



A LA MESA DE LA JUNTA GENERAL DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

El Grupo Parlamentario Convocatoria por Asturias IU-Más País-IAS, a través de su Portavoz, Javier González Vegas, al amparo de lo dispuesto en el artículo 217 y concordantes del Reglamento de la Cámara tiene el honor de presentar la siguiente proposición no de ley para su debate en el Pleno.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Asturias necesita una red de cercanías ferroviarias a la altura de su papel estratégico para la movilidad cotidiana, la cohesión territorial y la transición ecológica. No hablamos de un servicio accesorio, sino de una infraestructura social básica: miles de personas se desplazan cada día por motivos laborales, educativos, sanitarios o de cuidados entre concejos del área central y entre esta y el resto del territorio. En un contexto de encarecimiento energético, emergencia climática y saturación del tráfico rodado, el tren de cercanías debería ser el eje vertebrador del transporte público interurbano: fiable, frecuente, rápido en términos de velocidad comercial, accesible y con una tarifa clara e integrada con el resto de modos.

Asturias cuenta, además, con una singularidad que en otros territorios sería una ventaja competitiva: una malla ferroviaria muy extensa en relación con su población y su tamaño, con redes de ancho ibérico y de ancho métrico que atraviesan y conectan comarcas densamente pobladas con áreas rurales. Sin embargo, durante años esa potencialidad se ha gestionado a la defensiva, con inversiones tardías, modernización insuficiente y una planificación que no ha priorizado el uso cotidiano del tren frente a otros objetivos. El resultado es bien conocido por la ciudadanía usuaria: tiempos de viaje poco competitivos, averías y cancelaciones, estaciones con déficits de accesibilidad y comodidad, e información al viajero mejorable; en suma, un deterioro que ha tenido también efectos reputacionales, empujando a parte de la demanda hacia el vehículo privado.

Precisamente por eso existe en Asturias un consenso social y político amplio, sostenido y transversal sobre la necesidad de convertir las cercanías ferroviarias en una prioridad. Ese consenso se ha plasmado en la Alianza social y política por las infraestructuras que Asturias necesita, tanto en su documento originario como en sus sucesivas actualizaciones. La idea central es nítida: la red debe coordinarse

entre anchos, integrarse con el sistema de transporte metropolitano, y dotarse de un plan de inversiones, calendario y mecanismos de seguimiento que permitan evaluar avances y corregir retrasos. Esta visión compartida refleja una realidad simple: sin cercanías potentes no hay movilidad sostenible posible en el área central asturiana; y sin movilidad pública eficiente no hay igualdad real de oportunidades, ni competitividad para nuestros núcleos urbanos, ni una respuesta seria al reto ambiental.

A pesar de ese consenso, la realidad cotidiana demuestra que persisten problemas graves. Los déficits se sitúan en tres planos: infraestructuras, material rodante y explotación del servicio. En infraestructuras, es imprescindible abordar cuellos de botella, duplicaciones de vía y mejoras de trazado que permitan aumentar capacidad, regularidad y velocidad comercial; pero también actuaciones menos vistosas, aunque decisivas, como renovación integral de carril, electrificación, drenajes, señalización y sistemas de seguridad. En material rodante, la obsolescencia no es un diagnóstico partidista, es un hecho reconocido incluso por responsables institucionales: mantener durante años trenes en el límite de su vida útil deteriora la fiabilidad y multiplica incidencias. Y en la explotación del servicio, una red no mejora solo con obras: requiere una malla horaria pensada para la demanda real, con frecuencias atractivas, conexiones razonables, coordinación entre líneas y servicios semidirectos que recorten tiempos sin abandonar a las paradas con menor volumen de viajeros, a las que siempre debe darse alternativa.

Un ejemplo de esa necesidad es la reforma de la malla horaria ferroviaria en Asturias, reclamación reiterada por colectivos de usuarios y por fuerzas políticas y sociales. Se han constituido grupos de trabajo y se han anunciado estudios, pero el avance efectivo ha sido insuficiente y lento. La malla actual responde más a inercias históricas y a limitaciones de material que a un diseño moderno orientado a captar viajeros. Y esto es especialmente preocupante porque la malla horaria es, en muchos casos, el “primer escalón” de mejora: cuando se reorganizan horarios, se ajustan tiempos de estacionamiento, se jerarquizan paradas y se refuerzan servicios semidirectos en las franjas de movilidad obligada, el sistema gana utilidad incluso antes de que concluyan grandes obras.

En los últimos años se han presentado planes y anuncios relevantes, entre ellos el **Plan de Cercanías de Asturias** y su revisión ampliada. Sin embargo, junto a esos anuncios conviven dudas razonables sobre el cumplimiento real de los hitos, los ritmos de ejecución y la capacidad del sistema para sostener el servicio mientras llega la renovación comprometida. La ciudadanía no evalúa los planes por el volumen de PowerPoint, sino por si llega al trabajo a tiempo y si puede confiar en el tren para organizar su vida. Y en ese terreno la sensación de “demasiado lento” sigue estando presente.

A ello se suma un elemento que ha dañado la confianza pública: los retrasos derivados de errores de planificación y de control en la renovación de material para la red de ancho métrico. Cuando se anuncian nuevos trenes y estos se demoran una y otra vez, el mensaje implícito para la población usuaria es desalentador:

“aguante usted como pueda”. Ese enfoque es inaceptable. Una política pública de cercanías debe garantizar dos cosas a la vez: una inversión sostenida y calendarizada para modernizar; y un plan de contingencia para que el servicio no colapse mientras llega la modernización.

Asturias necesita, en definitiva, un salto de escala: pasar de una red que resiste a duras penas a una red que compite en atractivo con el vehículo privado. Eso exige ejecutar en plazo el Plan de Cercanías, priorizar actuaciones de mayor impacto, asegurar la renovación de flota y estaciones, reforzar personal y mantenimiento, y, de manera inmediata, aprobar una nueva malla horaria orientada a reducir tiempos y aumentar frecuencias. El objetivo político debe ser ambicioso pero realista: en el horizonte de media década, las líneas que conectan los principales núcleos del área central (y sus ejes de acceso desde comarcas cercanas) deben acercarse a frecuencias tipo metro en las franjas punta allí donde la demanda lo justifique, y con servicios semidirectos regulares que reduzcan tiempos de viaje.

Nuestra Comunidad Autónoma no puede seguir siendo mera espectadora del deterioro de nuestro sistema ferroviario. Nuestro Estatuto de Autonomía nos atribuye la competencia en los ferrocarriles cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma. La Ley del Principado de Asturias 12/2018 de Transportes y Movilidad Sostenible dedica su título VIII a regular el sistema asturiano de ferrocarril, que está configurado por las infraestructuras ferroviarias de interés del Principado de Asturias y los servicios ferroviarios de interés del Principado de Asturias, y establece un mandato claro a la administración del Principado para que ejerza las competencias en planificación y coordinación de dichos servicios. Por eso es imprescindible seguir exigiendo calendarios verificables de inversión y rendición de cuentas sobre los mismos, participar en su planificación y avanzar en hacer realidad el mandato estatutario de asumir las competencias que nos corresponden en cercanías ferroviarias.

PROPOSICIÓN NO DE LEY

La Junta General del Principado de Asturias insta al Consejo de Gobierno a dirigirse al Gobierno de España a fin de que:

1. Impulse de manera decidida la ejecución del Plan de Cercanías de Asturias, garantizando su desarrollo completo, la prioridad efectiva de las actuaciones con mayor impacto sobre la fiabilidad del servicio y la dotación de recursos humanos y técnicos necesarios para cumplir plazos.

2. Presente, en el plazo más breve posible, un calendario público, verificable y actualizado de inversiones y entregas, que incluya:

- Infraestructuras: renovación integral de vía, electrificación, señalización y actuaciones de capacidad (duplicaciones/variantes donde proceda).
- Estaciones: accesibilidad universal, información al viajero, seguridad, iluminación y confort.

- Material rodante: cronograma de fabricación, homologación, entrega y entrada en servicio de nuevas unidades; y un plan de mantenimiento y contingencia para sostener el servicio hasta su recepción. Ese calendario deberá desglosarse por líneas y por anualidades.
- 3.** Fije como objetivo operativo, en un horizonte de medio plazo, la mejora progresiva de frecuencias, reforzando además la regularidad y la capacidad del sistema para absorber incrementos de demanda.
- 4.** Constituya junto con la Comunidad Autónoma un mecanismo estable de seguimiento y evaluación del Plan de Cercanías de Asturias con invitación a la representación municipal a través de la FACC, que elabore anualmente un informe público de evaluación (actuaciones ejecutadas, grado de cumplimiento de hitos, desviaciones presupuestarias y de plazo, incidencias y medidas correctoras).
- 5.** Apruebe en el corto plazo una nueva malla horaria ferroviaria para Asturias que:
- Reduzca tiempos de viaje y mejore velocidades comerciales.
 - Refuerce servicios semidirectos entre las localidades más pobladas y en franjas de movilidad obligada (laboral/educativa/asistencial).
 - Mantenga alternativas de movilidad para paradas de menor demanda (coordinación con bus u otros servicios), evitando exclusiones territoriales.
 - Asegure conexiones razonables con primeros/últimos trenes y coordinación entre líneas.
- 6.** Impulse la unificación e integración tarifaria efectiva de los distintos servicios ferroviarios de cercanías (ancho ibérico y ancho métrico), de forma comprensible para el usuario, y coordinada con el sistema de transporte público autonómico (billetaje e información).
- 7.** Inicie un proceso de negociación de la transferencia de las competencias en materia de ferrocarriles que permita su plena asunción por nuestra Comunidad Autónoma una vez culminada la ejecución completa del Plan de Cercanías de Asturias.

Palacio de la Junta, 27 de enero de 2026

Fdo. JAVIER GONZÁLEZ VEGAS
Portavoz