adaptar las flotas actuales sin que el coste recaiga exclusivamente en las operadoras ni se traduzca en más suspensiones —¿no se trata de un servicio público?—. Y no hace falta sangrar adicionalmente a los ciudadanos con nuevos impuestos, basta con una simple transferencia retirando

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

dotaciones de créditos destinados a financiar las estupideces habituales o a seguir teniendo calladitos —en esto, como en todo— a sindicatos primos y hermanos.

También entendemos como necesario un protocolo de intervención rápida, coordinado con la Delegación del Gobierno —esa es otra— y Policías locales, que garantizaría una respuesta inmediata ante incidentes y evitaría que la seguridad se traduzca en más suspensiones de líneas.

Y, en vez de todo esto, el Principado se limita a enviar balones fuera y a no prestar el servicio de forma efectiva. Y digo «efectiva» porque, evidentemente, de forma extraordinaria el servicio se prestó, eso sí, en las fiestas de Laviana, entre otros, para que acudiera nuestro presidente; eso sí, sin mamparas.

En fin, ninguna línea debe suspenderse por inseguridad. La movilidad de los asturianos debe estar garantizada. No puede ni plantearse una elección entre la seguridad de los trabajadores contra el transporte de los ciudadanos, porque se pueden y se deben garantizar las dos cosas.

Y, ya que hablamos de leyes, la Ley 1/2002 atribuye al Consorcio de Transportes de Asturias un amplio elenco de potestades de inspección y fiscalización de las condiciones establecidas en las concesiones, como toda la legislación administrativa en materia de concesiones públicas, y dentro de esas condiciones se pueden imponer estándares mínimos de seguridad e incluso destinar recursos para facilitarlo.

Hagan el favor de dejarse de tanta publicidad y presten el servicio con seguridad.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Ahora sí, no habiéndose presentado enmiendas, se abre el turno de fijación de posiciones.

Para fijar posición, en primer lugar, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Mixto.

La señora **TOMÉ NESTAL:** Sí, gracias, presidenta.

Muy brevemente. Compartiré el tiempo con el señor Pumares, de Foro.

Señorías de Vox, señor Centeno, absolutamente de acuerdo en que la seguridad tiene que estar garantizada para las y los trabajadores del transporte, cuya movilización, por cierto, compartimos plenamente. Lo mismo que es imprescindible la seguridad para las y los viajeros. Y, desde luego, entendemos, compartimos que la pérdida del servicio búho en donde se produzca es perjudicial para todas y todos.

Pero el problema de la PNL que trae hoy Vox aquí es que olvida de forma voluntaria que una parte muy importante de la clave está en las empresas operadoras. En este caso en concreto, en un grupo empresarial que es el segundo operador de líneas interurbanas de autobús en el Principado de Asturias, solamente por detrás de ALSA, que alega la falta de un marco normativo, que desde luego a nosotras nos parece bastante flojo como argumento para no hacer lo que les toca en materia de seguridad, y que además habla de inviabilidad económica de las reformas técnicas. Y aquí ni siquiera voy a profundizar porque yo creo que todas entendemos bien que la prioridad no puede ser en ningún caso la cuenta de resultados de ninguna empresa de transporte, sino la seguridad, la seguridad de las y los trabajadores y de las y los usuarios.

Piden una partida presupuestaria extraordinaria para cofinanciar la adaptación de las flotas actuales de las empresas concesionarias, evitando que el coste recaiga exclusivamente en las operadoras. No vaya a ser, señor Centeno, que disminuyan los dividendos de las operadoras por avanzar en la seguridad para trabajadores y trabajadoras, usuarios y usuarias…

Creo que entiende perfectamente que, estando de acuerdo con el planteamiento y con que la seguridad tiene que ser una prioridad absoluta, en ningún caso podemos apoyar su PNL de hoy.

El señor **PUMARES SUÁREZ:** Señora presidenta, gracias.

Muy buenos días, de nuevo:

Señor Centeno, voy a votar a favor de la proposición no de ley que plantean, que parte de un problema que usted señaló también, que es un incidente a principios de este año, en marzo del año 2026, donde además el Gobierno del Principado de Asturias tardó en reaccionar, tardó mucho en reaccionar —ahora diré, a mi juicio, qué ámbitos de actuación tiene el Consorcio—, y los trabajadores llevan, legítimamente y con toda la razón, desde ese mes de marzo reclamando una mejora en las condiciones de seguridad en las que realizan su trabajo.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C00000000409

Evidentemente, hay una responsabilidad por parte de la empresa de no haber buscado alcanzar un acuerdo desde el principio de este conflicto laboral, este conflicto para reclamar una mejora en la seguridad. Luego, también se forzó a que no se contase en la cuenca del Nalón con el servicio de búho. Luego, además, efectivamente —usted lo señaló y se señaló ya también anteriormente—, en un momento muy propicio, donde estaban las fiestas de Laviana y el Descenso Folclórico del Nalón, se reanudó el servicio, todo el mundo pensaba que con las condiciones de seguridad oportunas, pero, sin embargo, no fue así.

Y yo, como digo, creo que ni el Gobierno del Principado de Asturias ni el Consorcio han estado a la altura, ¿no? Por un lado, yo creo que el Consorcio debería haber accedido mucho antes a homologar las mamparas que son necesarias para ese trayecto. Y, luego, yo creo que evidentemente hay mecanismos de sobra, mecanismos de sobra en el seno de la Administración, para exigir a cualquier empresa que tiene un compromiso público con la Administración, que accede además a licitaciones públicas, a contratos, en este caso además en algo tan importante como es el transporte por carretera, para exigir a esa empresa que haga lo que tiene que hacer y que garantice la seguridad de los trabajadores.

Por todo ello, como digo, votaremos a favor de la proposición no de ley. Esperamos que el Gobierno del Principado de Asturias por fin logre articular una solución que no lo deje todo en manos de los trabajadores, que llevan dando la batalla, como digo, desde marzo de este mismo año, llevan ya prácticamente todo el año 2026 dando la batalla y teniendo que recurrir a huelgas y a concentraciones; que secunde esas protestas y obligue y fuerce a esa empresa a contar con unas medidas de seguridad que yo creo que son básicas y son necesarias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Para fijar posición, tiene la palabra Convocatoria por Asturies.

La señora **CAMPOMANES ISIDORO:** Gracias, presidenta.

Bajo el aparente, noble y además compartido objetivo de mejorar la seguridad en el transporte público nocturno, Vox nos presenta una iniciativa que, para nuestra opinión, es una operación de propaganda que insulta a la inteligencia de esta Cámara y también, he de decirlo, de los vecinos y vecinas de las cuencas.

Quiero empezar por el contexto porque, desde luego, los hechos importan.

El 14 de marzo, como todos sabemos, un conductor del servicio búho del Nalón fue apuñalado en Sama. Vox nos dice en su iniciativa que fue un incidente aislado, como nos dice en su exposición de motivos, pero la realidad es que fue la punta de un iceberg de conflictividad que los trabajadores y trabajadoras venían denunciando, sin ser escuchados.

La respuesta de la empresa concesionaria fue la negativa sistemática a instalar las mamparas de seguridad. Una reivindicación que consta de una protección que cuesta unos 4000 euros por vehículo; por tanto, una medida sencilla y con un coste económico asumible por parte de la empresa, no estamos hablando de lujos.

Y aquí aparece la primera contradicción de Vox: culpar al mensajero. Vox nos presenta esta PNL como si el problema fuera exclusivamente de la Administración regional, pero la realidad es tozuda. Comisiones Obreras ha sido meridianamente claro: la empresa concesionaria ha demostrado una cerrazón empresarial absoluta. Nos preguntamos dónde estaba Vox cuando la Inspección de Trabajo instó a la empresa a instalar mamparas y la empresa incumplió el requerimiento; dónde estaba también Vox cuando Comisiones Obreras denunciaba que el Grupo San Juan dejaba las mamparas en las cocheras y mandaba a los conductores a trabajar sin esa protección.

Señorías, repito, la empresa no ha instalado las mamparas, no ha puesto las cámaras y no ha facilitado la información prometida. Y ustedes, en lugar de exigir responsabilidades a la concesionaria, vienen aquí a pedir más dinero público para financiar lo que es una obligación contractual de la empresa.

La segunda contradicción. En el punto 2 de su proposición, piden crear una partida presupuestaria extraordinaria para cofinanciar la adaptación de las flotas actuales de las empresas concesionarias; traducido, que los asturianos paguemos con nuestros impuestos las mamparas que la empresa está obligada a poner.

Señorías, esto es un principio básico de la contratación pública: cuando una Administración concesiona un servicio, la empresa asume unas obligaciones; entre ellas, garantizar la seguridad de

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C00000000409

sus trabajadores y trabajadoras, y también de los usuarios. La seguridad laboral no es un extra, es una obligación legal reconocida en la propia Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

La Inspección de Trabajo lo dejó claro: la empresa debía instalar mamparas, cámaras GPS y también un protocolo de actuación. No se hizo. ¿Y qué nos propone Vox? Que el Principado pague por lo que la empresa no ha querido cumplir, que el contribuyente asturiano rescate a un concesionario, recordemos, incumplidor. Es la misma lógica que tienen y que aplican cuando piden bajar impuestos a los que más tienen: socializar las pérdidas y privatizar los beneficios.

Si la empresa no cumple, la Administración desde luego tiene herramientas: puede y debe sancionar, puede rescatar la concesión, puede exigir responsabilidades contractuales. Pero lo que no se puede hacer es premiar el incumplimiento con dinero público.

Y la tercera contradicción. Vox descubre la seguridad laboral cuando le interesa electoralmente. Es profundamente hipócrita que Vox, un partido que sistemáticamente cuestiona los derechos laborales, que ataca la negociación colectiva y a sus sindicatos, que se opone a las políticas de prevención de riesgos laborales, venga ahora dar lecciones sobre seguridad en el trabajo.

Comisiones Obreras lleva meses denunciando que la empresa no solo no ha instalado las mamparas, sino que también ha vulnerado el derecho de huelga, ha recurrido a personal de otras empresas para romper el paro y ha aplicado servicios mínimos de forma irregular. ¿Les suena eso, señorías de Vox? ¿O la libertad de los trabajadores a luchar por su seguridad solo importa cuando se puede atacar a un Gobierno de izquierdas?

Nuestra postura: seguridad sí, pero, desde luego, responsabilidad empresarial. Mi grupo comparte la preocupación por la seguridad de los conductores y de los usuarios, y de eso no hay duda. De hecho, desde el inicio, desde el primer día, nos reunimos con el comité de huelga y respaldamos sus reivindicaciones. Hemos exigido también al Principado que no dejara solos a los trabajadores frente a una patronal que ha demostrado una falta de voluntad negociadora absoluta.

Pero nuestra exigencia es coherente: no pedimos, desde luego, un cheque en blanco para la empresa, y pedimos también que el Consorcio ejerza su autoridad, que supervise, que exija, que sancione si es necesario, que rescinda la concesión de la empresa si sigue incumpliendo.

Señorías, por eso, para nosotros esta PNL es una trampa. Vox nos habla de seguridad, pero su propuesta real es que los asturianos paguemos la factura de los incumplimientos de una empresa concesionaria. Viene a hablar de los vecinos de las cuencas, pero su solución no es garantizar el servicio con seguridad, sino repartir dinero público entre quienes no han cumplido con su obligación.

Nos llama poderosamente la atención que quieren financiar los incumplimientos de una empresa, pero piden sistemáticamente que se quiten las subvenciones a los sindicatos, que están precisamente apoyando a esos trabajadores.

Por todo esto, votaremos «no».

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Pasamos ahora al turno de fijación de posición por parte del Grupo Parlamentario Popular.

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

Bueno, ante esta proposición no de ley, desde el Grupo Parlamentario Popular, varias reflexiones.

La primera. Preguntaba la portavoz del grupo anterior que dónde estaba Vox. Yo no sé dónde estaba Vox, pero sé dónde estábamos nosotros. Nosotros nos hemos reunido con todos los grupos y yo creo que con todos los sindicatos —si no con todos, de los de mayor representación, con todos—. Hemos estado ahí, hemos estado en estaciones de autobuses, hemos visto el funcionamiento, cuando han vuelto a funcionar, y creo, no quiero mentir, pero creo que he dado cuatro ruedas de prensa, desde todas las estaciones, reclamando que los usuarios se quedaron sin búho. Porque aquí hay muchos perdedores; los primeros, los usuarios.

Dicho esto, vamos a empezar nuestra reflexión, que creo que hay un dato que nos debería hacer reflexionar a todos. Es decir, ¿es Asturias una comunidad segura?, y de esto hay datos, esto no es una opinión mía. Y la respuesta del Partido Popular es «sí». Y no lo decimos nosotros, ahora mismo solo estamos superados en menos delitos convencionales por habitante, solo tienen menos que nosotros Extremadura y Galicia.

Pero, dicho esto, ¿adónde vamos? Pues, miren, en los seis primeros meses, como dije en la estadística anterior, en los seis primeros meses de 26, estadística oficial, solo Baleares tiene mayor incremento de

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

los delitos convencionales que Asturias. Es decir, tenemos la segunda mayor subida de la criminalidad convencional —digo «convencional» porque hay otra ciberdelincuencia, pero evidentemente vamos a centrarnos en esto, eso va aparte—, pero sí existe un problema. Yo dije en el Pleno que no es un incidente aislado, estoy totalmente de acuerdo con la exposición de motivos de Vox. Ahora ha habido un apuñalamiento, yo estuve con los conductores y ha habido más incidentes, que gracias a Dios no han llegado a mayores, pero, si uno va conduciendo un autobús cargado de gente por una autovía y un señor en condiciones lamentables se le acerca, vete tú a saber a qué, por detrás, ya corremos el riesgo de un accidente, no hace falta un apuñalamiento.

Pero como esto ya pasó en Madrid, que, por suerte o por desgracia, es el crisol de todo lo que pasa, que al final se expande, es una gran urbe, en el año 2007, y aquí viene donde yo veo el fallo de su PNL, es decir, tienen una cosa que es razonable: hay que definir qué mamparas son las que son adecuadas, porque si no se correría el riesgo de que las mamparas que se coloquen en una empresa no son adecuadas, y lo que hace la Comunidad de Madrid es definirlas, pero, sobre todo y más importante, cuando licita, las exige. Entonces, si cuando licita las exige, ya no entramos en quién lo paga, porque la empresa tiene que hacer sus números —si no, no te sale—, es decir, ya tienen que intentar ir los autobuses con esas mamparas. No se trata tampoco de cargarles el coste a los asturianos, sería así. Yo creo que las empresas si no les fuese rentable no lo harían y si les fuese rentable entrarían, como en cualquier otra licitación del Estado.

Punto segundo. ¿Habría que hacerlo en Asturias a día de hoy en todas las líneas? Pues igual lo que habría sería una instalación progresiva. Es evidente que las líneas nocturnas serían las primeras en hacerlo. Yo votaría por hacerlo ya en todas líneas nocturnas. Porque, vuelvo a repetir, yo me pongo en la piel —lo dije en el Pleno y lo digo aquí— de los conductores, con gente, seamos claros, que entra en mal estado en el autobús, y tú no sabes hasta qué punto son peligrosos. Tú llevas un vehículo con cincuenta personas a 100 por hora por una autovía: cualquier movimiento al volante puede crear una catástrofe. Y ya ha habido amagos, gracias a Dios no pasó nada.

Entonces, nosotros creemos que es el momento de poner mamparas en los autobuses, que es el momento de que los trabajadores trabajen cómodos. Creemos que hay que aclarar por qué la empresa no sale, aunque no sea objeto de su PNL, hay que aclarar por qué no salen los autobuses. Porque a mí no me lo ha contestado el consejero en sede parlamentaria, y estaban todos ustedes presentes, yo se lo pregunté, no me lo contestó. ¿Por qué no salen…? No lo sabemos. La empresa seguramente tendrá su versión, tampoco la conozco.

Entonces, creemos que es un problema grave. Nosotros vamos a votar a favor porque, sinceramente, aunque creemos que la PNL tiene…, nosotros la haríamos de otra manera, tiene varios (…) y queda incompleta, pero aquí sí que lo digo…, y no lo digo porque sea una oportunidad política, yo he estado un montón de veces ahí: hay que poner la foto de que hay que hacer algo con este tema. Hay que hacerlo.

Desde el Grupo Parlamentario Popular, lo dijimos en el mayor altavoz en esta Cámara, que es el Pleno, estamos con una necesidad que creemos clara porque hay dos grandes perdedores: los viajeros, que se han quedado cuatro meses sin autobús, y ahora los grandes perdedores son los trabajadores, que tienen que ir a trabajar en unas condiciones de responsabilidad, pasando miedo, pasando temor, y, desgraciadamente, con una delincuencia que, eso es un dato real, está aumentando exponencialmente en Asturias.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Turno para fijar posición del Grupo Parlamentario Socialista, por tiempo de cuatro minutos.

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

Señorías:

La PNL que plantea el Grupo Vox está realmente errada y falta de rigor, tanto en la exposición de motivos como en el propositivo. Por cierto, que me ha dejado estupefacto la visión del señor Centeno sobre la juventud de Asturias. Parece que de forma generalizada son fuente de peligros para los conductores, que necesitan canguros, que están inquietos, que tienen propensión a la conducción bajo los efectos del alcohol… Bueno, no sé, la juventud que yo conozco es otra cosa.

En primer lugar, se pretende trasladar una falsa imagen de inseguridad generalizada en el transporte público de Asturias, algo desproporcionado. Los servicios nocturnos garantizan seguridad, eliminan

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

vehículos de la circulación y, por lo tanto, eliminan riesgos para la seguridad vial. Y los datos reflejan la confianza ciudadana: durante el año 2025 estuvieron operativos 39 servicios, con 260 000 viajeros, y hoy existen 16 líneas operativas, con más de 300 expediciones cada fin de semana. Son miles de asturianos y asturianas los que utilizan este servicio, porque lo consideran una opción segura y fiable.

Asimismo, se pretende crear la sensación de inacción por parte del Gobierno del Principado. Igual es porque la PNL se planteó en mayo…

«Ante los graves sucesos ocurridos el pasado mes de marzo en el ámbito de la concesión Z0503, operada por Transportes Zapico…». Nada más lejos de la realidad. Precisamente, el Principado actuó con diligencia, adoptando medidas cautelares y exigiendo a las empresas concesionarias la implantación efectiva de las actuaciones preventivas derivadas de las correspondientes evaluaciones de riesgos laborales. La supresión temporal de los servicios no respondió a una decisión arbitraria, sino a una medida cautelar para que la empresa concesionaria pudiera implantar de forma efectiva estas medidas.

Es necesario destacar que todas estas actuaciones se han realizado con absoluto respeto y coordinación con las responsabilidades del resto de actores implicados (Inspección de Trabajo, organizaciones sindicales, fuerzas y cuerpos de seguridad, etcétera). Solo resta que la empresa cumpla adecuadamente con sus obligaciones.

En fin, no parece que todo esto les interese nada a sus señorías de Vox. Como de costumbre, no es útil para su cruzada permitir que la realidad les estropee una bonita PNL.

Respecto al propositivo 1, sobre la definición de estándares técnicos mínimos de seguridad para los vehículos, debemos recordar que los requisitos exigibles ya vienen establecidos tanto por la normativa vigente como por las condiciones establecidas en los contratos concesionales actualmente en vigor. También es cierto que muchas veces las circunstancias aconsejan reflexionar sobre posibles mejoras futuras. La experiencia acumulada en las evaluaciones de riesgos realizados en las concesionarias afectadas evidencia que terminados servicios, especialmente los nocturnos, presentan características operativas que pueden justificar mayores exigencias de seguridad, siempre desde una perspectiva proporcionada y técnicamente justificada.

En el punto 2, sobre la financiación de la adaptación de las flotas actuales, consideramos imprescindible abordar esta cuestión con realismo y responsabilidad. La incorporación de nuevos elementos de seguridad no previstos —claro, los previstos es obligación de las empresas adoptarlos sin coste— en las flotas actualmente adscritas a las distintas concesiones del transporte público puede suponer inversiones significativas, que no pueden imponerse sin prever simultáneamente los mecanismos que permitan la compensación de las concesiones o, en las nuevas concesiones, la subida de precios de las nuevas licitaciones.

Cualquier actuación que pretenda cofinanciar la actuación de los vehículos de las empresas concesionarias deberá tener un adecuado reflejo en los Presupuestos Generales del Principado Asturias para 2027 y requerirá el respaldo de esta Cámara. Yo estoy feliz porque ya el Grupo Vox, como el Grupo Popular, entiendo yo que al propugnar estas medidas afirma que es que los va a apoyar. En fin…

En relación con la propuesta de elaboración de protocolos de intervención rápida, conviene señalar que ya existen procedimientos de actuación de las fuerzas y cuerpos de seguridad que permiten responder con agilidad y coordinación ante incidentes que afecten a la seguridad de las personas o de los servicios públicos. La Consejería mantiene una colaboración permanente con la Delegación del Gobierno, con la Guardia Civil, la Policía Nacional y las distintas Policías locales de Asturias.

Con todo lo que he mencionado, queda acreditado mi razonamiento inicial: se trata de una PNL muy alejada de la realidad. Votaremos negativamente.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

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

Comienza la votación. *(Pausa).*

¿Resultado, señora secretaria?

La señora **SECRETARIA (Campomanes Isidoro):** 19 votos emitidos: 9 a favor, 10 en contra.

La señora **PRESIDENTA:** Por el resultado indicado, queda rechazada la proposición no de ley.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies IU-MásPaís-IAS sobre la construcción de la vía ciclista de conexión entre el barrio de Nuevo Roces y la senda fluvial de Gijón/Xixón

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos, pues, al octavo punto del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies IU-MásPaís-IAS sobre la construcción de la vía ciclista de conexión entre el barrio de Nuevo Roces y la senda fluvial de Gijón.

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

La señora **CAMPOMANES ISIDORO:** Gracias, presidenta.

Traemos hoy a esta Comisión una iniciativa evidentemente muy concreta, pero que también creemos que habla de algo mucho más amplio, que es de cómo construimos ciudad, cómo conectamos nuestros barrios y también si somos capaces de ofrecer alternativas reales al coche para los desplazamientos cotidianos.

Nuestra proposición plantea la construcción, como ya sabemos, de una vía ciclista y peatonal que conecte Nuevo Roces con la senda fluvial de Xixón, aprovechando un paso que además ya es existente bajo el nudo de las autovías. Por tanto, también estamos hablando de una reivindicación vecinal que ya viene de lejos.

Como sabemos, Nuevo Roces es un barrio joven, que ha crecido y se ha consolidado, pero que nació condicionado por grandes infraestructuras viarias que dificultan su conexión con el resto de la ciudad. Por eso, queremos también insistir en una idea: no estamos proponiendo una senda para pasear los fines de semana, sino hablando de movilidad cotidiana y de conectar un barrio con su propia ciudad. Porque esta actuación no permitiría únicamente acceder a la red de sendas o al entorno de la Milla del Conocimiento: permitiría también conectar Nuevo Roces a través de Ceares con el centro urbano de Xixón y, además, también facilitar la comunicación o conexión con otros sitios o lugares, como Viesques, El Coto o Los Pericotes.

Por tanto, de lo que estamos hablando es de que una persona pueda salir de Nuevo Roces caminando o en bicicleta tanto para estudiar como trabajar, hacer una gestión o desplazarse a otros barrios, sin tener que necesariamente coger el coche. Porque lo que no podemos es pedir a la ciudadanía constantemente que utilice menos el vehículo privado si después diseñamos barrios donde prácticamente cualquier desplazamiento obliga a utilizarlo.

Y creemos que aquí tenemos una oportunidad muy concreta. Existe ya un corredor bajo el nudo viario de la A-8 y AS-I que permite plantear esta conexión: lo que proponemos es aprovecharlo y acondicionarlo para convertirlo en una conexión ciclopeatonal segura y accesible.

Quiero decir que presentamos esta iniciativa en la Junta General porque los terrenos sobre los que se plantea esta actuación son de titularidad del Principado de Asturias. Evidentemente, *a posteriori* sería necesaria la colaboración con el Ayuntamiento de Gijón para integrar esa infraestructura en la movilidad de la ciudad.

Además, también hay ejemplos de que este tipo de actuaciones funciona. En el 2024 entró en servicio la senda ciclopeatonal que conecta Nuevo Roces con Montevil y Contrueces, una iniciativa además impulsada por Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Gijón. Lo planteamos en su día porque entendíamos que era necesaria, se hizo y, además, los vecinos y vecinas lo utilizan. Pues podemos hacer ahora lo mismo con la otra conexión pendiente. Si hemos conseguido conectar Nuevo Roces con Montevil y Contrueces, avanzamos ahora hacia Ceares y hacia el centro de Gijón, facilitando también la comunicación con otras zonas y con el resto de la red ciclista y peatonal.

Porque creemos que el problema de fondo sigue siendo el mismo. Nuevo Roces continúa teniendo importantes barreras físicas. Las autovías y las grandes infraestructuras han condicionado desde su nacimiento la relación del barrio con su entorno y las Administraciones tenemos, por tanto, la obligación de intentar corregir esas barreras.

Hablamos muchas veces de movilidad pensando exclusivamente en grandes infraestructuras y grandes inversiones. Por supuesto, nadie duda de que sea necesario mejorar nuestras carreteras y también la seguridad vial, pero la política de movilidad no puede consistir únicamente en conseguir que circulen mejor los coches, también tenemos que conseguir que puedan moverse con seguridad las personas que caminan o que utilizan una bicicleta. Y para eso muchas veces no hacen falta obras faraónicas, como en este caso; hacen falta una voluntad política, coordinación y entender que unos

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

cientos de metros sí pueden cambiar de manera muy importante la movilidad cotidiana de todo un barrio.

Desde Convocatoria por Asturies defendemos un modelo de movilidad en el que caminar, utilizar la bicicleta o un transporte público no sean alternativas heroicas frente al coche, sino opciones cómodas, seguras y normales. Y para conseguirlo necesitamos coser, por decirlo así, de alguna manera la ciudad, eliminar barreras y también conectar los barrios.

Y eso es exactamente lo que pretende esta iniciativa: una actuación, por tanto, como digo, concreta, viable, útil, sin un alto coste, sobre terrenos además de titularidad autonómica, que responde además a una reivindicación vecinal y que puede solucionar una desconexión que lleva demasiado tiempo esperando.

Tenemos claro que Nuevo Roces no puede seguir siendo una isla rodeada de carreteras. Por tanto, repito, creemos que ningún barrio debería quedar aislado por las infraestructuras que lo rodean. Porque moverse por nuestra ciudad sin depender del coche debe ser una opción real y no una carrera de obstáculos.

Por eso, pido el apoyo para esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

No habiéndose presentado enmiendas, se abre el turno de fijación de posiciones.

Comenzamos, para fijar posición, por el Grupo Mixto.

Tiene la palabra.

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

Señora Campomanes, buenos días de nuevo:

Vaya por delante que vamos a votar a favor de esta proposición no de ley que plantea el Grupo Convocatoria por Asturies. Pero, bueno, yo creo que parte de una premisa errónea, ¿no? Decía que podía ayudar o que podía solucionar, mejor dicho, los problemas de conectividad de esta zona de Gijón, y eso no es cierto. La actuación que se plantea en la iniciativa no es ni mucho menos una solución para la conectividad peatonal de Nuevo Roces y, de hecho —ahora insistiré en ello brevemente—, debería priorizarse la obra del desdoblamiento de la carbonera, incluyendo aceras y carril bici. Pero, bueno, como es una conexión más, evidentemente, vamos a votar a favor de la misma.

Sí quiero dejar claro que el que se plantea es un recorrido largo, es un recorrido además que va por sendas pasando por túneles y pasos inferiores bajo la autopista, y, como digo, es una conexión más, evidentemente, pero desde luego no es para todos los públicos, independientemente de que le vaya bien al barrio.

Sí que quiero detenerme en algo que señaló la portavoz de Convocatoria, que es en relación con que estamos hablando de unos terrenos de titularidad autonómica. Recientemente, en el mes de junio, se inauguró, además, el Ayuntamiento de Gijón inauguró precisamente una conexión peatonal entre Roces y Nuevo Roces, y se las vio y se las deseó para lograr no ya colaboración, que evidentemente no, por parte del Gobierno del Principado de Asturias, sino tan siquiera para lograr autorización para realizar esas actuaciones, que, como digo, eran en terrenos autonómicos. Llegamos al despropósito de enviar una solicitud de requerimiento y no responder porque se decía que se había mandado mal a la dirección general correspondiente y no se tuvo la lealtad institucional, siquiera, de actuar.

Lo que digo es que, como digo, es una actuación que suma al barrio, ayuda seguramente a la conectividad, pero que no soluciona los problemas. Y en lo que hay que ahondar, a mi juicio, es en ese desdoblamiento de la carretera carbonera, con un proyecto que lleva seis años en un cajón.

Gracias.

Gracias, presidenta.

La señora **TOMÉ NESTAL:** Señorías de Convocatoria, señora Campomanes, gracias por esta PNL de hoy.

El barrio de Nuevo Roces, efectivamente, tiene siete mil vecinas, con las que además hablamos regularmente y a las que acompañamos en su reclamación, del centro de salud, del colegio…, que entre todas ayudamos a impulsar.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

Y hoy traen otra reivindicación vecinal que es absolutamente justa. Y las vecinas precisamente son las que nos hablaban con frecuencia de la precariedad y de la peligrosidad de esa conexión peatonal y ciclista del barrio con el resto de la ciudad que usted describía perfectamente en su intervención, señora Campomanes; una precariedad y una peligrosidad que obligan a la dependencia del vehículo privado, en detrimento de otras formas de movilidad que, desde luego, nosotras defendemos. Defendemos el transporte a pie y en bicicleta porque significa actividad como forma de salud personal y, desde luego, el transporte a pie y en bicicleta porque supone sostenibilidad para la ciudad más contaminada de Asturias.

Teníamos alguna duda en cuanto a las competencias autonómicas y municipales, pero también tengo que decir que las disipamos tan fácilmente como leyendo la parte dispositiva de su PNL. De manera que, como en este momento ya no tenemos las dudas que teníamos inicialmente, desde luego, apoyaremos la PNL de esta mañana.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Turno, para fijar posición, del Grupo Parlamentario Vox.

El señor **CENTENO MARTÍN:** Gracias, señora presidenta.

Nuevo Roces, Nuevo Roces… ¡Ay, Nuevo Roces!, el proyecto estratégico de SOGEPSA… Cuando pasen los motivos que establece la ley de incompatibilidades, igual este diputado hace una conferencia sobre qué pasó con la promoción del terreno que ahora ocupa Nuevo Roces, gestionado por SOGEPSA. Nos lo vamos a pasar en grande viendo qué es lo que pasó allí y cuánta gente medió y metió la mano.

Pero, bueno, esto viene de otra cosa, así que centrémonos.

Nuevo Roces fue diseñado sin apenas servicios, comunicaciones ni plazas públicas. Los vecinos, por tanto, tuvieron que pelear por conseguir infraestructuras que deberían haber llegado de la mano del propio desarrollo urbano. Aunque hoy muchas de esas carencias se han ido consiguiendo, las conexiones con el resto de la ciudad siguen siendo la gran tarea pendiente.

En concreto, reclaman ustedes en esta iniciativa la conexión hacia el este, hacia la senda fluvial del río Piles, lo que serviría tanto para entrar al barrio de manera peatonal o ciclista como para salir de él. Se defiende que no solo es ocio, sino una forma posible de moverse por la ciudad. Pero el gran problema es el nudo de autopistas que distribuye el tráfico entre la A-8 y la Asturias I, y que también introduce coches en la ciudad a través de la rotonda de Ceares.

También es un problemón el jaleo competencial entre ayuntamiento y comunidad autónoma, así como las mutaciones de dominio público de ciertas expropiaciones de fincas privadas que serían necesarias.

Bueno, ese es el problema.

Desde Vox, señora Campomanes, y particularmente porque es usted, no, no vamos a oponer a esta iniciativa, fíjese, no como ustedes, que hacen gala todos los días de su sectarismo, porque nos importa el bienestar de los vecinos, conociendo además sus inquietudes al caso particular —todos tenemos algún conocido que reside allí—. Pero también he de decir que la proposición no de ley presentada no resuelve ninguno de los grandes problemas que plantea el caso; bueno, grandes o medianos, todo depende de la voluntad de enfrentarse a ellos:

— No resuelve la asunción de competencias por las dos Administraciones intervinientes.

— No resuelve el problema del mantenimiento posterior, de dónde va a salir, quién lo va a pagar. La utilidad real de los nuevos caminos está condicionada a que existan partidas presupuestarias permanentes de mantenimiento y desbroce —de eso nada se dice—, porque, si no, ¿para qué se inauguran, si luego se los va a comer la maleza?

— Y nada dice sobre cómo se van a resolver los conflictos de propiedad, que ese sí que es un tema peliagudo. Mucha notaría y mucho registro van a tener que mover… No estarían de más estudios rigurosos y el análisis real de impacto.

En fin, frente a actuaciones simbólicas o ideológicas, hay que oponer realidades. Lo contrario es contar cuentos, de los que van ustedes sobrados.

Y, por supuesto, nos parece extremadamente risible y absurdo que un partido que está en el Gobierno se inste a sí mismo. Pero, bueno, cosas veredes, querido Sancho…

Nada más.

Muchas gracias.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Popular.

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

Bueno, esta proposición no de ley que nos traen ustedes nos parece..., a nosotros nos parece bien lo que sea aumentar la movilidad de un barrio como es Nuevo Roces, que ciertamente tiene su movilidad bastante restringida, ¿no?, por su posición geográfica dentro de la ciudad de Gijón. Bien es cierto que no será una solución, será una solución parcial y para muy pocos de sus habitantes. Coincidimos en que el desdoblamiento de la carretera carbonera, que irá para muchos años, sí sería una realidad que uniría de una manera física mucho más fehaciente en materia de movilidad a sus habitantes con la ciudad de Gijón.

También entendemos, y aquí lo ponen ustedes, lo dicen en su propia proposición, hay terrenos que son de titularidad del Principado de Asturias, creemos que esto hay que..., tiene que haber una colaboración leal entre ambas Administraciones, por ambas partes, y que se ponga en marcha a la mayor brevedad posible. No va a solucionar todos los problemas de movilidad de Nuevo Roces, pero ayudará. Y en lo que sean medidas en materia de movilidad, hacer una ciudad más accesible para todos y mejorar la movilidad concretamente de un sitio que sí merece dentro de los barrios tener una movilidad menos reducida como es Nuevo Roces, pues el Partido Popular va a estar de acuerdo.

Y, por eso, ya anunciamos nuestro voto a favor.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SUÁREZ FERNÁNDEZ:** Gracias, presidenta.

Bueno, leída la iniciativa y en este debate, he de reconocer que nos ha causado sorpresa. Sorpresa, por traer a este Parlamento una iniciativa sobre una actuación en un ámbito y unas competencias municipales, que las competencias municipales no las marcamos ni yo ni la exposición de motivos de la iniciativa; las marcan la Ley de Movilidad Sostenible en este ámbito y también la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y también el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Gijón.

Sorpresa, también, porque no se haga referencia a una premisa básica, la iniciativa que debe tener el Ayuntamiento de Gijón en la ejecución de la obra, máxime cuando esta obra viene recogida en el punto 36 del programa electoral de Foro: «Acometeremos la senda entre Nuevo Roces y el parque fluvial». Una promesa, por su falta de gestión, incumplida, ese compromiso con los vecinos de Nuevo Roces. Tendrían que explicar por qué.

Sorpresa, también, al escuchar a Foro y al PP, que gobiernan hoy y, sin sonrojarse, han dicho que lo que prometieron a los vecinos de Nuevo Roces no lo van a hacer, que lo haga el Principado. Lo que refleja también ese incumplimiento y que les han mentido, ¿o acaso esto no es mentir en periodo electoral, prometer algo en un programa electoral y decir hoy que no lo van a hacer? Nosotros creemos que sí.

Y, tras esas varias sorpresas, lo que no es sorpresa es la incapacidad de gestión del Ayuntamiento de Gijón para acometer una obra necesaria, demandada y comprometida. Tampoco es sorpresa la frialdad con la que hoy admiten que mintieron a los vecinos y vecinas de Nuevo Roces. Y, ahora, lo que era un compromiso electoral viene a decir el señor Pumares que, según Foro, no resuelve nada, no resuelve nada.

El Grupo Parlamentario Socialista y el PSOE de Gijón consideran muy necesaria esta actuación. Por ello, la recogió en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible: una red complementaria y periférica, la construcción de la senda Nuevo Roces-senda fluvial del Piles, aprobado al final de la pasada legislatura y que el Ayuntamiento de Gijón ha guardado en un cajón.

Nosotros consideramos totalmente lógica la reivindicación, lógico el malestar vecinal tras cuatro años de inacción absoluta. Y consideramos totalmente necesario llevar a cabo la conexión de Nuevo Roces con el parque fluvial en el menor tiempo posible. Sí, claro, máxima colaboración y máximo compromiso.

Entrando a la iniciativa en sí, se habla de parcelas en la zona de afección de la autovía y la realidad es que no es así: es una zona expropiada del dominio público, tres metros a los ramales de autovía.

Se menciona la Ley de Patrimonio al respecto, cuando la ley que actúa es la de dominio público de carreteras.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Se habla de mutación demanial, cuando el dominio público se indica en la ley que es inalienable.

Y de que las obras que requieran la prestación de un servicio público de interés general serán autorizadas por la consejería competente en materia de carreteras. También regula esa colaboración entre Administraciones vía convenio.

Pero, a pesar de todas esas cuestiones de la iniciativa, entendemos la necesidad de la actuación. Era necesario buscar una solución y que los vecinos puedan disfrutar a la mayor brevedad de la conexión entre el barrio y el paseo fluvial. Eso está por encima de todas esas cuestiones. Lo importante es el fondo del asunto, que se haga y que se haga lo antes posible.

Y hay varias formas de afrontar esta actuación en dominio público, lo he comentado, vienen en la ley, autorización vía convenio. Ejemplos recientes hay: Corvera, Siero, ayuntamientos donde cumplen sus compromisos y saben gestionar, señorías.

Por ello, esperamos y deseamos que, cuanto antes, el Ayuntamiento inicie el procedimiento, que mueva ficha; que manifieste claramente si cree necesario hacer la obra o no, que se lo diga a los vecinos; y que, fruto del diálogo y de la colaboración entre Administraciones, se lleve a cabo con el instrumento que se considere más adecuado de las Administraciones y en el menor tiempo posible.

Como ha dicho el consejero, el Gobierno está dispuesto a colaborar plenamente en la mejora de la movilidad del barrio de Roces. Esperemos que el Ayuntamiento también.

La señora **PRESIDENTA:** A continuación, pasamos a votar el texto de la proposición no de ley.

Comienza la votación. *(Pausa).*

¿Resultado, señora secretaria?

La señora **SECRETARIA (Campomanes Isidoro):** 19 votos emitidos: 17 a favor y 2 abstenciones.

La señora **PRESIDENTA:** Por el resultado indicado, queda aprobada la proposición no de ley.

Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre la elaboración de un estudio técnico del estado del viaducto de la Concha de Artedo

La señora **PRESIDENTA:** El noveno punto del orden del día es la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre la elaboración de un estudio técnico del estado del viaducto de la Concha de Artedo.

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

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

Bueno, estamos aquí ante una infraestructura, nunca mejor dicho, sin sentido, un sinsentido de infraestructura.

Vamos a hacer un poco de historia.

El viaducto de la Concha de Artedo fue construido a comienzos de los años noventa para el nuevo trazado de la nacional 632. Con aproximadamente 1185 metros de longitud y a unos 70 metros de altura, salva el valle del río Uncín, sobre la playa de la Concha de Artedo. Sin embargo, desde la entrada en servicio del tramo Muros de Nalón-Las Dueñas en la autovía del Cantábrico, en marzo del 13, permanece cerrado al tráfico, abandonado, sin uso, sin mantenimiento y sin que ninguna Administración haya aclarado cuál será su futuro.

Voy a pararme aquí.

Primero, marzo de 2013, pues han pasado trece años. Fíjense, no voy a entrar aquí en un debate de si tiene más culpa el que lo hizo el 13 o el 17, han pasado..., el Partido Popular gobernó hasta el 17 y los otros nueve años han gobernado ustedes. Lo que está claro es que no tiene ningún sentido —si no, que alguien me lo explique— por qué se deja una infraestructura a la que no se le da otro uso, tampoco se desmonta y solo da lugar a lo que les voy a contar ahora.

Porque, tras trece años de abandono, el viaducto plantea dos problemas simultáneos. En primer lugar, un problema de seguridad. Obviamente, una estructura de hormigón de grandes dimensiones, sin tráfico, sin programa de conservación conocido, se degrada con el paso del tiempo y sus accesos se han convertido en un peligro.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: DSJG12--C000000000409

Miren, yo estuve este verano, aquí tengo una foto. Hay una conocidísima web, que tiene millones de seguidores, que visita lugares abandonados por toda Europa. Bueno, pues ha decidido visitar este puente —yo no me hubiera atrevido a subir aquí— y saca una foto. *(El señor diputado interviniente muestra una fotografía).* Nosotros lo vimos desde abajo, lo traigo para que lo vean por si alguno tiene dudas. ¿Qué pasa? El hormigón tardará más en degradarse, pero las barras metálicas, nos contaban los vecinos, y aquí está —una foto vale más que mil palabras—, se están cayendo, se están cayendo. Y debajo hay una carretera, que lleva a una playa y a un *camping*. Nosotros estuvimos ahí, y se están cayendo partes, se está destrozando, se cae a trozos sobre el que quiera pasar por debajo, sobre los vecinos.

Y, en segundo lugar, existe un problema paisajístico y ambiental. La estructura de la península de la Concha de Artedo es uno de los arenales más singulares del occidente asturiano —y no creo que nadie me lo vaya a negar aquí—, un entorno de altísimo valor natural.

Entonces, desde el Grupo Parlamentario Popular exigimos que asuma su responsabilidad, que tome una decisión sobre esa infraestructura. Mire, yo no soy ingeniero. Si se puede reutilizar como se pidió, los vecinos nos piden a veces porque sería mucho más fácil ir de una parte del concejo a otra y entrar y salir de la autovía, sería, bueno, fenomenal —si se puede utilizar, yo no sé si está en condiciones de utilizarse—; si no, que proceda a desmontarse. Y si, como dijo en su momento un alcalde de Cudillero, es para deporte, se ha utilizado en otras partes de Europa en que se ha dejado, mantenido, por supuesto, se ha utilizado para deportes de riesgo, como un atractivo para el turismo local, y ha fomentado y dado lugar a empresas de turismo activo.

Pues nosotros tampoco lo sabemos, si esa es la mejor solución y si con esa estructura en este momento se puede. Lo que sabemos es que dejar eso cayéndose y encima de los que pasen por debajo pues no parece una buena solución para nadie.

Y, para acabar, la guinda del pastel, es un tema delicado pero también hay que hablarlo: para lo que se está utilizando, porque el acceso es muy sencillo, había una especie de vallas de plástico que no tienen ya ninguna capacidad de impedir el acceso, pues se está utilizando para tirarse desde allí, seamos claros. Es que…

Claro, y es que es tener esa estructura ahí para nada bueno, es decir, para nada bueno. Nosotros creemos que no se puede tener una estructura, y además sin mantener, de esa altura, de esas características, en un lugar privilegiado de Asturias, se hacer nada con ello.

Nosotros lo que pedimos no es el uso que se le dé final, que eso ya será otro capítulo, pero vamos a empezar la novela de quitarlo de aquí, no vamos al preámbulo. Entonces, lo que queremos es que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elabore un estudio técnico actualizando el estado del viaducto; que se determine primero el estado, porque si el estado ya es muy malo solo quedará desmontarlo, porque creo que en el entorno en que está la voladura…, tampoco soy ingeniero, pero creo que la voladura sería inviable, habría que desmontarlo; y, luego, valorar económicamente las alternativas sobre el mismo: si se le quiere dar una autorización de turismo activo y hacerlo de alguna manera, si se quiere mantener, si se quiere dejar dando un uso para diversas parroquias del concejo, o si lo quitamos y nos quitamos un mamotreto de hormigón y metal de en medio.

Lo que yo creo, y creo que nadie estará en desacuerdo conmigo en esta Junta General, es que dejar aquello allí mientras se va cayendo, a ver a quién se le caen los trozos encima, no me parece una solución razonable. Han pasado trece años y el Gobierno de España en trece años…, ya hubo requerimientos de diversos ayuntamientos de diverso signo político en Cudillero y nunca fueron contestados.

A mí lo que me gustaría es saber qué va a hacer con esto. Nosotros creemos que lo primero es un estudio técnico de viabilidad para ver cómo esta y, a partir de ahí, pues tomar una determinación. Lo que no tiene ningún sentido es mantener la estructura tal y como está, en las condiciones en que está. Nosotros creemos que el valor paisajístico de la zona es muy alto, que por supuesto la seguridad de los ciudadanos que pasan por debajo es absolutamente un bien a proteger.

Y de lo que no cabe duda, como se ve en la fotografía que les he enseñado a todos ustedes, es de que se está cayendo. Es que, literalmente, todo lo que es la sujeción de la barra metálica que era el quitamiedos del puente cuando estaba en servicio se está cayendo. De hecho, también, y lo digo como anécdota, se están cayendo las señales, porque no han desmontado las señales que había en el puente. Entonces, aparte del quitamiedos, las señales metálicas, alguna ya se ve claramente que se ha caído la señal y queda el palo, otras ya con el palo torcido o a punto de caer… Pues, desde 70 metros, podemos

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

imaginar: pasa una vía de tren muy cercanita, pasa…, los que conocen bien la zona, pasa una carretera que lleva a un *camping*.

No es la imagen de Asturias, no me parece que sea la seguridad que tiene que tener Asturias y queremos que esta Junta General inste al Gobierno a que tome una decisión sobre este antiguo viaducto, ya en desuso. Y les pedimos a todos que voten a favor.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

No habiéndose presentado enmiendas, se abre el turno de fijación de posiciones.

Tiene la palabra el Grupo Mixto.

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

Señor De Rueda, vamos a votar, evidentemente, a favor de esta proposición no de ley. Y la verdad es que la justificación es muy breve, ¿no?, porque la iniciativa… o tener que traer, mejor dicho, esta iniciativa a la Cámara, como usted indica en la exposición de motivos y señaló también en su intervención, después de trece años de haber abandonado esta infraestructura, tras la construcción del nuevo viaducto, es surrealista. Es decir, que tengamos que traer o que tengan ustedes que traer una iniciativa a esta Cámara para exigir al Gobierno de España o para recordar al Gobierno de España que tiene un viaducto por el que no circula nadie y que, por favor, que diga si lo quiere desmantelar o si lo quiere reutilizar yo creo que es surrealista. Yo casi…, hay un diputado, que es el señor Centeno, que hace un serial a veces de vídeos de cosas que dan vergüenza en Asturias, yo creo que eso también da para un capítulo de ese serial.

Además, la iniciativa, incluso también en aras del consenso, no busca que esta Cámara entre siquiera a decirle al Gobierno de España si lo que hay que hacer es desmontar esta infraestructura o reutilizarla, que, bueno, parece que a lo mejor puede ser lo más lo más sensato, ¿no?, usted hacía referencia a que hay diferentes vecinos que dicen que puede tener cierto uso. Pero, como digo, no entra ni tan siquiera a eso. Lo que está claro es que hay un viaducto que no se está utilizando, que desde luego desde el punto de vista paisajístico plantea dificultades, que desde el punto de vista del mantenimiento también, y yo creo… De verdad, la palabra que se me ocurre es *surrealista*, no traerla, tener que traer esta iniciativa a la Cámara para recordarle al Gobierno de España que tiene ahí un viaducto —que no será porque no se vea—, que plantea un problema paisajístico y que plantea un problema de mantenimiento, para que se acuerde y determine si quiere hacer algo con él o si quiere desmontarlo.

Desde luego, vamos a votar, como digo, a favor de esta iniciativa, que, bueno, es una mala noticia tener que debatir esto en esta Cámara.

La señora **TOMÉ NESTAL:** No voy a consumir tiempo. Simplemente, diré que votaremos que sí a la PNL de hoy.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muy bien, gracias.

Turno ahora, para fijar posición, del Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturies.

La señora **CAMPOMANES ISIDORO:** Gracias, presidenta.

Yo también intervendré brevemente, porque poco más se puede aportar, yo creo que está bastante claro. Tampoco voy a entrar en quién tiene la culpa o la responsabilidad, ya sabemos que la culpa ye soltera y a unos les interesa bastante.

Pero, bueno, lo cierto es que hay razones, en su exposición de motivos lo explicaba muy bien. Se pone encima de la mesa algo que entendemos razonable, que es un estudio y la posibilidad de darle un nuevo uso, que forme parte de un recurso de la comunidad autónoma, o la demolición. Nosotros, por nuestra parte, evidentemente, queremos que se estudien todas las posibilidades antes de demolerlo. Si se puede dar un uso alternativo, nos parece también…, compartimos aquí que tiene un alto valor paisajístico y se puede dar, como en otros lugares, cualquier otro uso.

Por lo tanto, simplemente, nada, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Pasamos ahora al turno, para fijar posición, del Grupo Parlamentario Vox.

El señor **CENTENO MARTÍN:** Muchas gracias, presidenta.

Bueno, señor Pumares, nobleza obliga: recojo el guante. En cuanto vea una ventana de buen tiempo, cojo la moto y me planto allí. Y tal vez, para suerte de algunos, incluso me despeñe, pero recuerde que intentaré subirme y hacer un bonito reportaje.

Pero, bueno, volviendo a la seriedad, poco me gustan los circunloquios y las cavilaciones y, aunque sean un poco fríos y tristes, me gustan más los números porque siempre dicen la verdad.

Miren, vamos a hablar precisamente de números. Hablamos de un viaducto construido en los noventa con el objetivo de salvar las peligrosas curvas existentes en el tramo Cudillero-Luarca. Tuvo un coste aproximado de 3000 millones de pesetas, 18 millones de euros, nominales hoy, ¿eh?, sin contar la inflación, entrando en servicio en el 95. 18 millones de euros del bolsillo de todos los españoles, únicamente activo dieciocho años, que para estas infraestructuras es un chiste, como si hubieran sido veinticuatro horas.

Para nosotros esto es realmente lo que importa, que el dinero de los contribuyentes se dilapide de una forma tan grosera. Y digo grosera porque esta obra pronto quedó llamada a la obsolescencia, ante la autovía del Cantábrico, ante la A-8; incluso una señora que todos conocemos, como doña Alicia Castro Masaveu, lo tildó de «apaño».

La temporalidad del viejo viaducto quedó sentenciada cuando, con motivo de la nueva autovía, se descartó desdoblar el antiguo para darle cabida en la nueva vía. Se optó por otro viaducto, uno nuevo, con lo cual ya no se supo qué hacer con el viejo. Incluso se barajó, los ingenieros —la parte razonable del asunto—, como única solución, excluida la vía de adjuntarlo a (...), desmontarlo pieza a pieza.

Pero, bueno, esto, por lo visto, como supone otro coste, que nadie sabe quién tendría que asumir..., aunque todos lo sabemos, pero no quiere, que es el Ministerio de Transportes —sabiendo quién es titular de ello, despídanse, amigos—, desde entonces el viaducto fantasma, sin uso, sin mantenimiento claro, con alteraciones del paisaje, dificultades de acceso y circulación por la zona, y con los problemas de seguridad que ha puesto gráficamente, como suele ser, de manifiesto el señor De Rueda, esto se nos puede venir abajo y matar a alguien, y matar a alguien. Y luego, a llorar, como en Cerredo. Me da igual que sea la Administración local, la autonómica o la nacional, que es que luego pasan las tragedias que pasan y nadie se hace responsable de nada.

Lleva desde marzo del 13 sin mantenimiento. Trece años. Que lo desmonten y lo lleven a reforzar los puertos de Asturias, es así de fácil, bloques de hormigón... Pero, claro, nadie quiere. Las consecuencias de la pasividad están por llegar, pero no son nada halagüeñas. Y, desafortunadamente, como pasa muchas veces en este país, lo que era una situación provisional se ha convertido en permanente. Treinta años con el futuro sin despejar.

Hay que tener en cuenta, insisto, que la infraestructura es estatal, y vuelvo a insistir en el Ministerio de Transportes. Y también quiero recordar, señor De Rueda, que han gobernado un poquito ustedes aquí y otro en Madrid, y nadie ha acometido esto.

Apoyaremos la iniciativa por una razón fundamental, que es el deterioro progresivo de una estructura de grandes dimensiones que, como le caiga a alguien encima de la cabeza, nos podemos imaginar lo que puede ocurrir. Pero, insisto, fiarlo todo al señor Óscar Puente no deja de ser un canto al sol. Mejor espérese hasta que haya un cambio de Gobierno, que no les va a quedar otra.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Turno, ahora, del Grupo Parlamentario Socialista.

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

Señorías:

Permítame un chascarrillo para empezar, señor Centeno. No la liemos, el acceso al viaducto está prohibido y es poco adecuado que un diputado salte la prohibición. Haga como el señor De Rueda y quédese abajo.

En este caso, empezaré por el final. Votaremos a favor de la proposición no de ley que presenta el Grupo Popular. Nos parece adecuado que se estudien las posibles alternativas de futuro al antiguo viaducto de la Concha de Artedo. Lo hacemos por responsabilidad, entendiendo que puede ser positivo para vecinas y vecinos y evitar determinadas situaciones indeseadas.

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

Pero, señorías del Partido Popular, si nos atuviéramos a la letra estricta de su propuesta, esta tiene al menos dos insuficiencias importantes:

Manifiestan en la exposición de motivos que «no tiene mantenimiento visible» y que «puede haber un problema de seguridad estructural, en una estructura de hormigón pretensado de estas dimensiones, sin tráfico…», etcétera, etcétera. La verdad es que parecen informados cuando realizan una afirmación bastante técnica sobre las características de la estructura (*hormigón pretensado*), por lo que resulta chocante que no se hayan informado un poco mejor para saber que esta estructura está incluida dentro de la planificación de inspecciones estructurales del Ministerio, sin que hasta ahora se hayan detectado desperfectos dignos de mención, que en su caso serían inmediatamente corregidos. Por lo tanto, señorías, la estructura es segura.

Ya tanto en la exposición de motivos como en el propositivo, hay determinados párrafos que ponen de manifiesto una ansiedad, una prisa, un desasosiego desconocido para ustedes en el pasado. Por ejemplo, «cualquier decisión que se tome sobre esta infraestructura debe ir acompañada de un calendario de actuaciones y un presupuesto para llevarla a cabo» y, en el propositivo, «adoptar decisiones sobre la opción elegida en un plazo máximo de seis meses, fijando un calendario de actuaciones y previsión presupuestaria…», etcétera, etcétera. Mucha prisa, ¿no?

Y digo que tal desasosiego me resulta desconocido en ustedes porque revisando los antecedentes, que el mismo señor De Rueda ha reconocido, de este asunto he encontrado un artículo periodístico, publicado en *El Comercio* el 16 de abril de 2012, con Mariano Rajoy gobernando desde 4,5 meses antes, titulado «El futuro puente de la N-632 "sigue en estudio"» y en él se menciona: «Todavía hoy "no hay ninguna decisión tomada. Las variables están abiertas y siguen en estudio", señalaron fuentes del Ministerio».

En fin, el Gobierno de Rajoy aún duró algo más de seis años, pero nada se supo del estudio y la decisión no se tomó. Bueno, salvo, señorías, que, asumiendo el conocido paradigma del señor Rajoy, hubiera considerado que también en esto la mejor decisión es no tomar ninguna decisión.

Ahora, señorías del Partido Popular, quieren que esto esté resuelto en seis meses, en fin, lo que ustedes no sacaron adelante en más de seis años. Así que tendré que decirles, por segunda vez hoy, lo de «consejos vendo que para mí no tengo».

Por lo demás, y volviendo al inicio, por pura responsabilidad, votamos afirmativamente.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Pues, a continuación, procedemos a votar el texto de la proposición no de ley.

Comienza la votación. *(Pausa).*

¿Resultado, señora secretaria?

La señora **SECRETARIA (Campomanes Isidoro):** 19 votos emitidos: 19 a favor.

La señora **PRESIDENTA:** Por el resultado indicado, queda aprobada la proposición no de ley.

Determinación de la forma de control de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 162/XII, de 24 de junio de 2026, sobre la adopción de medidas relativas al Servicio de Agentes Medioambientales

La señora **PRESIDENTA:** El décimo punto del orden del día es la determinación de la forma de control de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 162/XII, de 24 de junio de 2026, sobre la adopción de medidas relativas al Servicio de Agentes Medioambientales, del Grupo Parlamentario Mixto, en concreto de la señora Tomé.

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

Si nadie se opone… *(Pausa).*

Por asentimiento, queda aprobada.

Determinación de la forma de control de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 167/XII, de 10 de septiembre de 2026, adoptada por el Pleno, sobre el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**

La señora **PRESIDENTA:** El undécimo punto del orden del día es la determinación de la forma de control de la Resolución de la Junta General del Principado de Asturias 167/XII, de 10 de septiembre de 2026, adoptada por el Pleno, sobre el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, también del Grupo Parlamentario Mixto, en concreto de la señora Tomé.

Igual que anteriormente… *(Comentarios).* Bueno, pues aquí está equivocado, entonces. Vamos a dejarlo en del Grupo Parlamentario Mixto.

Salvo que algún grupo parlamentario desee hacer una propuesta distinta, igual que anteriormente, ¿control del cumplimiento por escrito? *(Pausa).*

Por asentimiento, queda aprobada.

Designación de la Ponencia de la «Proposición de Ley del Principado de Asturias de modificación de la Ley del Principado de Asturias 8/2002, de 21 de octubre, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, y de modificación de la Ley del Principado de Asturias 4/2015, de 6 de marzo, de Atención Integral en materia de Drogas y Bebidas Alcohólicas, en relación con los espectáculos taurinos»

La señora **PRESIDENTA:** El duodécimo y último punto del orden del día es la designación de la Ponencia de la «Proposición de Ley del Principado de Asturias, presentada por los Grupos Parlamentarios Convocatoria por Asturies IU-Más País-IAS y Mixto, de modificación de la Ley del Principado de Asturias 8/2002, de 21 de octubre, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, y de modificación de la Ley del Principado de Asturias 4/2015, de 6 de marzo, de Atención Integral en materia de Drogas y Bebidas Alcohólicas, en relación con los espectáculos taurinos»

De acuerdo con lo previsto en el artículo 62 del Reglamento, cada grupo parlamentario comunicará al menos un diputado de su grupo que, siendo miembro de la Comisión, formará parte de la Ponencia.

¿Grupo Parlamentario Mixto?

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

Ambos.

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

El señor **GONZÁLEZ VEGAS:** Sí, señora presidenta.

Delia Campomanes y yo mismo, Xavier Vegas.

La señora **PRESIDENTA:** ¿Vox?

El señor **CENTENO MARTÍN:** (…)

La señora **PRESIDENTA:** Perfecto.

¿Popular?

El señor **DE RUEDA GALLARDO:** Salvador Méndez y Luis Venta.

La señora **PRESIDENTA:** Y, por último, ¿Grupo Parlamentario Socialista?

El señor **FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ:** Sí, señora presidenta.

Esther Freile y yo mismo.

La señora **PRESIDENTA:** Por tanto, la Ponencia queda integrada por los que habéis dicho a continuación…, con anterioridad, perdón. Será presidida y convocada por el diputado de mayor edad.

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

Y les deseamos desde esta Mesa y desde esta Presidencia un buen día para todas sus señorías.

Muchas gracias.

(Eran las trece horas y trece minutos).

Verificable en http://www.jgpa.es/cve
CVE: **DSJG12--C000000000409**