

Introducción

Ministerio de Fomento

1. DESARROLLO DE LA RED DE CERCANÍAS
 2. SUPRESIÓN DEL PEAJE DEL HUERNA
 3. VARIANTE DE PAJARES
 4. AUTOVÍA A-63
 5. AEROPUERTO DE ASTURIAS
 6. AUTOPISTA DEL MAR
 7. ACCESOS AL MUSEL
 8. PLAN DE VÍAS DE XIXÓN
 9. VÍAS DE LLANGRÉU
 10. SUPRESIÓN DE LA BARRERA FERROVIARIA DE AVILÉS
 11. VÍA RÁPIDA DE LA PIXARRA EN UVIÉU
 12. PUENTE NICOLÁS SORIA EN UVIÉU
 13. SOTERRAMIENTO DE LA ARTERIA PORTUARIA
 14. BARRERAS ACÚSTICAS A-66
-

Ministerio para la transición Ecológica

15. COMARCAS MINERAS
 16. COMPETITIVIDAD DEL SISTEMA ELÉCTRICO
 17. DEPURADORA ESTE EN XIXÓN
 18. DEPURADORA DE MAQUA EN AVILÉS
 19. ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES EN EL ORIENTE DE ASTURIAS
-

Ministerio de Defensa

20. TRANSFERENCIA DE LOS TERRENOS DE LA VEGA AL AYUNTAMIENTO DE UVIÉU
-

Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social

21. PUESTA EN MARCHA INMEDIATA DEL CENTRO NEUROLÓGICO DE LLANGRÉU
-

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes e Igualdad

22. CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS FINANCIEROS DEL PACTO DE ESTADO CONTRA LA VIOLENCIA DE GÉNERO CON AYUNTAMIENTOS Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS
-

Ministerio de Hacienda

23. RECUPERACIÓN DE LA AUTONOMÍA MUNICIPAL
 24. FINANCIACIÓN AUTONÓMICA
-

Ministerio de Economía y Empresa.

25. REFUERZO DE CONEXIÓN A INTERNET DE BANDA ANCHA EN LAS ZONAS RURALES DE ASTURIAS
-

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

26. REFUERZO DE LOS CLUSTERS INDUSTRIALES
-

Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades

27. REFUERZO DE LOS CENTROS DE INVESTIGACIÓN CON PARTICIPACIÓN ESTATAL
-

Ministerio de Educación y Formación Profesional.

28. RECONOCIMIENTO DE LA ESPECIALIDAD DE DOCENCIA DE LINGUA ASTURIANA EN PRIMARIA Y SECUNDARIA
-

Ministerio de Cultura y Deporte

29. PRERROMÁNICO ASTURIANO
30. PATRIMONIO INDUSTRIAL ASTURIANO

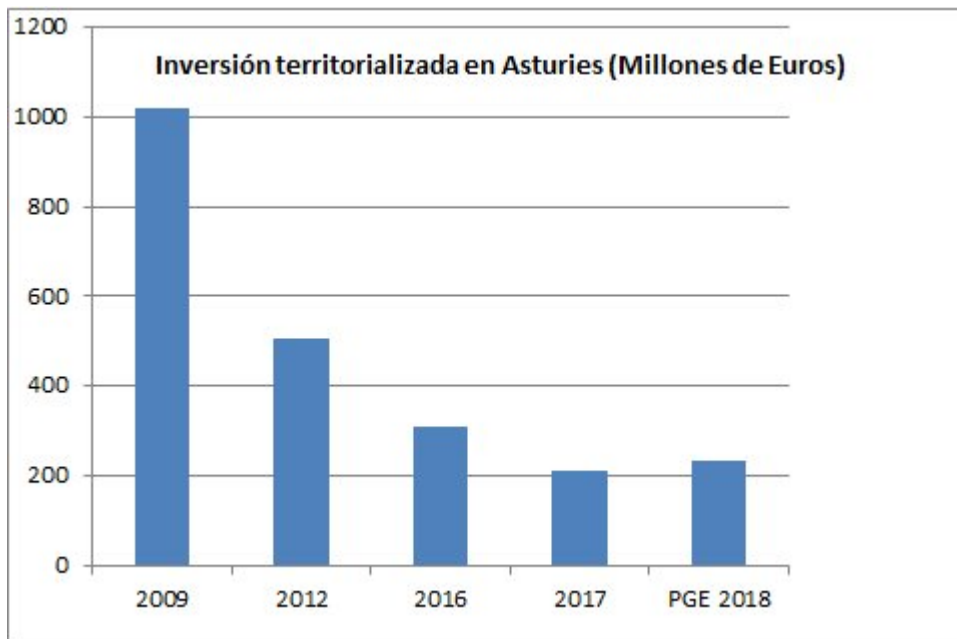
Introducción

Asturies es un territorio que sufre un estado avanzado de abandono, con un proceso de declive industrial que comenzó en los años 80 y con el que vino aparejado el proceso de despoblación y envejecimiento poblacional que sitúa a Asturias como la comunidad más envejecida de España, con un índice de envejecimiento del 25%, muy superior al de la media española, que ronda el 19%.

Cuando decimos que Asturias está despoblada, o que languidece, puede dar la impresión de que se trata de un proceso natural, inevitable, similar al paso de una estación a otra. Sin embargo, Asturias no se encuentra en la situación actual por haberse abandonado a su suerte, sino por la falta de atención y de iniciativa tanto desde la administración autonómica como desde la estatal.

En Asturias existen necesidades acuciantes en materia de empleabilidad y rejuvenecimiento de la población, de aprovechamiento del potencial existente y de recuperación de la competitividad perdida. Pero para ello es necesario recuperar la iniciativa por parte de la administración central en Asturias

En estos momentos existe un abandono evidente de las infraestructuras asturianas que se materializa en la baja inversión que se recoge en los Presupuestos del Estado de los últimos años, en los que la inversión territorializada en Asturias ha descendido hasta un 54% respecto a 2012 y un 77% respecto a 2009. Además, las ejecuciones sobre lo presupuestado de estas inversiones han sido de las más bajas del Estado.



Fuente: Ministerio de Hacienda

Las consecuencias de este creciente olvido de Asturias por parte de la administración central se hacen palpables en el abandono y retraso en la construcción de infraestructuras como la Variante de Pajares, la autovía A-63, el Plan de Vías de Xixón o el deterioro generalizado de la red cercanías y ancho métrico. Este agravio se observa también en la discriminación que sufren las asturianas y asturianos en sus comunicaciones con la meseta, con los trenes más lentos y los aviones y peajes más caros de todas las comunidades de la periferia. Otra cuestión pendiente es la deuda que tiene el Gobierno central con el cumplimiento de los acuerdos y las sentencias judiciales en materia de inversión en reactivación de las comarcas mineras y transferencia de fondos mineros a Asturias. Además, este olvido no tiene reflejo solo en materia presupuestaria, también es palpable en las dificultades administrativas interpuestas por el Gobierno para el aprovechamiento de infraestructuras ya existentes como el Centro Neurológico de Llangréu o los terrenos de la fábrica de Armas de la Vega en Oviedo.

Por este motivo consideramos imprescindible que dentro de la agenda del nuevo Gobierno del PSOE se tenga en cuenta el desarrollo de las siguientes actuaciones imprescindibles y urgentes para Asturias que son competencia de los diferentes ministerios. A continuación reflejamos las principales cuestiones que consideramos prioritarias para la agenda del nuevo gobierno con Asturias y deben ponerse en marcha este mismo ejercicio:

Ministerio de Fomento

Las principales necesidades en materia de infraestructuras que tiene Asturias son competencia del Ministerio de Fomento. La actividad de este ministerio en los últimos años en lo relativo a Asturias se caracteriza por el abandono y de infraestructuras comenzadas en la década anterior. A pesar de los anuncios realizados por Iñigo de la Serna en el último año, éstos no fueron concretados con suficiente dotación en los presupuestos de 2018 y, por lo tanto, los compromisos adquiridos siguen en el aire.

1. DESARROLLO DE LA RED DE CERCANÍAS

La red de cercanías de Renfe y de Feve en Asturias se encuentra en una situación de emergencia. Actualmente, la falta de mantenimiento hace que sea una de las redes ferroviarias más deterioradas de España fundamentalmente debido a la baja inversión por parte de Adif. La inversión en la red de cercanías asturiana pasó de 11,5 millones en 2012 a 1,1 millones en 2015 y la inversión por kilómetro de cercanías en Asturias fue la más baja de España, catorce veces inferior a la de Cantabria y treinta y ocho veces inferior a la de Murcia. Mientras tanto, las inversiones en la alta velocidad se disparaban en ese mismo periodo debido a los sobrecostos producidos en la Variante de Pajares.

La desatención y la falta de inversión ha sido el motivo fundamental de que las cercanías Renfe y Feve perdieran un 40% y un 52% de sus usuarios respectivamente. La situación es especialmente grave en el caso de Feve, donde la pérdida de pasajeros se ha agudizado en los últimos años debido a la generalizada cancelación de servicios. En total, los problemas de vía y catenaria provocaron el año pasado 373 incidencias con retraso, sumando más de 300 horas de demora al cabo de 2016, siendo los servicios de Feve los más afectados.

La red de ancho ibérico de Cercanías es utilizada por cinco millones de viajeros al año, lo que supone 18.740 viajeros al día en Asturias, una ocupación de una de cada cinco plazas disponibles. La antigua Feve tiene dos millones de usuarios anuales -5.389 al día-, de forma que solo cubre una de cada nueve plazas en sus trenes. Al mismo tiempo, hay tramos con una alta saturación por la coincidencia como los que unen Puente de los Fierros y Soto del Rey, Nubledo, San Juan de la Nieva y Tudela Veguín o la bifurcación de Olloniego, que superan el 75% en horas puntas.

El ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, presentó en un plan de modernización de la red ferroviarias de cercanías en Asturias por una inversión total de 580 millones de euros a ejecutar, en su mayor parte, antes de 2022. Según este plan, ADIF y Renfe se invertirán en la red de ancho ibérico 338,35 millones de euros y 178,6 millones de euros en la red de ancho métrico.

La principales actuaciones anunciadas en el ancho Ibérico son la renovación integral de la línea de Lena-Gijón, la mejora del nudo de Villabona mediante un bypass que permitiría el tráfico directo entre Gijón y Avilés, y la permeabilidad entre las vías entre Soto del Rey-Pola de Lena. En el caso del ancho métrico, el plan incluye la actuación urgente de rehabilitación de 46 trincheras, 38 terraplenes, 14 túneles y 14 puentes que se encuentran en mal estado, y la renovación de parte de los trenes Feve. Posteriormente el Ministerio incorporó dos actuaciones adicionales, la duplicación de los surcos del nudo de Villabona y el desdoblamiento de la vía de Feve entre Sotiello y La Florida, elevando la cifra de las inversiones comprometidas a 687 millones de euros

Sin embargo, en el anuncio del exministro no se hizo ninguna referencia a la ampliación de plantilla pese a la necesidad manifestada por los sindicatos de incrementar tanto personal técnico como de frecuencias entre Oviedo y Avilés. Tampoco se incluyen en el plan algunas actuaciones que son fundamentales como la mejora de itinerancias del Occidente y Oriente asturiano con el centro de la región correspondientes al ancho métrico.

Las necesarias mejoras en la red de Cercanías de Asturias solo alcanzan 30 millones de los 687 millones anunciados por Fomento en el Plan de Cercanías para Asturias. Consideramos imprescindible que estas inversiones se presupuesten y se ejecuten cuanto antes para conseguir una red de cercanías de calidad.

Además del desarrollo general de la red de cercanías, hay actuaciones singulares relacionadas con algunos de los principales núcleos de población que deben ser abordadas con urgencia:

2. SUPRESIÓN DEL PEAJE DEL HUERNA

La AP-66 o autopista del Huerna es la autopista que une Asturias y León en un tramo de peaje de 78 kilómetros. Su construcción se inició en 1975 y se abrió parcialmente en Agosto de 1983, siendo finalizada en su totalidad en 1997 con la apertura del túnel del Negrón. Desde la apertura al tráfico de la AP-66, la sociedad AUCALSA, antes propiedad del SEPI y desde 2003 propiedad de ITINERE Infraestructuras S.A., poseía la concesión administrativa para su explotación hasta el año 2021. Mediante el Real Decreto 392/2000, de 17 de Marzo, el Gobierno de José María Aznar modificó varios términos de la concesión, entre ellos el plazo, cuyo final se estableció el 17 de Octubre de 2050, 29 años más. En la exposición de motivos únicamente se hace referencia a la necesidad de “normalizar ahora el sistema de peajes existentes”, sin aludir, en ningún momento, a criterios de interés público ni justificación económica alguna. Una vez prorrogado el peaje y asegurados los beneficios futuros, la SEPI vendió Aucalsa en el año 2003 a un consorcio participado por la constructora Sacyr. En el año 2004, el candidato a la presidencia del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, se comprometió a suprimir el peaje del Huerna. Sin embargo, el peaje se mantuvo durante las dos legislaturas que duró el mandato socialista.

El 13 de febrero de 2018 el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea presentó una iniciativa destinada a recuperar el control público de las autopistas, pero el PP incluyó una enmienda limitando esta medida a las autopistas cuyo peaje vence en 2021. Debemos dar un paso más allá, porque estamos en un momento decisivo para aunar voluntades y terminar con esta intolerable discriminación hacia Asturias. Por ello planteamos que el Gobierno derogue el Real Decreto 392/2000, de 17 de marzo, por el que se amplía la concesión de este peaje de manera que finalice en el año 2021 y que se estudie el coste de la rescisión y supresión inmediata de la concesión y el peaje de dicho tramo, recupe-

rando en todo caso la gestión pública, suprimiendo el peaje del Huerna en el año 2021.

Además, para que la sociedad asturiana el procedimiento de concesión de esta infraestructura es necesario que se publique inmediatamente en el portal de transparencia y se proporcione a los grupos parlamentarios que lo han solicitado en reiteradas ocasiones el Expediente de contratación completo del proyecto de obra y de la obra de la AP-66 entre León y Campomanes y el expediente administrativo de la concesión de la explotación de dicha obra, sus correspondientes ampliaciones, y los estudios existentes de demanda de tráfico

3. VARIANTE DE PAJARES

La Variante de Pajares, una infraestructura básica para la comunicación y desarrollo de Asturias, acumula ya 9 años de retraso y unos sobrecostes que sobrepasan holgadamente el 100% de lo presupuestado. No puede haber excusa para agilizar las obras en los tramos pendientes de la Variante de Pajares para conseguir su puesta en servicio a la menor brevedad, en 2020 como tarde, asegurando, que estas labores satisfagan las máximas garantías de seguridad, eficiencia en el gasto y mínimo impacto social. Por otra parte, la solución del triple hilo hasta Campomanes permite conjugar el transporte de mercancías con la incorporación de Asturias a la red Transeuropea de Transporte.

No se puede, en todo caso, dejar de lado las responsabilidades que puedan derivarse de los retrasos y sobrecostes de la Variante, y para ello debe abordarse una auditoría económica, técnica y social, cuyos resultados habrán de ser enteramente públicos. En esta auditoría se detallarían las causas de los sobrecostes y los retrasos, así como la valoración de las omisiones y decisiones técnicas en materia de construcción e impacto medioambiental, depurándose así las responsabilidades por las posibles negligencias cometidas.

Entre las consecuencias de la prolongación innecesaria de las obras están, efectivamente, las afecciones medioambientales producidas en la zona, que aconsejan implementar i, de inmediato, un plan de restauración ecológica. En el mismo sentido resulta procedente elaborar, en colaboración con las administraciones locales y autonómicas, un Plan Territorial integral que contenga un programa de compensaciones a las vecinas y vecinos que han sufrido la obra y permita retomar el desarrollo económico de la comarca, eliminando la dependencia de la obra de la economía local.

4. AUTOVÍA A-63

La A-63 entre Uviéu y La Espina es un viejo proyecto del Gobierno del estado español para transformar el itinerario de la vieja Nacional 634 a su paso por el occidente asturiano en una autovía con un trazado que recorre el interior de la región hasta el Puerto de La Espina (Salas).

El inicio de su construcción fue tardío y el avance de las obras ha sido lento. En 2003 entra en servicio el tramo hasta Trubia (Uviéu), y en 2007 se completa la autovía hasta Grau. Las obras se concluyen en 2010 hasta Doriga. Entonces, el gobierno de Rodríguez Zapatero rescindió los contratos con las empresas constructoras dentro de las medidas de ahorro derivadas de los ajustes económicos de su segunda legislatura. En ese momento, se encontraban en construcción el resto de tramos hasta La Espina, de los cuales sólo se llega a completar, con posterioridad, la primera calzada del tramo Salas-La Espina en 2012 y el tramo Doriga-Cornellana este año

El desarrollo de esa autovía, que tenía que haberse terminado en 2010, hace 7 años, es fundamental para el suroccidente asturiano. En los PGE de 2018 la continuación de la A-63 solo contempla 12 de los 90 millones necesarios para la finalización. Es imprescindible que el nuevo gobierno ejecute la totalidad de las partidas comprometidas y que incremente el impulso inversor en los próximos presupuestos para finalizar la obra en su totalidad antes de 2020.

5. AEROPUERTO DE ASTURIAS

La elevada fluctuación del precio de los vuelos y la escasa oferta de compañías hacen que el aeropuerto de Asturias sea poco competitivo. Es necesario que la administración central, a través de Aena, realice las inversiones y las gestiones necesarias en coordinación con la dirección del aeropuerto para ampliar el número de operadores para garantizar una oferta de vuelos regular a precios competitivos. Así mismo, es necesario abordar los estudios informativos necesarios para proyectar la conexión del aeropuerto por ferrocarril para conectarlo con la red de Cercanías de Asturias.

6. AUTOPISTA DEL MAR

La autopista del mar Gijón-Nantes, la primera autopista del mar autorizada en Europa, es fundamental para situar a Asturias en el centro de las redes transeuropeas, devolviendo a esta Comunidad la centralidad en la comunicación atlántica. Su puesta en marcha en 2010 supuso para Gijón y para Asturias un éxito sin precedentes. En veinticuatro meses había realizado ya casi seiscientas escalas y movido más de un millón de toneladas de mercancías. Más importante aún, si cabe, fue que esta vía convirtió a la dársena gijonesa en puerto de referencia para la importación y exportación, tanto para empresas asturianas, como para las del Corredor de la Plata, Castilla y León y el norte de Portugal. Lamentablemente, cuando en 2014 se

acabaron las subvenciones comunitarias que recibía la empresa adjudicataria, la francesa LD-Lines, la línea fue clausurada, y los esfuerzos para que otra naviera restableciera el servicio fueron infructuosos.

Tres años después del cierre, parece que la reapertura está más cerca, y creemos que los objetivos que marca-ba el tercer Libro Blanco de la Unión Europea para el transporte en los próximos años, en los que se prevé un crecimiento del tráfico de mercancías del ochenta por ciento en el umbral del 2050, siguen siendo plenamente válidos, y prioritario transferir a la vía marítima buena parte del transporte por carretera, lo que supondría un gran ahorro energético y una notable reducción de emisiones contaminantes. Reabrir la autopista del mar sería bueno para el Musel porque le introduce, de nuevo y de lleno, en el corredor atlántico, convirtiéndolo en activo de la competitividad industrial y empresarial de la comunidad. Las empresas asturianas, claro está, podrán posicionar sus productos en Europa con mayor rapidez y a un mejor precio. No debemos olvidar tampoco los beneficios que supondría para la ZALIA (Zona de Actividades Logísticas), tristemente reducida a un solar inerte donde crece sin control el plumero de la Pampa. La autopista del mar sería la única forma de revivir un proyecto que parece destinado al fracaso en un momento de elevada incertidumbre para el Puerto del Musel debido a la posible merma de los tráfico de carbón en los próximos años.

En definitiva, consideramos fundamental la apuesta por la autopista del mar porque es un recurso fundamental para que nuestra tierra pueda crear riqueza. Hace falta apoyar una infraestructura cuyos beneficios están fuera de toda duda. Hacen falta gobiernos municipales que sean algo más que meros cambiadores de farolas, gobiernos municipales que no le den la espalda a la realidad autonómica y se impliquen en la mejora de nuestro tejido industrial y empresarial.

7. ACCESOS AL MUSEL

Además, este gobierno debe comprometerse a finalizar la mejora en los diferentes accesos de El Musel y revertir el recorte del 30% de inversión que ha realizado el PP en esta infraestructura respecto a los presupuestos de 2017. La mejora de las conexiones con el puerto de Gijón es imprescindible para no desaprovechar el elevado coste que supuso la ampliación de la infraestructura.

8. PLAN DE VÍAS DE XIXÓN

Gijón es una ciudad que sufre un déficit de infraestructuras significativo en relación con su tamaño. La culminación del plan de vías es una necesidad para los ciudadanos de Gijón que no puede esperar.

Una vez realizado el gasto de la construcción de los túneles del metrotrén, ha de hacerse operativo dotándolo de inversión adicional, por eso vamos a preguntarle a la ministra si el Ministerio de Fomento tiene previsto instalar un servicio de trenes para darle uso efectivo y ampliar el trazado hasta Cabueñes, para que realmente tenga utilidad para la ciudad.

El gran acuerdo que hay en la ciudad de la necesidad de poner en marcha el Plan de Vías, debe llevar al gobierno de Pedro Sánchez a apoyar económicamente esta obra fundamental para el urbanismo de Xixón. No son admisibles más retrasos, y no es suficiente con evacuar el agua del tunelón, es imprescindible poner en marcha esta obra antes de que se acabe la legislatura.

9. VÍAS DE LLANGRÉU

El Gobierno Central tiene el compromiso pendiente de terminar la obra civil en Llangréu para el soterramiento de las vías y la eliminación de la barrera ferroviaria. En la actualidad, después de múltiples retrasos y con 70 millones invertidos la obra civil está a punto de finalizarse no existiendo presupuesto para el equipamiento del túnel. Todos los grupos políticos, asociaciones, sindicatos y empresarios han suscrito un documento en el que hacen un llamamiento a las administraciones regional y central a encontrar una solución que

permita que el sacrificio de las vecinas y vecinos durante años aguantando el polvo, los ruidos y los inconvenientes de la obra. Es imprescindible habilitar la cantidad necesaria para el equipamiento del túnel con lo necesario para permitir la circulación soterrada de la línea. En los PGE de 2018 se incluyen escasos 2 millones de los 43 necesarios y el año pasado solo se invirtieron 61.000 euros.

10. SUPRESIÓN DE LA BARRERA FERROVIARIA DE AVILÉS

Esta es sin duda, la demanda en infraestructuras más largamente reclamada en Avilés. El plan inicial se remonta al final de los años 80 cuando por primera vez se planteó una solución viable a este problema. La barrera ferroviaria es uno de los obstáculos que dificultan la relación de la ciudad con la Ría y el entorno del Centro Niemeyer y el sur de Avilés.

Esta actuación es absolutamente necesaria como paso previo a las intervenciones que permitan recuperar un espacio

urbano degradado y generar una zona peatonalizada que conecte la ciudad con el entorno de la Ría y facilite el crecimiento ordenado en la dirección más apropiada para conectarla con el área central asturiana.

Recientemente se han firmado los acuerdos para que se lleven a cabo las obras necesarias para eliminar esta barrera estructural en Avilés. Instamos al gobierno central a cumplir los acuerdos alcanzados y priorizar su ejecución.

11. VÍA RÁPIDA DE LA PIXARRA EN UVIÉU

El Ayuntamiento de Oviedo, con la unanimidad de todos los grupos políticos municipales representados en el mismo, ya ha manifestado su disconformidad con el proyecto anunciado por el Ministerio sobre la Ronda Norte por su potencial impacto ambiental en el monte Naranco, proponiendo alternativas para la descongestión del tráfico en la ciudad mediante una nueva vía que vaya desde la parte trasera del colegio Loyola hasta la glorieta de Luis Oliver, nueva conexión desde Las Campas hasta Santa Marina de Piedramuelle y un ramal hacia la Autovía de la Industria (AS-II) por Villamejil. Esta alternativa es compatible con el plan de infraestructuras presentado recientemente por el Principado

12. PUENTE NICOLÁS SORIA EN UVIÉU

La ampliación del Puente Nicolás Soria en Uviéu, dependiente de ADIF; es una actuación impostergable para las vecinas y vecinos del barrio de Ciudad Naranco en Uviéu. En los Presupuestos Generales del Estado para 2016 se contemplaba, en las Inversiones Reales del Ministerio de Fomento en Asturias, Entidad Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para su ejecución plurianual (2015-2018). Según el anterior Gobierno había una partida de 200.000 euros para esta infraestructura incluida dentro de una partida genérica de inversiones en infraestructuras dentro del presupuesto de ADIF. Es imprescindible que la ampliación del puente se ejecute este año

13. SOTERRAMIENTO DE LA ARTERIA PORTUARIA

El problema de las vías ferroviarias no es el único que hay que resolver para coser las heridas de la ciudad y eliminar las barreras estructurales. Una solución al tráfico portuario es también necesaria y de consenso entre diferentes actores en la ciudad. Recientemente se ha aprobado en el pleno del ayto de Avilés un estudio conjunto para aprovechar el soterramiento de las vías del ferrocarril y soterrar asimismo la arteria portuaria de modo que se redirigiera así el tráfico pesado que ahora transcurre en parte por el casco urbano.

Es crucial que el estudio de esta posibilidad se realice antes de que comiencen las actuaciones para el soterramiento de las vías, plan al que va ligado estrechamente. Se trata de una cuestión es de máxima trascendencia y sus consecuencias definirán la ciudad para las proximas decadas

14. BARRERAS ACÚSTICAS A-66

Son varios los municipios asturianos afectados por la contaminación acústica ocasionada por el tráfico en las autovías de titularidad estatal y que vienen reclamando medidas por parte del Ministerio de Fomento para paliar esa situación. Los principales municipios afectados son Mieres, Pola de Lena, Corvera, Oviedo, Avilés y Lugones (Siero), la mayor parte de ellos en el transcurso de la autopista A-66.

Varios estudios realizados en estas comunidades confirman que los ruidos están por encima de los límites permitidos. La medición de impactos acústicos para las carreteras de la red del Estado en Asturias publicadas por el Ministerio de Fomento en 2008, destacaba el hecho de que el número de personas afectadas por niveles sonoros superiores a 55 dBA (Lden) ascendía a 76.600, de las que 14.700 estaban afectadas además por niveles superiores a 65 dBA. Los mayores niveles de contaminación acústica se detectaron en el entorno de la A-66, afectando a 36.000 habitantes.

Por lo tanto, la contaminación acústica producida por estas carreteras constituye un perjuicio para la calidad de vida y la salud de las vecinas y vecinos de varias poblaciones asturianas, haciendo necesaria la adopción de medidas paliativas como el apantallamiento acústico, la limitación de la velocidad, la adaptación del firme o las que se consideren necesarias para solucionar el problema.

Ministerio para la transición Ecológica

15. COMARCAS MINERAS

La transición energética que se pretende abordar ha de ser justa y progresiva, con la gente y las comarcas mineras dentro. Eso implica un plan de transición con calendarios concretos en el que se discrimine entre carbón autóctono y de importación, se mantengan precios competitivos para la energía de la industria electrointensiva e inversiones por parte del estado en materia de reactivación para generar empleos industriales alternativos para que esta transición constituya una oportunidad, pero también una auditoría como la que ya está en marcha en el Tribunal de cuentas sobre las inversiones realizadas en las décadas anteriores para depurar responsabilidades y evitar que se comentan los errores del pasado

Por ello es imprescindible la puesta en marcha de un plan integral de reactivación, empezando por la ejecución inmediata

de los 250 millones de los compromisos adquiridos en esta materia y la devolución de la deuda de 213 fondos mineros que tiene la administración central en Asturias.

16. COMPETITIVIDAD DEL SISTEMA ELÉCTRICO

España paga la cuarta factura de la luz más cara de Europa. Es fundamental para los ciudadanos y para las empresas asturianas, especialmente para la potente industria electrointensiva, que se garanticen precios de la luz competitivos y que se eliminen las posibles incertidumbres en el proceso de transición energética. Para ello es fundamental que el Gobierno tome la iniciativa para reducir la tarifa eléctrica mediante una revisión de la política impositiva y de las prácticas oligopólicas que se dan en el sector.

17. DEPURADORA ESTE EN XIXÓN

Actualmente toda la zona este de Xixón vierte sus aguas directamente al mar, sin ningún tipo de tratamiento previo. Por ello, se ha propuesto la recuperación de los equipos de desarenado y desengrasado para intentar paliar los daños al Medio Ambiente que se producen cada día que la situación sigue sin resolverse. Tras un primer momento en el que las diferentes autoridades políticas negaron el problema y desecharon la propuesta, finalmente ésta ha sido aceptada por las administraciones responsables y avalada por la Audiencia Nacional que en Septiembre de 2017 emitía un auto por el que autorizaba a poner en funcionamiento estos equipos en la nueva planta depuradora hasta resolver la situación de la planta, pendiente de la evaluación ambiental.

Pese a la decisión judicial, lo cierto es que los equipos siguen sin estar en funcionamiento y estos vertidos, junto con que se producen en otras 16 ciudades españolas, suponen una multa diaria impuesta por la Comisión Europea de 19.000 euros al día.

Los daños para el ecosistema marino y para la salud están cifrados en 3 millones de euros anuales por el Ministerio de Medio Ambiente gracias a un informe en el que se detallaba que la ciudad vierte cada año, a través del emisario submarino de Peñarubia, 3.200 toneladas de materia orgánica y otros contaminantes disueltos como metales pesados. Además del daño medioambiental, hay que tener en cuenta el daño a la imagen turística de Xixón que está produciendo esta situación.

Por estos motivos es imprescindible poner en funcionamiento inmediatamente los equipos de desarenado y desengrasado de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de Xixón Este y establecer como una prioridad de primer orden el aportar una solución definitiva para la gestión de aguas residuales de la zona este de Xixón, ejecutando la misma con los plazos más cortos posibles.

18. DEPURADORA DE MAQUA EN AVILÉS

El plan de saneamiento que se diseñó en época de Santiago Rodríguez Vega como Alcalde por distintas administraciones, ya no cumplía con lo que en 2004 determinaban las leyes europeas. El plan ha sido, por tanto, un fracaso tanto desde el punto de vista industrial como también humano.

A día de hoy la depuradora de Maqua no solo sigue sin funcionar como debiera, con el consiguiente perjuicio medioambiental, sino que aún no hay destinada una partida presupuestaria para corregir las deficiencias. Según los técnicos harían falta unos 39 millones de euros, el doble de lo que costó la red de saneamiento en su momento. Es imprescindible que el gobierno central destine una partida presupuestaria para solucionar un problema medioambiental y de salud pública.

19. ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES EN EL ORIENTE DE ASTURIAS

Hay una serie de pequeñas actuaciones en el Oriente de Asturias que dependen de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y que son fundamentales para varios concejos:

Saneamiento de la margen Izquierda de la Villa de Villaviciosa, de las parroquias de Quintes, Quintueles, Peón, Candanal, San Miguel de Arroes, Careñes, Villaverde, Arroes y San Justo

Descabezamiento arroyos afluentes y seguridad frente a temporales e intervención ambiental en la comarca de Villaviciosa
Colector de Cuerres y acondicionamiento del puente de Ribadesella

Ministerio de Defensa

20. TRANSFERENCIA DE LOS TERRENOS DE LA VEGA AL AYUNTAMIENTO DE UVIÉU

En enero de 2013, y después de 160 años de actividad industrial ininterrumpida, la Fábrica de Armas de La Vega también conocida como Fábrica de armas de Oviedo cesó definitivamente sus labores productivas. Desde entonces sus instalaciones, terrenos y talleres permanecen vacíos, sin utilidad práctica alguna ni para el Ministerio de Defensa ni para la ciudad en la que están ubicadas, y en evidente riesgo de deterioro.

El Ayuntamiento de Oviedo ya ha iniciado una negociación con el Ministerio de Defensa con el objetivo de defender los

derechos de la ciudad a través de un diálogo entre instituciones, que evite procesos judiciales interminables, aunque con el Gobierno del PP resultaron infructuosas. Esperamos que el nuevo gobierno firme cuanto antes un acuerdo de devolución y cesión de los terrenos e instalaciones de la antigua Fábrica de Armas de Oviedo a favor del Ayuntamiento de esta ciudad, por haberse extinguido la condición recogida en la escritura pública de cesión. Mientras se hace efectivo el acuerdo, el Ministerio debería proceder a poner inmediatamente a disposición de la ciudadanía las instalaciones mediante una cesión temporal de usos que permita dar utilidad social real a un patrimonio que actualmente carece totalmente de actividad y se está deteriorando con el paso del tiempo.

Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social

21. PUESTA EN MARCHA INMEDIATA DEL CENTRO NEUROLÓGICO DE LLANGRÉU

El proyecto de Centro para personas con discapacidades neurológicas de Llangréu nace en el año 2007 con la firma de un acuerdo marco entre el Gobierno de España, el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Llangréu, con el objetivo de crear un centro de referencia estatal en el tratamiento de estas enfermedades dependiente del IMSERSO. Previamente, la sociedad asturiana había manifestado la demanda de este centro a través de manifestaciones y recogidas de firmas masivas en Llangréu y el Valle del Nalón.

Las finalización de las obras estaba prevista para el año 2012 pero, tras el cambio de Gobierno efectuado con la investidura de Mariano Rajoy en diciembre de 2011, se paralizó la ejecución de las obras cuando estas se encontraban en su fase final. Desde entonces, el Centro de Referencia Estatal para personas con graves discapacidades neurológicas “Stephen Hawking” sigue sin abrir, con el coste de oportunidad de tener una inversión que ya supera los 16 millones de euros, 150 empleos y 60 plazas para discapacitados neurológicos paralizadas.

Ahora mismo el centro se encuentra en un limbo administrativo, a la espera de que la el Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, firme la orden ministerial necesaria para abrirlo. Según informaron fuentes del propio IMSERSO a la Federación de Pensionistas y Jubilados de CCOO, el centro cuenta con todo lo necesario para ser puesto en funcionamiento y se prevé su puesta en marcha durante el presente semestre.

Sin embargo, en esa misma comunicación el gobierno justificaba la demora en dicha apertura al retraso en la aprobación del proyecto de presupuestos Generales del Estado de 2018, que contempla dentro de las partidas del IMSERSO una asignación para la contratación de personal en sus nuevos centros asociados, incluido el de Llangréu que consideramos insuficiente.

Es fundamental que el nuevo Gobierno tramite de forma inmediata la orden ministerial necesaria para la apertura del centro que habilite los recursos necesarios para su puesta en marcha.

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes e Igualdad

22. CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS FINANCIEROS DEL PACTO DE ESTADO CONTRA LA VIOLENCIA DE GÉNERO CON AYUNTAMIENTOS Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Una vez aprobados los Presupuestos Generales del Estado, el Gobierno debe de transferir inmediatamente los 120 millones fondos de gestión autonómica y municipal aprobados en el Pacto de Estado para políticas autonómicas municipales de lucha contra la violencia de género, así como ejecutar íntegramente los 80 que corresponden a la administración central.

Ministerio de Hacienda

23. RECUPERACIÓN DE LA AUTONOMÍA MUNICIPAL

El Gobierno del PP ha sido un enemigo declarado del municipalismo y, por tanto, de los servicios públicos de proximidad. Las leyes Montoro, la LRSAL y la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria, los recortes presupuestarios y las restricciones para la contratación de personal han supuesto un enorme retroceso para la autonomía local y la capacidad de los ayuntamientos para prestar los servicios públicos que la ciudadanía requiere.

Es imprescindible abrir un nuevo tiempo para el municipalismo y que el nuevo gobierno, en diálogo con los ayuntamientos y los grupos parlamentarios que dieron apoyo a la moción de censura, impulse de forma urgente una agenda de gobierno realmente municipalista en la que se garantice y amplíe la autonomía local con la derogación de la LRSAL, en la que modifiquen los criterios de aplicación de la regla de gasto para garantizar que los ayuntamientos saneados puedan reinvertir los superávits en los servicios públicos municipales y la suficiencia financiera de los ayuntamientos establecida en la Constitución.

24. FINANCIACIÓN AUTONÓMICA

Es imprescindible asegurar la correcta financiación de las comunidades autónomas y los servicios fundamentales que éstas proveen a los ciudadanos mediante la reforma del Sistema de financiación autonómica que lleva retrasándose desde 2014. En esta reforma habrán de tenerse en cuenta los factores orográficos y de envejecimiento de la población que afectan a comunidades como Asturias.

Ministerio de Economía y Empresa.

25. REFUERZO DE CONEXIÓN A INTERNET DE BANDA ANCHA EN LAS ZONAS RURALES DE ASTURIAS

La comunidad de Asturias concentra buena parte de su población en zonas rurales, en las que el acceso a los servicios de conexión por banda ancha es limitado o directamente inexistente. Este hecho, unido a otras carencias que experimentan estas áreas, son motivo de un progresivo descenso poblacional que también incluye el abandono de actividades económicas básicas ligadas al territorio. La conectividad a las redes de comunicación e información se constituye en la actualidad como un factor determinante para el asentamiento de profesionales y empresas del sector servicios en un territorio determinado, por lo que la ejecución de este proyecto puede ser un pilar para la dinamización socioeconómica de estos municipios y comarcas.

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

26. REFUERZO DE LOS CLUSTERS INDUSTRIALES

Es necesario que el nuevo Gobierno adopte una política industrial activa en contraste con la dejadez del PP en esta materia. Para ello es fundamental el apoyo inversor a los clústeres industriales existentes en Asturias para revertir el proceso de desindustrialización.

Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades

27. REFUERZO DE LOS CENTROS DE INVESTIGACIÓN CON PARTICIPACIÓN ESTATAL

El esfuerzo inversor en I+D+i por parte del Estado es fundamental para impulsar los niveles de inversión para acercarlos a la media Europea y dinamizar la transformación del modelo productivo para desarrollar los sectores de alto valor añadido y revertir la desindustrialización. En ese sentido, es fundamental el apoyo de un modelo aglutinador en el desarrollo de políticas regionales de para capturar, aprovechar y multiplicar el valor del conocimiento. Centros como el mixto de investigación y desarrollo en nanotecnología y materiales nanoestructurados de la Universidad de Oviedo necesitan un compromiso firme en materia de inversión y dinamización por parte de la administración central.

Ministerio de Educación y Formación Profesional.

28. RECONOCIMIENTO DE LA ESPECIALIDAD DE DOCENCIA DE LINGUA ASTURIANA EN PRIMARIA Y SECUNDARIA

La demanda de reconocimiento y creación de la Especialidad Docente del Profesorado de Lengua Asturiana y Literatura al Ministerio de Educación por parte de la sociedad asturiana en general y, en particular, por diferentes instituciones como la Junta General del Principado de Asturias y la Consejería de Educación del Principado de Asturias, viene siendo una constante desde el año 2005 y ha incrementado en los últimos años con la creciente relevancia de esta lengua.

Es por ello fundamental modificar el Real Decreto 1594/2011, de 4 de Noviembre y el Real Decreto 1834/2008, de 8 de Noviembre para que se reconozcan en educación primaria y secundaria las especialidades docentes de las lenguas propias de aquellas comunidades que, aunque no tengan reconocidas dichas lenguas como oficiales, dispongan de protección legal y manifiesten su voluntad de desarrollarlas.

Ministerio de Cultura y Deporte

29. PRERROMÁNICO ASTURIANO

A pesar de la importancia de los monumentos prerrománicos asturianos, que son Patrimonio de la Humanidad, declarados como tales por la UNESCO, presentan en la mayoría de los casos deficiencias importantes en su conservación, con peligro incluso de destrucción de alguna de sus cualidades singulares, lo que hace preciso una intervención de envergadura en este sentido por parte de la administración del Estado.

El Ministerio de Cultura, en colaboración con el Principado de Asturias, debe destinar las dotaciones económicas necesarias para elaborar y ejecutar una dotación que asegure la necesaria, ineludible y obligada conservación y atención de estas joyas culturales e históricas, cuya integridad puede verse amenazada si no se abordan las actuaciones que los técnicos han señalado reiteradamente como inaplazables.

30. PATRIMONIO INDUSTRIAL ASTURIANO

El Ministerio de Cultura debe colaborar con el Principado de Asturias para elaborar y ejecutar un Plan de Patrimonio industrial asturiano con perspectiva integral que garantice la conservación de uno de los conjuntos industriales más importantes de Europa.

La elaboración y desarrollo del plan permitirá poner en valor importantes recursos económicos por toda la geografía asturiana y, en especial, en los valles mineros, donde el conjunto patrimonial minero puede ayudar a dinamizar las zonas más castigadas por la reconversión industrial.