



Ayuntamiento
de Gijón/Xixón

**ACTA DE LA REUNIÓN EXTRAORDINARIA Y CONJUNTA DE LOS
CONSEJOS DE DISTRITO CENTRO, ESTE Y EL LLANO**

14 de mayo de 2013

En el *Centro Municipal Integrado de El Llano* siendo las dieciocho horas y cincuenta minutos del día 14 de mayo de 2013, se reúnen en segunda convocatoria, en sesión extraordinaria y conjunta los **Consejos del Distrito Centro, Este y El Llano**. **Preside** la sesión, D. Pedro Javier Barbillo Alonso. Estando presentes los siguientes representantes:

Por el Consejo de Distrito Centro:

Por el Grupo Municipal Foro Asturias, D. Manuel Ángel Arrieta Braga; *por el Grupo Político Municipal Partido Socialista Obrero Español*, D.ª M.ª del Carmen Veiga Porto; *por el Grupo Político Municipal Partido Popular*, D. José Enrique Castro García; *por el Grupo Político Municipal Izquierda Unida-Los Verdes*, D.ª Cristina González Suárez; *por las Asociaciones de Vecinos*, D. Joaquín Suárez Alfonso, D.ª M.ª José Fanjul Méndez, *suplente* de D.ª Isabel Varela Álvarez y D. Julio Villamil López (todos ellos de la A.VV. de Laviada), D.ª Aida María Artime García y D. Paulino García Prendes (que se incorporan a la reunión a las diecinueve horas y diez minutos) (ambos de la A.VV. Consumidores y Usuarios de Cimadevilla - Gijón), D.ª M.ª Teresa Cuevas González y D.ª M.ª Laura Martínez Mazón *suplente* de José M.ª Suárez Argüelles (que se va de la reunión a las veinte horas y dieciocho minutos) (ambas de la A.VV. Jovellanos Zona Centro); *por la Federación de Asociaciones de Vecinos*, D. Florencio Martín Álvarez; *por las Asociaciones Culturales*, D. Luis Felipe Capellín Corrada (que se va de la reunión a las veinte horas y dieciocho minutos) (del Ateneo Obrero de Gijón); *por la Comunidad Educativa*, D.ª Eva Abad Sánchez (de la Asociación de Madres y Padres de Alumnos C.P. Honesto Batalón); *por las Asociaciones de Mayores*, D. Manuel Suárez Fernández (que se va de la reunión a las veinte horas y treinta y nueve minutos) (de la Asociación de Jubilados y Pensionistas de la UGT de Gijón); *por la Alcaldía*, D.ª Flor Medio Carro (que se va de la reunión a las veinte horas y diecisiete minutos), D. Santiago Espolita García y D.ª Justa María Alonso Suárez.

Por el Consejo de Distrito Este:

Por el Grupo Político Municipal Foro Asturias, D. Manuel Ángel Arrieta Braga; *por el Grupo Político Municipal Partido Popular*, D. Jorge Pañeda Fernández *suplente* de D. Manuel Pecharromán Sánchez; *por el Grupo Político Municipal Izquierda Unida-Los Verdes*, D. Amador Álvarez Rodríguez; *por las Asociaciones de Vecinos*, D. Jacobo Freire Bolaño y D. Francisco Javier Hermida Piñera (ambos de la A.VV. La Cruz de Ceaes), D. José Óscar Piñera Corujedo (que se incorpora a la reunión a las diecinueve horas y cinco minutos y se va a las veinte horas y nueve minutos) (de la A.VV. Ceaes, Coto, Viesques), D.ª M.ª Bernarda Caravera Bada y D. Emilio Parajón Posada (que se va de la reunión a las veinte horas y cinco minutos) (ambos de la A.VV. La Arena), D. Manuel Iván Suárez Fernández y D.



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

Luis García Álvarez (*ambos de la A.VV. de Viesques*); **por la Federación de Asociaciones de Vecinos de Gijón**, D. Rafael Javier Bernabé Martín; **por las Asociaciones Culturales**, D.ª Carmen Cueto Martínez (*de la Asociación Cultural Unidos por el Arte*); **por las Asociaciones Sociales**, D.ª Mónica Oviedo Sastre (*de la Unión de Discapacitados del Principado de Asturias-UMA*); **por los Centros de Salud**, D.ª M.ª Alicia Rodríguez Fernández (*del Centro de Salud de El Coto*); **por las Asociaciones de Mujeres**, D.ª M.ª Luisa Busto Hermida suplente de D.ª Isolina Meana Rebollar (*de la Asociación de Mujeres la Xabuguina*); **por la Alcaldía**, D. Marcelino Iglesias Rodríguez, D.ª Virginia Álvarez-Buylla Bustillo y D. Fernando Fueyo García (que se va de la reunión a las veinte horas y veintidós minutos).

Por el Consejo de Distrito El Llano:

Por el Grupo Político Municipal Foro Asturias, D. Manuel Ángel Arrieta Braga; **por el Grupo Político Municipal Partido Popular**, D.ª Inmaculada Gallart Díez (que se incorpora a la reunión a las diecinueve horas y veinte minutos); **por las Asociaciones de Vecinos**, D. Ángel Ramos Estalayo, D. César Sánchez García, D.ª Carmen Duarte García y D. José Luis Sánchez Villa (*todos ellos de la A.VV. Fumeru – El Llano*); **por la Federación de Asociaciones de Vecinos**, D. César González Rodríguez; **por las Asociaciones Culturales**, D. César Roberto Sangucho Palacios (*de la Asociación de Ecuatorianos Cultural y Deportiva Abdon Calderón*); **por las Asociaciones Deportivas**, D. Ángel Fernández López (*de la Federación de Pentatlón Moderno del Principado de Asturias*); **por las Asociaciones de Mujeres**, D.ª M.ª Alida Hevia Alonso (*del Foro de Mujeres del Llano*); **por la Alcaldía**, D.ª Nieves Rodrigo Devita, D. Francisco Javier Rivás Cuervo y D. César Suárez Piedra (que se va de la reunión a las veinte horas y treinta y tres minutos).

Asisten también, el **Director del C.M.I. de El Llano**, D. Manuel Ángel González Rodríguez y la **Directora de los CC.MM.II. de La Arena y El Coto**, D.ª Ana Acero González.

Asimismo, se halla presente la **Concejala de Urbanismo**, D.ª Lucía García Serrano, para informar acerca de “El Plan de Vías”, punto número uno del Orden del Día.

Actúa como **Secretaria** D.ª. Teresa Valdés Morán.

ORDEN DEL DÍA

- 1.- INFORMACIÓN SOBRE “EL PLAN DE VÍAS”.
- 2.- APROBACIÓN DEL ACTA DE LA PRESENTE SESIÓN.

Toma la palabra el Presidente de los tres Consejos de Distrito hoy convocados, D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

Vamos a celebrar esta sesión conjunta de los Distritos Centro, Este y Llano, como así habíamos acordado. Habíamos llamado a la Presidenta de la Federación para ver qué le parecía (ya que era un tema común), hacer un Consejo de Distrito conjunto de tres Distritos para no desperdiciar recursos y luego mañana, seguidamente, celebrar otro Consejo con los



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

otros tres Distritos. Le pareció una idea acertada el hecho de que como era un tema común no se desperdiciaran los recursos existentes y en esa estamos.

Por lo tanto hacemos cumplida referencia o petición de ese Consejo de Distrito extraordinario y estamos en él para informar sobre el Plan de Vías. Y qué mejor que la Concejala de Urbanismo y Manolo Arrieta también, que son Consejeros de la Sociedad "Gijón al Norte". Cedo la palabra para iniciar este Consejo de Distrito a Lucía.

ASUNTO Nº 1

INFORMACIÓN SOBRE "EL PLAN DE VÍAS".

D.^a Lucía García Serrano, Concejala de Urbanismo:

Buenas tardes a todos. Muchas gracias por la asistencia. La idea era antes de informar de la situación actual del Plan de Vías, hacer un breve repaso desde la creación de la Sociedad Gijón al Norte con un análisis muy rápido, muy somero, a modo de resumen, para ponernos un poco en antecedentes y luego ya acabamos explicando cuál es la situación en el 2013 a día de hoy, si les parece.

Los antecedentes a la cuestión de la barrera ferroviaria en Gijón parten de la existencia de dos estaciones: la estación de Jovellanos y la estación del Humedal. La existencia de las instalaciones ferroviarias en el municipio de Gijón representan una separación física; esta separación física supone una separación entre las comunicaciones y una separación entre las relaciones, y lo que produce es un aislamiento entre las zonas Oeste y Centro de Gijón. Es decir, que entre el barrio de Moreda (toda la nueva zona de crecimiento) y la zona Centro, a mayor crecimiento tenemos la paradoja de que se produce mayor aislamiento.

Entre los antecedentes también tenemos que destacar los servicios absolutamente deficitarios que presenta la estación de autobuses del municipio de Gijón.

Con estos antecedentes se firma un Convenio en septiembre del año 2002 entre las distintas Administraciones: Fomento, Principado de Asturias y Ayuntamiento de Gijón. ¿Cuál es la finalidad de este Convenio? La finalidad de este Convenio era buscar la integración del ferrocarril en la ciudad, buscar una permeabilidad entre estas dos zonas densamente pobladas; unificar las estaciones, con lo que conseguiríamos una intermodalidad, por un lado autobuses y por otro lado la del uso ferroviario; con ello, también se pretendía una potenciación del uso del transporte colectivo; se mantenía la centralidad (estamos hablando de la propuesta inicial del año 2003) y se buscaba que esta solución lógicamente además de presentar y mantener la centralidad tenía que ser viable económicamente. Con estas finalidades se crea la Sociedad Gijón al Norte el 11 de noviembre del año 2002, que se



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

caracteriza por ser fundamentalmente una Sociedad descapitalizada: frente a la encomienda que en su día se había previsto por los expertos de que habría de capitalizarse con una inversión mínima en torno a los cien, doscientos millones, se crea esta Sociedad con un presupuesto de seiscientos mil euros; por eso decimos que es una Sociedad que ya nace descapitalizada.

Otra de las características es que siempre tuvo prevista una financiación externa para conseguir los fines y la obtención de los recursos. Fijaban un plan de etapas y un balance económico.

Aquí vemos el trazado inicial (que llamaremos la propuesta del año 2003) del túnel de integración del ferrocarril en Gijón; vemos aquí representado sobre el plano de Gijón la infraestructura y la vía: vemos el inicio de la obra que se hace en la estación de Viesques (lo podemos ver abajo a la derecha de la diapositiva); vemos en una línea en azul el trazado inicial de la propuesta del año 2003, que repito, se iniciaba en Vieques y acababa en el Humedal y estaban previstas dos estaciones intermedias, la de El Bibio y la estación de Begoña.

Una de las características a destacar era que el túnel que se había diseñado para su explotación, era explotado exclusivamente por un operador, por Renfe (era en doble vía y operado por Renfe). A su vez, abajo a la izquierda, vemos las secciones tipo: abajo a la izquierda del todo es la sección del túnel; en el centro tendríamos la sección de la prevista estación de Begoña (llamada estación de Begoña, pero que en realidad estaba situada en la Avenida Pablo Iglesias); y a la derecha abajo la sección de las estaciones de El Bibio y de Viesques. En esta diapositiva vemos que conforme a esta propuesta inicial (esto sería una sección), se proponía una estación que tenía dos características muy importantes: era una estación céntrica (recordemos que estaba ubicada donde está ahora mismo la estación del Humedal) y totalmente soterrada (soterrada en tres niveles bajo rasante) y situada en la zona del Humedal, repito. En esta sección de la propuesta, del planteamiento del año 2003 (estas tres plantas bajo rasantes), vemos que la idea era que en la cota menos tres, a menos veintitrés metros, circularía el cercanías (aquí vemos por dónde se correspondería la prolongación con la vía del túnel del metrotren); en la planta menos dos, a la cota más o menos de menos catorce metros, estarían situados los servicios de largo recorrido y de Feve; y en la cota menos uno, aproximadamente a menos siete metros, estaba prevista la estación de autobuses con su vestíbulo y el parque de autobuses. Después, simplemente sobre rasante estaría una parte mínima de edificación que sería la que daría acceso en la estación en la cota cero. Vemos aquí ahora en esta propuesta inicial del año 2003 el planteamiento cómo está situado: vemos aquí cómo estaba situado en planta esta estación en tres niveles bajo rasante, donde operarían Renfe en el nivel menos tres, Feve en el nivel menos dos, y Renfe también en el nivel menos dos. Y después vemos todos estos trazados azul, rojo y verde, a línea de puntos hasta aquí, hasta la Avenida de Sanz Crespo, y a partir de aquí, hasta la estación del Humedal, era lo que estaba previsto soterrar las vías.

En esta diapositiva vemos el cambio de trazado del tramo inicial del túnel que se produce en el año 2005 y sobre el que en su momento se alegaron una serie de cuestiones, entre ellas que se minimizaban las afecciones durante la construcción. Vemos a línea



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

discontinua blanca, a trazos, el trazado original del año 2003; también en su momento los técnicos indicaron que en esta parte este trazado habría de ser modificado puesto que estaba previsto por aquel entonces la próxima construcción del parking en Begoña y por lo tanto este trazado habría de desviarse. En esta zona estaba prevista la estación denominada Begoña, situada en Pablo Iglesias; y este trazado amarillo es el trazado nuevo que se propone, que discurre en este tramo por la Avenida de la Costa (está aquí, Plaza de Europa) y posteriormente, junto con la modificación de este trazado, otra de las modificaciones que se introducen en este momento es trasladar la estación denominada Begoña (que estaba situada aquí en Pablo Iglesias) a la Plaza de Europa. Vemos cómo en este momento la estación totalmente soterrada prevista inicialmente aquí donde está la del Humedal, y que ahora mismo, ya con el nuevo trazado, se ve imposibilitado; y se ve imposibilitado por cuestiones técnicas, porque a partir de este momento la estación si se pretendiera situar aquí estaría en una zona en curva donde con la normativa parece ser que no es posible (no se pueden ubicar los andenes en los trazados curvos); y además, una vez que ya se decide en su momento cambiar el trazado, las cotas de la ejecución del túnel, tampoco posibilitan ya esta conexión. Repito, vemos aquí lo que comentaba, en una línea discontinua azul a trazos, el trazado del año 2003; en rojo, el trazado que se propone del modificado del 2005; y vemos cómo la estación Begoña de Pablo Iglesias se traslada a la estación de Plaza de Europa.

Decir también que lo que en su momento alegan es que los accesos son mejores, que hay una mejor localización y que las afecciones en la ejecución de este tramo del túnel a la vida urbana durante la ejecución son menores. Vemos aquí que también otra de las cuestiones que se modifican en el año 2005 es, y yo creo que es una cuestión que sí que coincidimos aquí todos en cuanto a que es una ventaja, es que el túnel no muere aquí en Viesques, sino que se prolonga hasta Cabueñes; y se prolonga hasta Cabueñes con la propuesta de dos nuevas estaciones: una aquí, la estación de la Universidad (ésta, repito, es una posible ubicación, es estimativa); y aquí otra, la estación denominada de Cabueñes, cercana al Hospital, al Parque Científico Tecnológico y a la Universidad Laboral. Decir que el túnel está ejecutado y desde luego este trazado se había ampliado en el año 2005 pero no está ejecutado.

Seguimos con la propuesta modificada de este año 2005 y aquí lo que vemos es la ubicación de dónde se pretende la nueva estación, ya en superficie, y en las líneas de cercanías y Feve en estación conjunta soterrada en la Avenida de Carlos Marx; tenemos aquí abajo a la derecha la estación del Humedal (donde lo señalo con el ratón), por aquí viene el trazado; aquí es donde ahora mismo se sacó la cabeza de la tuneladora (hemos quedado por esta zona, más o menos); aquí está la antigua estación de Jovellanos que se derribó; y aquí en la Avenida Carlos Marx y Sanz Crespo es donde estaba propuesta, en el modificado del año 2005, la nueva ubicación de la estación.

Esta nueva propuesta, este modificado del 2005, otra de las cuestiones que incorpora es, que si bien la propuesta inicial del año 2003 planteaba una doble vía operada exclusivamente por Renfe, la propuesta del 2005 propone esta doble vía operada una de ellas por Feve y otra por Renfe cercanías. Uno de los grandes problemas que esto presenta



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

es que al ir cada operador por una vía, dificulta a la hora de incrementar las frecuencias, puesto que tienen que ir y volver por la misma vía; decir además que son instalaciones de catenarias distintas, que son anchos diferentes y por lo tanto no pueden compartirlo. A día de hoy tengo que recordar que hay un túnel ejecutado de tres kilómetros y medio, pero que está sin instalar, está en bruto, ni tiene instalación, ni vías, ni catenarias; no tiene nada.

(A las diecinueve horas y cinco minutos se incorpora a la reunión D. José Óscar Piñera Corujedo, de la Asociación de Vecinos Ceares-Coto-Viesques, en representación de las Asociaciones de Vecinos en el Distrito Este).

Seguimos con la propuesta modificada del año 2005 y tenemos aquí una sección indicativa donde si bien parece que tenemos dos plantas bajo rasante en la futura estación, en realidad es una planta bajo rasante; vemos aquí la rasante de la Avenida Sanz Crespo (esta es la cota de la calle Sanz Crespo y aquí arriba a la derecha tenemos la cota del actual parque de Moreda). La cota cero actual es esta, cota cero. Por lo tanto, la propuesta de esta nueva estación solamente tiene una planta bajo rasante (que es esta), que por un lado circularía (lo que luego continuaría por el túnel) Feve y Renfe cercanías, y por otro lado llegarían las de Feve y aquí las de Renfe cercanías; y luego está otra planta, en realidad es una planta sobre rasante que albergaría el Largo Recorrido y Transcantábrico; y para evitar esa conclusión de que lo único que se ha conseguido con esto es trasladar la barrera (puesto que si a partir de aquí lo que tenemos es de nuevo vías en superficie, lo único que habremos conseguido es trasladar la barrera), la propuesta que hacen es plantear una especie de falsa cubierta vegetal por encima de forma que sea accesible y la comunicación sea existente.

Vemos aquí un esquema donde se plantea en Carlos Marx la ubicación de la futura estación en el año 2005; y, ¿qué se consigue con esto? Con esto lo que se consigue es una mayor superficie de terrenos liberados; ¿por qué? Porque se plantea una estación soterrada, una planta soterrada nada más, pero con una cubierta vegetal que sigue siendo muy cara y lógicamente la operación tiene que financiarse con las plusvalías que genera la venta de suelos; y lógicamente, cuanto más suelo se libere, pues más fácil será que se pueda realizar esta operación. Cuando teníamos la estación inicial en el Humedal, los terrenos más céntricos, de mayor apetencia para los promotores, que eran los de la estación del Humedal, estaban ocupados por la ubicación de la estación; por lo tanto, una de las cuestiones relevantes desde el punto de vista técnico del anterior Equipo de Gobierno que les lleva a decidir trasladar de sitio la ubicación de la estación, es poder contar con una mayor superficie de terrenos liberados que generan un espacio elevado sobre las vías en superficie (para seguir facilitando la conexión con Moreda) y de este modo posibilitan la obtención de espacios ferroviarios liberados para financiar la operación. Esta es la propuesta que más suelo y mayor centralidad liberaba para el uso edificatorio y aseguraba la viabilidad económica de la operación. Y ¡jojo!: recordar que estoy hablando del año 2005; cuando hablamos de viabilidad económica de la operación tenemos que tener en cuenta que en relación a estas cuestiones lógicamente el panorama desde los últimos años hacia acá cambió sensiblemente. Y esta es la propuesta ganadora de Jerónimo Junquera; cuando, con este planteamiento posteriormente, en el año 2008, se aprueba un Plan Especial y se presentan diferentes propuestas, esta es la ganadora.



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

Aquí, vemos cómo para equilibrar los gastos en la zona del Humedal (aquí estaría ubicada todavía hoy la estación del Humedal) en toda esta zona, se proponen aquí cuatro bloques de baja altura (baja más cuatro) y aquí otros dos bloques de baja altura; y después se proponen estas siete torres que oscilan entre diecinueve, veintidós, veintitrés y veintiséis plantas, creo recordar; y ésta en concreto sería la única que es para parcela privada, donde estaba en aquel momento previsto el Hotel de Alejandro Zaera que de momento también quedó en suspenso. Esta zona significa que estaba previsto aquí algo de equipamiento y aquí lo mismo: estaba previsto un equipamiento (en principio sin definir) en este ámbito. Y aquí vemos que iría ubicada la estación con la cubierta ajardinada y una planta bajo rasante.

(A las diecinueve horas y diez minutos se incorporan a la reunión D.ª Aida Artime García y Paulino García Prendes de la Asociación de Vecinos, Consumidores y Usuario de Cimadevilla – Gigia, en representación de las Asociaciones de Vecinos en el Distrito Centro).

En diciembre del 2012, el estado actual con el que nos encontrábamos, era que diez años después de haber firmado el Convenio teníamos una estación provisional en Sanz Crespo, cortando el principal acceso rodado al centro de la ciudad; nos encontramos con un túnel sin conexión; con unas demoliciones sin concluir (en este caso la estación del Humedal a la espera de que se puedan trasladar los cuarenta y cinco o cincuenta trabajadores de la ex-Feve que todavía siguen ahí); nos encontramos con que todavía está sin culminar la desafectación del uso ferroviario; que los terrenos del ámbito siguen sin estar aportados a la Sociedad Gijón al Norte, puesto que para transmitirlos a la Sociedad lo primero que precisan es que estén desafectados de ese uso ferroviario; nos encontramos con que aquellos problemas iniciales de antecedentes que analizábamos de la separación física y el aislamiento de la zona Oeste y Centro del municipio de Gijón y de los servicios deficitarios de la estación de autobuses, todo eso, se sigue manteniendo (diez años después nada ha cambiado y seguimos con esta cuestión). Sin embargo, se ha perdido la centralidad de la estación de Feve y nos encontrábamos en diciembre del 2012 con una póliza de crédito sindicada de treinta y seis millones de euros que se había firmado en Julio del 2009, que en aquel momento (diciembre del 2012), estaba pendiente de su renovación hasta el 31 de marzo del 2013. Decir que esta póliza de crédito de 36 millones estaba firmada por las tres Administraciones: correspondía al Grupo Fomento el cincuenta por ciento (en aquel entonces, veinticinco por ciento para Renfe y veinticinco por ciento para Feve) y hoy en día cincuenta por ciento para Fomento; el veinticinco por ciento es del Principado de Asturias; y el veinticinco por ciento restante del Ayuntamiento de Gijón (es decir, que el Ayuntamiento de Gijón tiene que responder por 9 millones de euros).

Nos encontramos también con graves problemas de financiación. Decir que esta operación de supresión de la barrera ferroviaria y la integración del ferrocarril en la ciudad en su momento, en el año 2002 – 2003, era una operación que los Gobiernos estatales de aquél entonces iniciaron a escala nacional, no fue la única operación; hay trece operaciones de este tipo (de intentar eliminar la barrera ferroviaria del interior de las ciudades) que se iniciaron. Decir, que a día de hoy alguna de ellas ha quebrado, alguna otra se ha disuelto y otras cuantas están en la cuerda floja.



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

Nos encontramos también con graves problemas de financiación y de déficit de 120 millones. ¿Por qué decimos esto? Porque el Ministerio de Fomento está redactando el proyecto constructivo de la estación ferroviaria (que son los encargados de hacerlo) y se están encontrando con que las previsiones del Presupuesto que recogía el Plan Especial redactado en su día, con los números que están echando ellos, pues como mínimo había una diferencia de 120 millones. Y otra de las cuestiones que se barajaron en diciembre del 2012 y que yo creo que nadie la abordó de manera directa pero que en la mente de todos estaba, era la posibilidad de disolución de la Sociedad Gijón al Norte. De momento sigue vigente.

Con esta situación a diciembre del 2012, el nuevo Gobierno en Madrid hace un replanteamiento. Nos encontramos en esta fecha con (aquí dibujado en rosa) el trazado del túnel ejecutado, con la ubicación aquí de donde se sacó la cabeza de la tuneladora y hasta dónde llega el trazado del túnel y aquí vemos un esquemilla de dónde se realizó la estación provisional en Sanz Crespo (aquí con el resto de vías y demás). Repito, el Ministerio de Fomento se hace en diciembre del 2012 un replanteamiento. ¿Con que objetivo? Pues el objetivo era la máxima reducción del endeudamiento. Se estaban buscando fórmulas para renovar el crédito de los 36 millones. Se buscaba adecuar el ritmo de las obras a la obtención de los recursos. Se pensó que uno de los objetivos prioritarios era plantear una ejecución progresiva, es decir, que a medida que se fuera contando con ingresos, se iría realizando obra para no caer en endeudamientos que no se pudiera después responder a ellos. Y sin perder de vista y esto también es importante, sin perder de vista la compatibilidad de lo que se vaya haciendo por las diferentes fases, con la imagen final ya acordada. Y desde luego uno de los objetivos muy importantes era poner en valor el túnel con su conexión (repito: tenemos un túnel que está sin adecuar, sin instalar, sin vías, sin catenarias, sin nada; un túnel); hay también alguna estación ejecutada, pero lo que está ejecutado son los muros pantalla y la losa superior, ni siquiera se ha sacado la tierra por debajo de esa losa, están en bruto, simplemente, repito los muros pantalla y la losa superior; tenemos un túnel ejecutado sin conectar y una estación provisional y el objetivo es, en la medida de que vaya siendo posible y con un planteamiento que buscaban que fuera realista, continuar con esta operación.

En su momento, definen dos fases de este replanteamiento. En la primera fase proponen el aprovechamiento de la estación provisional, en principio por un tiempo mucho mayor del que estaba previsto inicialmente. Proponen construir la parte subterránea de la estación de cercanías (por esta zona), hacer la parte bajo rasante. Conectar el túnel existente desde aquí con el resto de las vías. También proponen construir en esta primera fase la estación en Plaza de Europa. Incluyen también la puesta en servicio de este túnel, desde Sanz Crespo hasta Plaza de Europa operado por Feve. También incluyen en esta primera fase una partida para abordar la urbanización entre Carlos Marx y el Humedal. Y también proponen, dentro del ámbito, la prolongación del Parque de Moreda como medida provisional hasta que se pudiera ejecutar la totalidad: esa planta sobre rasante de la estación ferroviaria, la construcción de la estación de autobuses y una vez que estuviera ejecutado todo se pudiera abordar esa cubierta ajardinada que conectara ambas zonas de la ciudad.



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

Aquí lo que vemos es un esquema: aquí la estación provisional con los actuales trazados; aquí vemos en rojo las edificaciones del uso residencial previsto con la zona de baja altura y la zona de torres; aquí era donde se sacó la tuneladora; y aquí también en estos momentos proponen un cambio del trazado del túnel que aún está sin ejecutar. En un primer momento, la parte no ejecutable prevista, se planteaba conectar desde esta zona de donde acaba el túnel y que se continuara con un túnel (ya excavado en trincheras, ya no como habían hecho el otro tramo de la tuneladora); iba por aquí el trazado que faltaba por conectar (sería este), y aquí estaba previsto por esta zona la estación. Ahora lo que proponen es acercar más la futura estación a la estación provisional de ahora y este trazado en lugar de ir aquí, lo plantean por aquí, hasta conectar luego a las vías existentes.

Otra de las cuestiones que saldrían favorecidas aquí es el de la distancia: del trazado anterior a la torre denominada T1, había simplemente cuatro metros de distancia del futuro trazado bajo rasante en el punto más desfavorable y ahora tendríamos una de dieciséis; al habernos alejado del túnel, digamos que las servidumbres serían inferiores. También en su momento se pensó que si en todo este ámbito se construía por ejemplo un parking bajo rasante pues siempre tendría menores afecciones, si bien, como veremos posteriormente, creemos que esa cuestión no va a ser un impedimento como indicaremos luego. Y esta es la zona del trazado del túnel ya ejecutado. Como vemos entre las dos zonas donde está previsto edificación el trazado del túnel ya existente discurre entre ambas.

La segunda fase del replanteamiento que nos hace el Ministerio de Fomento en diciembre del 2012 incluiría la estación intermodal, es decir, ya la planta sobre rasante que sería totalmente compatible con lo construido, la estación de autobuses, que en principio según el Convenio firmado la tiene que abordar el Principado de Asturias y se halla también la cubierta ajardinada de la estación definitiva que permita ese tránsito peatonal y el cruce sobre las vías en una segunda fase. Decir, que es paradójico que en este replanteamiento que nos hace el Ministerio de Fomento en diciembre del 2012 en ningún momento abordan qué pasa con el túnel entre Viesques y Cabueñes (esa prolongación del túnel que se había aprobado en el modificado del 2005 pues aquí de momento nadie comenta nada). A este planteamiento que hacen de dos fases, lo acompañan de un estudio económico; estiman los costes de la primera fase en un importe de 190 millones de euros, que correspondería a aprovechamiento de la estación provisional ya construida (que costó 29 millones y medio y que están aquí incluidos también y ya está ejecutada -recordemos que esta estación es provisional-). Por tanto, la estación provisional 29 millones y medio. La construcción de la parte subterránea de la estación de cercanías y la conexión con las líneas, 75,1 millones de euros. La conexión con el túnel existente, 33,2 millones. La construcción de la estación de la Plaza de Europa y la puesta en servicio del túnel desde Sanz Crespo hasta Plaza de Europa, 42,3 millones. La urbanización entre Carlos Marx y el Humedal y la prolongación del Parque de Moreda (con carácter provisional), 10,1 millones. Y después, estaban incluidos como gastos financieros y compra de edificios y oficinas, 32 millones.

Decir, aquí es importante, que el 14 de febrero del 2008 la Sociedad Gijón al Norte, en uno de los Consejos de Administración que celebra, acuerda que los trabajadores de Feve que están ubicados en la estación del Humedal se trasladarían al Palacio de Justicia de



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

Poniente, una vez que el Palacio de Justicia de Poniente se hubiera trasladado al nuevo Palacio de Justicia en las proximidades de Carlos Marx y estaba previsto que la Sociedad Gijón al Norte pagara al Principado de Asturias- propietario de ese edificio- 37 millones de euros para alojar a esos trabajadores de Feve. Hemos de decir que ahora mismo lo que se está planteando es no hacer ninguna compra de ningún edificio para ubicar a esos trabajadores que posibiliten el derribo de la estación del Humedal, porque la estación del Humedal hace más de un año que ya tiene adjudicada esa obra de demolición; sin embargo, se estaba pendiente de reubicar a esos trabajadores de la antigua Feve para poder iniciar la demolición de la estación. Los Bancos del crédito sindicado no ampliaron la cuantía y Gijón al Norte no tiene fondos suficientes, pues en las diferentes reuniones que se vinieron manteniendo lo que sí se hizo fue de momento descartar que Gijón al Norte vaya a comprar ese edificio del antiguo Palacio de Justicia al Principado de Asturias (*es que no sé si acabaron con el traslado... no acabaron, bien*). Aquí hay una cuestión importante que ya hemos comentado en la última reunión que tuvimos en Madrid con todas las Administraciones, y es que en su momento, cuando se edificó ese Palacio de Justicia en Poniente, las competencias en materia de Justicia eran estatales y el Ayuntamiento de Gijón cedió gratuitamente el solar sobre el que se ubicó ese Palacio de Justicia, especificando en el documento de cesión que se cede gratuitamente para el uso de Palacio de Justicia y si en el plazo de treinta años cesa ese uso, habría de revertir al Ayuntamiento de Gijón el terreno con los edificios que tuviera. Por lo tanto, desde el Ayuntamiento de Gijón salvo que haya algún documento que desconozcamos, entendemos que en el momento en que el Palacio de Justicia de Poniente cese en el uso de Palacio de Justicia debería de revertir al Ayuntamiento de Gijón; y el Ayuntamiento de Gijón va a hacer valer lógicamente sus derechos. Así lo hemos advertido al Principado de Asturias y en principio de momento, el Principado de Asturias lo que estaba intentando era llegar a un acuerdo con los trabajadores de Feve con un alquiler o algo similar (no está cerrado el tema todavía), para ver si llegamos a un acuerdo de traslado en el momento que se hubiera culminado el desalojo del uso de Palacio de Justicia de Poniente. Bueno, luego volveremos sobre esta cuestión más tarde.

Repito, costes de la primera fase estimados por el Ministerio en 190 millones de euros desglosados de este modo y la estimación que ellos habían hecho era que las plusvalías que se generaban de la venta de suelos ascendían a 243 millones. Este dato creo recordar que corresponde a una valoración de julio del 2012, las dos anteriores creo que ascendían, la del 2011 a 255 millones y la del 2009 a 268 millones (creo recordar). Vemos cómo, lógicamente, a tenor de la situación, la valoración de los terrenos va disminuyendo con la duda de si tendrán mercado o no; hay un margen del 8% entre los costes estimados y la venta de suelos que es un margen, hemos de decir, muy escaso.

Como quiera que nos encontramos con esta situación, en cada una de las reuniones de trabajo (*se llevaron a cabo tres o cuatro en Madrid*) Renfe nos manifiesta que desde el Ayuntamiento les apremiábamos a que hicieran la desafectación del uso ferroviario que era el paso imprescindible para poder transmitir los terrenos a la sociedad y poder continuar con la actuación. Desde Renfe, repito, nos manifestaban siempre lo complicado que les suponía hacer la desafectación de este uso de una parte que aún no estaba ejecutada. Decir que por



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

aquí es donde se había sacado la tuneladora y por aquí iba el trazado del túnel existente, pero de aquí para adelante todo eran meros proyectos y meros dibujos; entonces les resultaba muy complicado hacer la desafectación sobre rasante y bajo rasante en base a un proyecto constructivo que ni siquiera estaba acabado y con la suficiente precisión para que fuera válido. Y en una de esas reuniones les propusimos dividir el ámbito. Este ámbito que representa esta diapositiva recoge la totalidad del ámbito del Plan Especial de Vías, el Plan Especial 00; este es el ámbito del Plan Especial 00, porque toda la otra cuestión del trazado del túnel es una operación independiente en su inicio, que había iniciado Fomento y que en un momento dado deciden incorporar y tratar conjuntamente con este Convenio de la supresión de la barrera ferroviaria. Pero no olvidemos que en un principio eran dos cuestiones totalmente distintas: por un lado el trazado que había propuesto el Ministerio de Fomento del túnel ferroviario; y por otro lado la supresión de la barrera de este Convenio. Se va complicando la cuestión y se incorporan dentro del mismo Convenio muchas cuestiones. También tengo que recordar que en ese Convenio, el Ministerio de Fomento firmó un compromiso de abonar a esta operación 39 millones de euros y el Principado de Asturias se comprometía a hacer la estación de autobuses, que casualmente también estaba valorada en 7 millones de euros y que casualmente coincidía con lo que la Sociedad Gijón al Norte le iba a pagar por la compra del Palacio de Justicia para alojar a los trabajadores de Feve. Comento todo esto porque parece que es como un juego de naipes que de repente falla una carta y todo se desmorona y se viene abajo, puesto que cuando falla una cuestión y uno depende de otro, es lo que ocurre.

Bien, pues en este replanteamiento de diciembre 2012 desde luego el Ministerio de Fomento nos dice que a día de hoy no van a poner ni un euro; que no tienen; que no tienen para nadie (aunque, decimos, que no tienen para nadie, pero para Vigo sí hay 70 millones para la misma operación). Nos dicen que pretenden que todas estas operaciones sean económicamente sostenibles y que si no se pueden abordar y pagar por sí mismas con las plusvalías que generan los suelos liberados, pues que no se podrán abordar. Sin embargo, si les recordábamos que el compromiso de los 39 millones está firmado; lo mismo que el de los 7 millones del Principado, y el Principado a su vez también nos dice que en estos momentos no está en posibilidad de ejecutar la estación de autobuses.

A todo esto, con la intención de intentar tirar del proyecto, si es que todavía quedaba alguna posibilidad de no darse por vencido, desde el Ayuntamiento lo que sí proponemos en base a esas imposibilidades que nos manifiestan desde el grupo ferroviario de desafectar usos y ámbitos donde ni siquiera está construido el trazado del túnel y ni siquiera está rematado el proyecto constructivo, es la subdivisión del ámbito. Repito. Tenemos aquí el ámbito del Plan Especial 00. El Plan Especial actual recoge dos Unidades de Actuación, separadas por esta línea magenta, la UE-1 y la UE-2. La UE-1 coincide básicamente con el ámbito donde se ubica el uso residencial, por aquí en baja altura y por aquí en torres (a excepción de esta que era una de las torres en la UE-2); y básicamente en la UE-2 es donde luego se corresponde con el equipamiento. Esto es lo que recoge el actual Plan Especial aprobado. Y en base a que de aquí hacia adelante no está nada ejecutado (aquí vemos la UE-1, con mayor detalle las torres, el trazado del túnel, el existente en amarillo y en rojo el



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

otro), lo que les indicamos es que dentro de la UE-1, podemos subdividirla a su vez en dos partes (*finalmente aquí hay otro cambio en el documento final: esta V-5, esta parcela, quedó fuera, pero tampoco tiene mayor importancia*).

¿Por qué es importante esta subdivisión? Esta subdivisión es importante por cuanto que por un lado agrupamos todas las parcelas objeto de ser vendibles con uso residencial, que ya no dependen de la ejecución de ninguna obra ferroviaria, puesto que en esta parte de la UE-1 A el túnel bajo rasante ya está ejecutado (por mucho que tengan luego que instalar las vías, la catenaria y demás, eso no repercute para nada en la superficie porque esto ya está ejecutado) y por lo tanto en esa parte ya se conocen al milímetro las parcelas de las que pueden hacer la desafectación del uso ferroviario por un lado (una vez que se culmine la demolición de la Estación del Humedal) y por otro lado que sigan manteniendo la afectación del túnel existente puesto que ya está ejecutado. Lo pueden hacer a la perfección.

¿Por qué se plantean desde el Ayuntamiento de Gijón estos dos ámbitos? Porque urbanísticamente es una gestión en principio bastante rápida, es una gestión que depende exclusivamente de Junta de Gobierno y a pesar de que lleva aprobación inicial y luego definitiva y exposición pública se da traslado a todos los interesados que pueden plantear las cuestiones que quieran, pero en principio es competencia exclusivamente de Junta de Gobierno puesto que es una cuestión de gestión, no de ordenamiento. Pero, ¿por qué digo, repito, es posible ésta y no otras más pequeñas como en un momento dado si se planteó desde Renfe? Porque, urbanísticamente tienen que estar equilibradas las cargas y los beneficios y desde el momento en que se plantea una Unidad de Ejecución determinada, las plusvalías que generan las edificabilidades que se otorgan en ese ámbito tienen que estar compensadas para ejecutar una serie de obras, urbanizaciones, dotacionales, espacios libres, zonas verdes y demás. No se trata de que se ordene un ámbito y la parcelita que yo dejo para poder edificar se separe, se venda, ahí edifiquen y luego ya veremos quién viene a hacer los viales, los parques, las dotaciones y demás; no, no es así. Entonces, los técnicos municipales entendieron que estas dos partes seguían cumpliendo esas premisas, seguían estando equilibradas cargas y beneficios y por lo tanto, esto es el documento que desde el Ayuntamiento se redactó al efecto; creo que acabaron estos días con el periodo de información pública y, en breve ya, se procederá a la aprobación definitiva de esta subdivisión.

Aquí vemos en los trazados en línea roja discontinúa, lo correspondiente a esta UE-1 A: la parte que en principio pretendemos entre todos que sea objeto de desafectación del uso ferroviario; ya no está afectada por ninguna futura obra puesto que el túnel bajo rasante ya está ejecutado; pretendemos una vez que esté culminada la desafectación de este ámbito, que los terrenos sean incorporados a la Sociedad Gijón al Norte. En estos momentos, repito, este documento que subdivide estos dos ámbitos ya está a falta de que la Junta de Gobierno apruebe definitivamente esa subdivisión y estaría culminado. Posteriormente, se les da traslado a Renfe, Fomento y todos los interesados; Gijón al Norte procedería a hacer la Reparcelación de este ámbito y el Proyecto de Urbanización, con



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

independencia que luego la propia urbanización además se pueda ejecutar luego a su vez por fases.

Este primer ámbito recoge dos parcelas, la H1 (que es esta) y la H2. La H1 recoge esta parcela con cuatro bloques y la H2 con dos bloques (estos dos en baja altura y este habíamos visto en una torre); y aquí vemos cómo el Plan Especial aprobado en su día recogía esta propuesta de viarios perimetrales, así por aquí, y esta otra, que denominaba la Vía Parque y que vemos que son viarios ondulantes que conectan con los existentes (*por aquí, por aquí, por aquí*), con todos los existentes; y desde luego por aquí y por aquí: esta es la calle Pintor Mariano Moré y esta es Sanz Crespo. ¿Por qué venimos ahora a esta cuestión? Porque a pesar de que se ha ido avanzando en poder transmitir estas parcelas H1 y H2 a Gijón al Norte para ver si efectivamente existe mercado, si tiene algunos visos de ser mínimamente posible este planteamiento que nos hace Fomento en el 2012, mientras no tengamos estas parcelas a disposición o disponibilidad de ser vendidas nunca lo sabremos. Tengo que decir también, al hilo, que la anulación del Plan General de Ordenación por la Sentencia de 28 de febrero del Tribunal Superior de Justicia de Asturias, no influye en esta cuestión puesto que toda esta actuación del Plan Especial del Plan de Vías deriva de una Modificación del Plan del 99 y por lo tanto no está afectado por la anulación de la Sentencia.

Bien, como decía, hasta que no pongamos estas dos parcelas en el mercado no sabremos si podemos seguir avanzando o definitivamente no tiene posibilidad de continuar este tema. Decir también que en marzo del 2013, las cinco entidades bancarias que conforman el crédito sindicado, llegaron finalmente a un acuerdo con Gijón al Norte y las tres Administraciones para la devolución del crédito. No recuerdo muy bien las condiciones, pero creo que finalmente nos dieron dos años de carencia y tres para devolver el crédito de los 9 millones que debemos, con el compromiso de que todas las Administraciones debían a su vez, en los diferentes Presupuestos que fueran aprobando, ir incorporando la parte correspondiente de la parte de la deuda que nos correspondiera para hacer frente en caso de impago. Por lo tanto, decir, que la cuestión de la devolución del crédito de momento está de ese modo, pero que lo interesante es ver si este planteamiento avanza, aunque sea despacito, pero avanza. Decir también que recientemente el Gerente de la Sociedad Gijón al Norte, Pedro Blanco se jubiló, presentó la renuncia a la Sociedad, y en principio desde el Consejo de Administración se acordó no nombrar de momento ningún otro Gerente, y en principio, entre el Ayuntamiento y el resto de los trabajadores que componen la Sociedad estamos llevando adelante todas estas cuestiones; y además, el hecho de no nombrar a ningún Director representa para la Sociedad un ahorro de 100.000 euros anuales y entendemos que no es momento de nombrar a ningún otro Director. Por lo tanto, desde el Ayuntamiento de Gijón se están elaborando todos los instrumentos de planeamiento que entendemos que podemos abordar sin necesidad de encargarnos fuera y encima pagar por ellos (porque todas las cuestiones tampoco se redactaron desde Gijón al Norte, a su vez se encargaban fuera); estamos tratando de abaratar en lo posible todos los costes que podamos y avanzar, claro; ya no se trata de ahorrar sin hacer nada porque para eso ya proponemos la disolución.



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

Vemos aquí cómo eran los viarios perimetrales que estaban previstos en el Plan Especial del Plan de Vías. Y sobre estos viarios perimetrales propuestos, hemos hecho un planteamiento para seguir abaratando costes y aprovechar infraestructura existente. No se entendía por qué teniendo la Avenida Sanz Crespo y la calle Pintor Mariano Moré, no se aprovechaban estos viarios existentes por mucho que se pudieran remodelar o mejorar y había que hacer otros totalmente nuevos (que ya veis aquí, parte coincide, una sí, una no, aquí sale, aquí vuelve a entrar); pero hacer esto es como hacerlos de nuevo, es muy caro, mientras que el planteamiento de aprovechar lo que tenemos abarataría considerablemente la cuestión y el resultado iremos viendo que varía poco. Si os fijáis, ahora, uno de los primeros pasos fue que si se abordaba en la UE-1 A en un primer momento, pues habría que conectar el viario del Norte de Pintor Mariano Moré con el de la Avenida de Sanz Crespo, puesto que no íbamos a llegar aquí con un fondo de saco y aquí lo mismo y no tener conexión; entonces, dado que se iba a abordar en un primer momento esta actuación, lo primero que se formula desde los técnicos de Gijón al Norte y con el visto bueno del Ayuntamiento, es aprovechar en su totalidad Sanz Crespo (vemos que aquí hemos aprovechado ya todo Sanz Crespo); seguimos ahondando y vemos que por qué no aprovechar todo Sanz Crespo y vemos que este bloque de edificación previsto en el Plan de Vías invade parte de la actual situación de Sanz Crespo y parte de la parcela H1 (desde aquí, este triangulito) también invade el viario existente; entonces lo que no tenía tampoco ningún sentido era poner en el mercado o intentar poner en el mercado las parcelas H1 y H2 a la venta (suponiendo que la H1 tuviera comprador y quisiera actuar), y nos pareció oportuno reajustar esta parcela con un mecanismo que no fuera muy largo, que fuera posible y viable y que no cambiara la percepción final. Y así, a esta pieza de la H1, se la ha girado 180° y este es el resultado; la superficie edificable es la misma, la volumetría es la misma, sólo que se ha girado para que no afectara el edificio (la zona destinada a uso residencial) en la traza del viario existente y a su vez, quedaría un trocito de parcela de espacio libre privado también dentro de la traza y éste también a su vez se va a cambiar por este otro, de manera que la superficie de la H1 tampoco varíe nada y, sin embargo, nos deje liberada toda la Avenida Sanz Crespo. Aquí si nos fijamos hemos recuperado ya Pintor Mariano Moré, con sus conexiones, las que teníamos, y esta sigue siendo la misma que la prevista. Seguimos avanzando y a esto se le incorpora en la propuesta un carril bici (es este que acompaña al viario en línea magenta); es una propuesta del carril bici como complemento al viario ya existente. Seguimos avanzando y vamos poniendo zona verde, arbolado (esto tengo que decir que es un esquema, lógicamente luego cuando cambiemos de escala pues ya se verá la proporción, la especie, la distancia, Parques y Jardines informará y hará sus temas); y vemos cómo la propuesta es aprovechando al máximo lo que tenemos, cómo se puede mejorar, y si volvemos al principio prácticamente la propuesta es la que mantenía el Plan Especial de Vías; esta era la inicial y, sin embargo, con una propuesta infinitamente más barata el resultado sigue siendo válido; este azul era el dotacional que se había previsto en el Plan Especial y en principio será este o similar, pero se mantiene.

Aquí tenemos una sección de la calle Pintor Mariano Moré donde vemos aquí a la izquierda cuál es la situación actual. Ahora mismo nos encontramos con una fachada, una acera estrecha, una calle de doble carril y una zona de aparcamiento; y en la propuesta,



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

siendo la referencia la fachada de la línea de alineación existente, vemos cómo se amplía a una acera creo que es de 5 metros (*yo a esta escala no lo veo pero creo que era así*), doble circulación de carril, aparcamiento, se amplía acera y vemos cómo se transforma este espacio exiguo y de esta calidad en este otro, pero aprovechando absolutamente todo lo que tenemos.

En cuanto a la Avenida Sanz Crespo, aquí había dos variantes *-voy a volver para atrás un momento-* porque vemos cómo hay una parte de Sanz Crespo desde aquí que es donde estaba prevista la futura conexión de la rotonda en este tramo, había dos vías con una mediana y, sin embargo, aquí al final entrando en el suelo urbano, ya no había mediana; entonces tenemos aquí para poder comparar una sección de los dos casos, estado actual en la zona de mediana, donde vemos aquí la línea de edificación existente, un espacio, doble circulación, mediana, doble circulación y acera; y este, manteniendo ésta que es la referencia fija que no se mueve, vemos cómo aprovechamos la acera, el doble carril, la mediana (que se pretende mejorar), los dos carriles y estos dos y lo único que se amplía hacia aquí para darle zona de aparcamiento, carril bici y zona peatonal, hasta el espacio libre de la parcela. Entonces quiero decir que vemos cómo ante esto, que es el estado actual de estas características, se aprovecha al cien por cien lo existente y con una actuación mínima se obtiene este resultado; siempre en aras a conseguir lo que se pretendía, pero con una gran economía de medios. Y este ya sería el mismo caso de la vía Sanz Crespo; pero donde no hay mediana.

Por otro lado se hizo una consulta también a Fomento para, en esta primera parte donde se está esperando la desafectación del uso ferroviario (donde ya existe el trazado del túnel) ver cuánta distancia bajo rasante nos autoriza a utilizar. ¿Por qué lo digo? Aquí a la derecha tenemos una sección a escala (esto es la sección del túnel existente que tiene unos 10,60 metros de diámetro) y las vías se sitúan a unos 3 metros desde abajo, es decir, que entre la cota de las futuras vías cuando las instalen hasta la parte superior del túnel, tendremos unos siete metros más o menos. Entramos en este ámbito, y con la parte inferior del túnel (cuando hablo de la parte inferior del túnel me refiero a la parte de las vías), entramos a la cota menos 24,20 y salimos a la menos 21,81 (a esa distancia está el túnel ejecutado); entonces, queremos saber, o hemos solicitado a Fomento, que nos permita en este ámbito trabajar o utilizar hasta la cota menos 8 metros (desde el suelo, aquí, cota rasante cero) que nos permita usar 8 metros hacia abajo; sigue quedando un margen considerable, que seguirá siendo suficiente de cara a la protección del túnel. En principio lo hemos hablado con ellos y parece ser, aunque falta que nos contesten oficialmente, pero creen que no haya en principio ningún problema en autorizar esto; lógicamente cualquier actuación que incluya una planta o dos incluso bajo rasante hasta estos menos 8 metros, a su vez va a precisar de autorización expresa y ver qué solución se plantea para garantizar que el túnel está completamente asegurado.

¿Por qué hemos hecho esta petición? Porque entendemos que contar con esto supondría en principio una ventaja de cara a poder facilitar la venta de estas parcelas (la H1 y la H2), porque sí tenemos recogida la edificabilidad sobre rasante, que son estas zonas que están aquí pintadas en magenta; después tenemos aquí unas zonas también delimitadas que



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

es lo que se prevé que sean zonas cubiertas de planta baja; y otra cuestión que todavía estamos a tiempo de influir en ella es hasta cuánto posibilitamos el uso bajo rasante para usos de aparcamiento. Perfectamente podía ser interesante que se planteara una zona de aparcamiento bajo rasante de todo este ámbito y sería encarecer enormemente si esta parte a este lado del trazado tuviera que ser independiente del acceso a esta parte del trazado; perfectamente pueden compatibilizar y compartir entrada y salida y lógicamente se abarata incrementándose así el atractivo de la posible venta de estas parcelas.

Decir que a día de hoy seguimos trabajando y teniendo reuniones periódicas (al margen de los Consejos de Administración que se celebren), con los técnicos de la extinta Feve, de Renfe, de Fomento y del Principado y la próxima reunión está fijada en Madrid para el 20 de junio, creo recordar.

En estos momentos desde el Ayuntamiento de Gijón lo que estamos haciendo es, además de culminar esta subdivisión de la UE-1 A y B, iniciar el Estudio de Detalle para plantear estos últimos cambios que acabo de mencionar: que recoja este bloque que tenemos que girar para que reajuste la parcela H1 con la misma superficie para poder liberar totalmente la Avenida Sanz Crespo y esos ajustes en los viarios de Sanz Crespo y Pintor Mariano Moré; y la idea es llevarlo a la próxima reunión del 20 y que todos los miembros de la Sociedad den el visto bueno y continuemos con ello. Ya hemos tenido alguna conversación formal con unos y otros y creemos que nadie vaya a poner impedimento. Esto lo abordaríamos desde el propio Ayuntamiento, con medios propios, por Técnicos Municipales, que tampoco supondría ningún incremento, y creemos que puede estar perfectamente acabado para final de año, que es un poco las fechas que hablaban en la última reunión los de Renfe, para poder tener previsto la desafectación del uso de esas parcelas. También quedaron en pedir una nueva valoración y que en la siguiente reunión de junio nos darian más datos y más detalle. De todas formas igual es interesante antes de continuar, pasar unas fotografías que a lo mejor son bastante esclarecedoras y también haya alguna otra cuestión de comunicación que puede comentar ahora Manolo.

D. Manuel Ángel Arrieta Braga, en representación del Grupo Municipal Foro Asturias:

Buenas tardes a todos y gracias por la asistencia. Como complemento un poco, aunque después seguirá Lucía, a esta exposición, yo creo que bastante clarificadora y fidedigna de la realidad de Gijón, o sea, del Plan de Vías, quiero decir que todos conoceremos o conoceréis la situación actual de lo que es el ámbito de Gijón al Norte, del Plan de Vías, de cuál es el estado actual que después de las demoliciones de la Antigua Estación Jovellanos, queda pendiente: aunque en teoría esa primera fase ya estaba completa, como vemos aquí todavía siguen manteniéndose los andenes y lógicamente el edificio de la estación del Humedal que en el momento que se pueda demoler desaparecerían estos andenes y ya aquel ámbito quedaría más o menos diáfano. Los andenes no se han podido demoler, en principio, porque por ellos va la fibra óptica desde la estación al comando de lo que desde ellas se mueve y se trabaja.



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

Uno de los temas que también se planteó en estas reuniones, en la última concretamente, es que visto el desarrollo y el futuro de todo el ámbito y a la velocidad que se prevé que se pueda ir avanzando hay que plantearse el hacer alguna actuación (para que Gijón no parezca como si estuviéramos en una zona después de una situación bélica), de adecentamiento y de alguna actuación en plan más o menos, a lo mejor, de ajardinamientos o lo que pudiera ser, desde luego, mejorar la imagen que ahora tenemos en la entrada de Gijón. Quedaron que sí, que lo entendían y que se iba a recoger esta sugerencia y, en principio, para el mes de junio, cuando volvamos, la idea es llevar ya también incluso una propuesta más o menos a ver si ellos la consideran la adecuada (a ellos me estoy refiriendo lógicamente a ADIF, que es el propietario de todos estos suelos, porque claro estos todavía van a seguir estando afectados, no tenemos la disponibilidad). De cualquier manera parece que no hay ningún problema en este avance que hablamos.

Por otro lado, ya después de ver todo esta serie de fotografías, hablar y comentar que también hemos solicitado (y en principio no lo han visto mal aunque todavía no nos han dado la respuesta definitiva), que nos cedan el aprovechamiento de la antigua zona de aparcamiento donde estaba ahora la Estación de Jovellanos, que ahora mismo está totalmente cerrada por la zona de Juan Carlos I (está toda cerrada con una valla) y a su vez solamente dejaron libre una pequeña zona (esta zona donde hay unos vehículos aquí), que tienen cedida a los de la Comisaría de Policía. Entonces la idea sería que nos cedan esos aparcamientos, con una pequeña modificación que tendríamos que hacer que sería retirar la valla que cierra por Juan Carlos I, desplazarla para cerrar con relación al resto del ámbito y así dispondríamos de unos aparcamientos en la zona de Poniente que también creemos que es interesante. Y por otro lado, les hemos solicitado (y esto habrán ido ya los Técnicos a verlo con ellos) la cesión de espacio para construir un paso peatonal (esta es la solicitud que les mandamos en su momento), para permitir que haya, que siga habiendo, una permeabilidad en la zona de Poniente; aquí se ve en el plano, vendría desde Juan Carlos I, a la altura más o menos de donde está el parquecito que hay en la zona del pozo de tormentas que hizo la Empresa Municipal de Aguas junto al Museo del Ferrocarril, vendría por esta zona a salir junto a la estación provisional de Sanz Crespo, tendría un ancho de 3,50, iría vallado por los lados y, así tendríamos una comunicación desde la estación directamente a la zona de la playa de Poniente. Esto ya nos lo han aprobado; de hecho, ya digo que los Técnicos Municipales habían quedado hoy con el técnico de ADIF de Oviedo; en principio hablé con él y lo veía bien y yo entiendo que ya estaríamos en condiciones y en disposición de poder iniciar la pequeña obra que eso supone.

Al hilo de lo que expuso Lucía, si nos damos cuenta, la evolución que ha ido teniendo todo el tema, desde el 2002 al momento actual, está y se debe fundamentalmente, no sé si por error o cómo calificarlo, a que se creó en un principio una actuación y una Sociedad que nace sin capital; quiere decirse que todas las instalaciones, toda la obra a ejecutar, dependía de la capacidad de comercializar todos los suelos que se liberaban. Se hizo una primera tasación, que supuestamente alcanzaba para hacer toda la obra, pero las circunstancias son necias en algunas ocasiones como la actual y se torció; esa valoración ha quedado muy lejos de lo que realmente ahora mismo se podía obtener y los cambios habidos, por ejemplo, en



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

la misma traza del túnel, la misma ubicación de la estación intermodal que estaba prevista en el Humedal, vienen un poco condicionados a esas necesidades de liberar más suelos; de tal modo que la justificación que dan para la modificación del túnel que vendría a terminar en la actual Estación del Humedal, es (dicen) "*porque había unos problemas geológicos en la traza prevista en el proyecto inicial*". Desde el punto de vista técnico entendemos (los que somos técnicos), que eso no se sostiene mucho, porque se supone que unos técnicos cuando hacen una previsión de una obra y hacen un anteproyecto previamente habrá habido un estudio geotécnico y habrán valorado todas las dificultades que se podían presentar. A partir de ahí entonces se va modificando, y se termina con ese túnel modificado; de donde se saca la tuneladora sigue estando en una zona de curva (las vías tienen que seguir hasta tomar su posición de mayor rectitud y la posibilidad de que se pudiera hacer ahí la estación tampoco lo es desde el punto de vista técnico porque los andenes para un tren de alta velocidad requieren una mínima longitud según dicen los ferroviarios de Renfe, o sea, ADIF en este caso) de un mínimo de 400 metros que ahí no se podrían dar; por eso llega un momento en que se consigue llegar, situando la estación en donde está ahora mismo más o menos, paralela a la estación provisional. Se pasa de una estación totalmente soterrada a lo que decía antes Lucía, a una estación en superficie, salvo la parte que es de cercanías que sería la soterrada y comunica con el túnel actual.

Esto es lo que hemos podido observar y todo ello a su vez sumado a las complicaciones con el tema del crédito sindicado, que exigen para mayor seguridad de la devolución del mismo que, así como en un principio cuando se dio ese crédito supuestamente servían como garantía los suelos que después de desafectados se transmitirían a Gijón al Norte, ahora ya no los quieren, no quieren suelos, dicen que tienen más que de sobra y quieren otra garantía de devolución del crédito. ¿Cómo se obtiene esa garantía?: haciendo figurar en función de los plazos concedidos (dos de carencia y tres de amortización) las cantidades que corresponden a cada Administración (también en el caso de nuestro Ayuntamiento) en los Presupuestos de los respectivos años en los que se produce esa amortización. Incluso hubo dificultades para lograr que aún así se novara el crédito, porque entre los Bancos que participaban en esa sindicación estaba Liberbank que curiosamente, siendo de la casa (por decirlo de alguna manera) o debiendo de tener, entendemos, mayor interés que ninguno, fue el que puso mayores dificultades. No obstante al final se logró en el último momento y es lo que hay.

(A las veinte horas y cinco minutos se va de la reunión D. Emilio Parajón Posada, de la Asociación de Vecinos de La Arena, en representación de las Asociaciones de Vecinos en el Distrito Este).

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

Abrimos el turno de preguntas: Mónica, y luego Felipe.



**Ayuntamiento
de Gijón/Xixón**

D.ª Mónica Oviedo Sastre, de la Unión de Discapacitados del Principado de Asturias (UMA), en representación de las Asociaciones Sociales del Distrito Este:

Hola, buenas. Me llamo Mónica y represento a UMA (Unión de Discapacitados del Principado de Asturias). Tenía una duda: Lucía, cuando expusiste el último esquema de cómo iba a quedar la estación paralela a la actual estación intermodal, no aparecía la estación de autobuses; ¿no se sabe dónde va a estar, va a estar en ese ámbito?

D.ª Lucía García Serrano:

La estación de autobuses en la última propuesta, el replanteamiento del 2012, está propuesta que vaya paralela a la estación soterrada, como perpendicular ahora al tramo que hay de la estación provisional, y puede estar tanto a un lado como hacia otro; pero no hay ni proyecto, ni vías, ni nada, ahí está previsto, nos dicen, salvo que haya cambios de aquí a allá.

(A las veinte horas y nueve minutos se va de la reunión D. José Óscar Piñera Corujedo, de la Asociación de Vecinos Ceares-Coto-Viesques, en representación de las Asociaciones de Vecinos en el Distrito Este).

D. Luis Felipe Capellín Corrada, del Ateneo Obrero de Gijón, en representación de las Asociaciones Culturales del Distrito Centro:

Soy Luis Felipe Capellín, de las Sociedades Culturales. Seguí con mucho interés la exposición pero me llama la atención de todas maneras tanto hablar del pasado, más de una hora de exposición. Y como ya tengo la suficiente edad, vi con interés el proyecto del 2002; vi con interés el proyecto del 2005; seguí con interés la propuesta penúltima del 2012; y como digo, como ya tengo cierta edad, lo que me preocuparía muchísimo es que ahora dentro de cuatro años, de cinco, de ocho, se hablase del proyecto del 2013 como un proyecto fallido. Yo creo que la única posibilidad de que un proyecto de estas características salga adelante es un plan consensuado. Vosotros sois hoy Equipo de Gobierno, quedan dos años más o menos de gobierno municipal (dentro de dos años habrá elecciones) y vosotros estoy seguro que convencidos que lo estáis haciendo muy bien, pensareis que podéis seguir gobernando, habrá otras alternativas políticas que piensen que son ellos quienes van a gobernar y a mí me dolería muchísimo como ciudadano (que somos al final los que quedamos un poco a la expectativa de lo que decidís vosotros con las responsabilidades que tenéis por otra parte justas, para eso se os elige, para que toméis decisiones), pero, como digo, yo creo que la única posibilidad de que este proyecto salga adelante (que a mí me gusta), sería que consensuaseis con los demás Partidos que están en el Ayuntamiento el sacarlo adelante. Si no, no va a salir; no solamente es un problema económico, es un problema político y, como digo, solamente con un acuerdo de todos los Partidos esta cuestión podrá salir adelante y la ciudadanía gijonesa os lo agradecerá; pero si no, seguiremos dentro de unos años en la misma situación.



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

D.ª Lucía García Serrano:

Dos cuestiones. Normalmente suelo empezar haciendo un breve resumen de todo lo que hay porque yo desconozco si todo el mundo que está aquí conoce como usted a la perfección el desarrollo y el por qué. Y entonces como no es la primera vez que explico algo, pero al final me preguntan qué porqué es esto y porque es lo otro, sin querer ser pesada me parecía que era más oportuno hacer un breve resumen para que todo el mundo supiera el por qué de muchas cuestiones o de dónde venían las cuestiones.

Por otro lado decir que este momento, a lo que usted está planteando, es el momento más oportuno, pero no por nada, sino porque la Sociedad Gijón al Norte y el Plan de Vías y la supresión de la barrera es uno de los mayores proyectos que tiene ahora mismo la ciudad de Gijón. Pero no solo eso, sino que no olvidemos que Gijón al Norte es una Sociedad que está participada al 25% por el Ayuntamiento de Gijón, otro 25% por el Principado de Asturias y un 50% por Fomento y que ahora mismo en el Ayuntamiento de Gijón está FORO, en el Principado está el PSOE y en Madrid está el PP, y en las reuniones nos juntamos todos. Y todo lo que se está aprobando y saliendo adelante es porque en todas las reuniones técnicas de trabajo el Consejo de Administración lo estamos llevando a cabo entre estos tres Grupos, así que si no es ahora, mayor variedad no la vamos a tener; porque hasta el 2011, dio la casualidad que en la época donde las circunstancias económicas eran mejores y concurren las mejores condiciones, coincidieron en el Ayuntamiento el PSOE, en el Principado el PSOE, y en Madrid el PSOE y no se avanzó nada. Y yo, francamente, desde que estamos aquí y concurren estas tres Administraciones, a pesar de la mala situación económica del mercado inmobiliario, pues yo creo que está costando, se ve la dificultad que hay, pero se está por parte de todos dando pasos. Nosotros no hemos apreciado ni por parte del Principado ni por parte de Madrid voluntad de mirar para otro lado y no querer continuar con la operación. También es verdad que desde el Ayuntamiento decimos, claro y alto y a ellos les decimos, que esta operación si no cuenta (no ya a corto plazo, pero por lo menos a medio plazo), con el apoyo económico de la Administración Estatal y del Principado, no vamos a ningún lado; o sea, esto es así, y en esas estamos; pero si no es ahora...

D. Amador Alvarez Rodríguez, en representación del Grupo Político Izquierda Unida-Los Verdes, en el Distrito Este:

Buenas tardes. Soy Amador Alvarez, representante de Izquierda Unida en el Consejo de Distrito Este. Primero, agradecer la información que nos dan, amplia y muy clara. Lo que pasa que yo pongo una pega: y es que efectivamente yo tengo un informe perfecto de la parcela H2, cómo se modifica, pero a mí me gustaría más que hubiéramos tenido un informe del Plan de Vías. Y el Plan de Vías es algo mucho más amplio ¿no?; no las iniciativas parciales, que hay que llevarlas a cabo (como la que nos explica el Sr. Arrieta para que aquello quede no como un campo de guerra), pero hay que tener en cuenta el Plan de Vías. Sería muy difícil en tres minutos, que no me quiero reservar más, plantear una alternativa como decía Luis Felipe, de que cada Partido Político tendríamos que estar en juego. Nosotros plantearíamos cinco temas, cinco puntos. Uno, que los cojamos todo en su conjunto, esto es un plato, no es la guarnición sólo, sino que es el plato principal también. Que no nos olvidemos, como acaba



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

de decir en el último momento la Concejala, de la financiación del Ministerio de Fomento; que no se renuncie en ningún momento a la financiación del Ministerio de Fomento, porque parece o a mí me da la impresión, de que se da como perdida. Habrá que recordar qué pasa en Vigo, qué pasa en Vitoria; que en Vigo y en Vitoria se están llevando a cabo los soterramientos de las vías, aunque otras "Gijones al Norte" efectivamente estén en bancarrota, pero hay alguna que está funcionando. Habrá que recordar a las entidades de crédito que financian esto, que recientemente han sido reflatadas con dinero de todos los españoles y que no sería malo que estas entidades de crédito que financian esto también pusieran un poco más para que esto fuese adelante. Y bueno, la información real de Gijón al Norte parece un poco provisional, sin dirección, con una dirección compartida, no sabemos muy bien de las noticias de la dimisión del Presidente nada más que por la prensa, pero no sabemos si efectivamente se está trabajando o está todo en *stand by* hasta ver qué pasa. Y luego, la penetración del ferrocarril en la ciudad: nosotros siempre habíamos mantenido que debía de incluir el soterramiento hasta Veriña y en ningún momento ya hemos hablado del soterramiento hasta Veriña; y a nosotros nos parece un tema muy importante que no divida la ciudad en dos como ahora y que sería importante que así fuese. Y por último, sobre las plusvalías: en este momento sería una entelequia apoyarse en las plusvalías; también a mí me gustaría equivocarme y que hubiese muchos postores para estas dos parcelas, pero temo que no va a ocurrir, dada la situación que vemos.

(A las veinte horas y dieciocho minutos se van de la reunión: D.ª Flor Medio Carro representante de Alcaldía, D. Luis Felipe Capellán Corrada del Ateneo Obrero de Gijón (en representación de las Asociaciones Culturales) y D.ª Laura Martínez Mazón suplente de D. José Mª Suárez Argüelles, de la Asociación de Vecinos Jovellanos zona Centro (en representación de las Asociaciones de Vecinos), todos ellos del Distrito Centro).

D.ª Lucía García Serrano:

A lo que usted ha comentado quería hacer una serie de comentarios. Al contrario que el anterior interlocutor, que decía que ya conocía perfectamente toda la información, usted reclama la información del Plan Especial y decirle que el Plan Especial 00 del Plan de Vías se aprobó en el año 2008 y estuvo, que yo sepa, expuesto a información pública y sigue estando en el Ayuntamiento; y como representante de Izquierda Unida yo estoy segura que si pide consultar el expediente se le da acceso, porque todo el mundo que solicita ver un expediente se busca y se facilita y además está publicado en el BOPA como todos los instrumentos de Planeamiento.

Cuando antes hacía un comentario que decía que le gustaría que esto que estuvimos explicando y demás que le parecía que se estaba abordando como de manera muy parcial y que lo interesante era verlo todo en su conjunto y no ir atacando problemas por partes y como remendando partes y demás, yo quiero resaltar de nuevo que uno de los principales planteamientos últimos del Ministerio de Fomento en diciembre del 2012 es que partiendo del Plan Especial aprobado y con el objetivo y la finalidad ya aprobada, prevista y estudiada, lo que plantean es poder abordarlo por fases; pero fases ya descritas dentro de ese



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

conjunto, de manera que cuando estuviera (si es que algún día está), concluido todo, pues se refleje en el conjunto inicial previsto.

Por otro lado, tengo que decir que en Gijón al Norte no hay Gerente, pero está trabajando normalmente, sin Gerente y los demás trabajadores están haciendo su función; tendrán, me imagino, que más apoyo de Madrid, pero con toda normalidad.

Y por último, si la operación ya de por sí es difícil ahora, pues hasta Veriña no le quiero ni contar; y en todo caso, si alguien me pide mi opinión, yo antes de pensar en Veriña pediría que se hiciera hasta Cabueñes, por el mayor número de trabajadores y movimiento que se genera en esa parte Este de la ciudad, y el que llegara hasta allí le daría un poco de sentido al túnel.

D. Manuel Ángel Arrieta Braga:

Y por descontado que ni por el Ayuntamiento, ni por FORO, ni por ningún Partido, se renuncia desde luego a los compromisos adquiridos en el Convenio firmado. El momento ahora es el que es, pero quiero decir que no es de tirar la toalla ni nada que se le parezca. Y desde luego, lo de la continuidad hasta Veriña, si en el 2002 que fue cuando ya nació esto y se hizo el Plan no se logró, siendo todos los mismos, ya me contará cómo vamos a hacerlo ahora. De hecho yo, en el primer Consejo de Administración que tuvimos fue una de las cosas que planteé: ¿y por qué no seguimos con los túneles hasta liberar la Calzada, por lo menos?; pues lo mismo: que económicamente era inviable, etc., etc. En fin, es lo que hay.

D.ª Virginia Alvarez Buylla Bustillo, en representación de la Alcaldía en el Distrito Este:

Buenas, soy Virginia Buylla, representante de la Alcaldía y quizás no sea la más indicada para decir nada, pero quiero agradecerle a ti, Lucía, la exposición que nos has hecho, porque yo tenía ideas inconexas y ahora tengo una idea clarísima. Y también quiero daros las gracias porque tal como está la situación de complicada, lo que tenéis que luchar contra todo y contra todos (la mayor parte de nosotros yo creo que renunciaríamos) porque estoy de acuerdo con Luis Felipe que el ideal sería que se trabajara entre todos y se hiciera, pero las cosas están complicadísimas; la situación económica es realmente imposible y a pesar de todo yo os veo con ánimo y con ganas de hacer cosas; que tenemos menos gente y no tenemos un Gerente, pues vale, lo hacemos nosotros y seguimos con buena cara y sin meteros con nadie. Lo siento que sea yo la que lo diga pero me parece que lo estáis haciendo muy bien y yo en la medida de lo posible, que valgo para poco, os apoyo y os doy las gracias.

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

Muchas gracias Virginia.



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

(A las veinte horas y veintiún minutos se va de la reunión D. Fernando Fueyo García, representante de Alcaldía del Distrito Este).

D. Luis García Álvarez, de la Asociación de Vecinos de Viesques, en representación de las Asociaciones de Vecinos en el Distrito Este:

Vamos a ver, con respecto al Plan de diciembre del 2012, vosotros ¿de verdad creéis en él? Es una pregunta a lo mejor que os parecerá tonta, pero no lo es tanto. El planteamiento, o yo no lo entendí muy bien, necesita que desde donde termina el túnel, allí cerca ¿qué tiene que elevarse entonces el nivel del tren para tenerlo luego a pocos metros de la actual estación provisional?

Segundo, como decía Mónica, por allí no vimos tampoco la Estación de Autobuses, que tú dices ahora que va al lado; pero no la vimos; a lo mejor va.

Tercero, hay un par de vías para el Transcantábrico; pero el Transcantábrico viene dos veces al año ¿por qué no ponemos otras dos para un tren por si lo hacemos para Villaviciosa? O sea, no tiene sentido, en una palabra. ¿Vosotros creéis en ese proyecto?

D.ª Lucía García Serrano:

Bueno, tengo que decir que lo que yo expuse aquí es el esquema; el proyecto constructivo de la estación todavía no lo conocemos, porque lo están haciendo desde Fomento y por más que les pedimos que nos adelanten la solución no lo tenemos, dicen que no lo acabaron y que están en ello. El proyecto como tal proyecto lo están haciendo desde Fomento y nosotros no lo conocemos. En el Principado nos dicen que ellos tampoco, pero que lo están haciendo.

En todo caso, lo de las vías y si unas llegan y otras no, eso sí que es competencia exclusivamente estatal, ferroviaria, esto es así. Y por otro lado desde donde está ahora mismo la tuneladora, lo que está previsto es que vaya ascendiendo hasta la futura conexión de la planta menos siete en la futura estación. Eso es así como está previsto.

D. Luis García Álvarez:

Lo que quiero decir, vamos a ver, es que si el túnel está a veintisiete metros de profundidad y se pretende en cuatrocientos metros o quinientos metros ponerlo a siete, vamos, que es una vía del tren que no es una carretera; entonces, el desnivel que tiene que tener, ¿o le pondrán una tercera vía para...?

D. Manuel Ángel Arrieta. Braga:

Perdona, lo que sale ahí es el túnel de cercanías, no estamos hablando del de superficie, allí no sale en superficie, llega a la altura de donde está ahora la estación provisional en otra soterrada.



**Ayuntamiento
de Gijón/Xixón**

D. Luis García Álvarez:

O sea que por ahí continuaría soterrado a veinte metros hasta la estación provisional.

D. Manuel Ángel Arrieta Braga:

No, veinte no; ellos tienen unos mínimos de pendiente o máximos admisibles y cumpliendo los máximos admisibles pues irán subiendo; insisto, la salida en superficie de los soterrados, no llega solamente a la estación, sigue todavía; estamos a la cota menos diez.

D. Luis García Álvarez:

Según el plano que enseñaste, los de Renfe iban debajo de lo de Transcantábrico ¿no?

D. Manuel Ángel Arrieta Braga:

Eso, eso que está ahí.

D.ª Lucía García Serrano:

Menos siete, menos diez, cota por definir, cercanías y Feve, ahí tiene que llegar; esta central es la que conecta con el trazado del túnel del metrotren.

D. Luis García Álvarez:

Mi pregunta, que no soy ingeniero: si lo de abajo que está a siete metros..., pon diez metros...

D.ª Lucía García Álvarez:

Bueno, aquí pone menos siete, menos diez, por definir. Tiene que conectar con la menos veintiuno que es la salida del ámbito de la UE-1.

D. Luis García Álvarez:

Exactamente, ¿qué habrá 500 metros?

D.ª Lucía García Álvarez:

No lo sé.



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

D. Luis García Álvarez:

Bueno más, 1 kilometro, que no lo hay; vamos, que el desnivel que no puede, vamos... Pero pensarlo un poco...

D.ª Lucía García Serrano:

No, no, mira, aquí, en este ámbito, en solo esta distancia entra a menos veintiocho aquí y sale aquí a la menos veintiuno. En este tramo ya subió siete metros y ya está ejecutado este trazado; estos datos nos los dan los técnicos ferroviarios.

D. Luis García Álvarez:

Me parece imposible que pueda haber esa diferencia de desnivel en el tren, pero bueno, si ellos lo dicen...

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

Más preguntas. Más palabras.

D.ª Mª del Carmen Veiga Porto, en representación del Partido Socialista Obrero Español en el Distrito Centro:

Gracias, buenas tardes. Evidentemente yo no soy una palmera, pero sí tengo que agradecerle a Lucía la exposición que ha hecho y el esfuerzo que ha hecho porque ha hablado durante hora y media y me parece increíble.

De todas maneras, aquí tenía una historia que contar, pero que no voy a contar porque ya la contó la Concejala. Sí decir dos precisiones. Una que se habla que en el 2002 todos éramos los mismos. No. En el 2002 estaba el Partido Popular y el Ministro de Fomento era Francisco Alvarez Cascos y en el Ayuntamiento de Gijón estaba el Partido Socialista y la Alcaldesa era Paz Fernández Felgueroso; es el primer matiz.

Y la segunda cosa que le querría decir a Arrieta es que evidentemente no se trabajó o no se avanzó todo lo que se quisiera avanzar, pero decir que no se hizo nada, tampoco, porque algo hay hecho, digo yo. Acaba de exponerlo la Concejala.

Y dicho esto, simplemente voy a adjuntar para el Acta un escrito que me voy a ahorrar el preámbulo porque como digo lo ha extendido mucho mejor la Concejala, pero sí decir que la aprobación del Plan Especial de Vías, la construcción de la estación provisional de Sanz Crespo, la demolición de la vías y la estación de Jovellanos y la construcción de la nueva infraestructura ferroviaria en la Calzada y en Sanz Crespo, abrieron la posibilidad en junio de 2011 de empezar a transferir los suelos liberados del uso ferroviario a la Sociedad Gijón al Norte. Sin embargo, dos años después, los suelos que debían pertenecer a la Sociedad Gijón al Norte, siguen siendo propiedad de ADIF y el Ministerio de Fomento ha anunciado en el marco de su negativa a invertir en el Principado de Asturias, solo 395.000



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

euros; 395.000 euros de inversión frente a 925 millones de euros en Galicia, 502 millones de euros en Castilla - León y 41 millones de euros en Cantabria que como todos sabemos es la mitad de Asturias. Si a los vecinos les parecen insuficientes las plusvalías obtenidas de la venta de suelo para financiar la estación intermodal, ahora estas plusvalías tendrán que financiar además de salir adelante las propuestas Ministeriales, la construcción de la estación de Puerta de la Villa y el tramo de túnel que aún debe ser construido hasta la estación intermodal. No quiero ser pesimista, pero me parece bastante complicado.

Por todo ello es imprescindible que el Ayuntamiento de Gijón vuelva a asumir el papel de impulsor del proyecto (creo que lo está haciendo y me congratulo con ello), actuando como principal aval de los intereses de la ciudad. El Ayuntamiento de Gijón tiene que ser la voz que exija el cumplimiento de los compromisos adquiridos con la ciudad en el año 2002 que pueden necesitar ser adaptados a la situación actual, pero que no pueden ser ignorados por nadie. Debe hacerlo en defensa de infraestructuras que son vitales para el futuro de la ciudad, como la estación intermodal y del desarrollo urbanístico de la ciudad en una zona que actualmente, como hemos visto, presenta un gran deterioro. Y el Ministerio de Fomento tiene que asumir compromisos económicos como asume en otros territorios, con el fin de evitar que la derivación de los recursos de Gijón al Norte a la construcción de infraestructuras que corresponden al Ministerio de Fomento, impida a Gijón contar con una estación intermodal durante décadas. Los que peinamos canas a lo mejor no la vemos, a mí la verdad me encantaría verla.

Hay que decir que, efectivamente también lo señaló la Concejala, una cosa eran las vías y otra cosa era todo el desarrollo del Plan que ahora parece ser que hay un *tótem revolútem* que esperemos que también se aclare y que evidentemente Gijón, su Ayuntamiento, libere a la ciudad de Gijón que es la que la que lo necesita. Gracias.

D.ª Lucía García Serrano:

Solamente Carmen, una puntualización a tus apreciaciones y es que yo dije que en el anterior Equipo de Gobierno confluían las tres Administraciones con el PSOE, no desde el año 2002 quería decir.

D. Santiago Espolita García, en representación de la Alcaldía en el Distrito Centro:

Soy Santiago Espolita, represento al Distrito Centro por mandato de la Alcaldía y en primer lugar quiero darte las gracias, Lucía, por la gran exposición que has hecho y por lo claro que lo has planteado. Yo sabía lo que era esta historia, pero hasta hoy no me he enterado. Y nada más una cosa, pero por alusiones: yo no soy del PP, pero que una Concejala Socialista venga a poner en tela de juicio que una Ministra gallega del PP barra para Galicia, yo no oí esos comentarios del PSOE cuando el Ministro era Pepe Blanco. Gracias.



Ayuntamiento
de Gijón/Xixón

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

No es este el debate sino las vías. Gracias.

(A continuación se produce un diálogo ininteligible para la grabación).

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

Por favor, por favor, centrémonos en lo que nos atañe ahora.

D.ª Virginia Alvarez Buylla Bustillo:

Un minuto nada más. Me alegro que haya salido otro palmero por ahí, ya somos dos. Y la verdad sea dicha que me hace muchísima gracia (no quiero entrar en diatribas porque ni me va ni me gustaría meterme en política que nunca me metí) pero me hace muchísima gracia que durante años y paños gobernando el PSOE estuvo todo parado, frenado, ni metrotren, ni *metrotran*, ni China de la China y de repente ahora, ¡oh Dios mío!, los que tenemos que luchar somos nosotros e ir corriendo a Madrid a dar de bofetadas a todo el personal. Desde luego sí tendríamos que ir a dar de bofetadas al personal.

(A las veinte horas y treinta y tres minutos se va de la reunión D. César Suárez Piedra, representante de Alcaldía del Distrito El Llano).

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

Virginia, por favor, centrémonos en las cuestiones que nos atañen aquí.

D.ª Virginia Alvarez Buylla Bustillo:

Bueno vale, que está claro que tenemos que hacerlo, pero que podía haberse hecho antes.

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

Gracias Virginia.

¿Preguntas sobre el Plan de Vías?

D.ª Lucía García Serrano:

En todo caso, sí quisiéramos reiterar que desde el Equipo de Gobierno estamos poniendo el máximo empeño. Con independencia que gobierne FORO, que gobierne cualquier otro Partido, creemos que es una actuación de la máxima prioridad para este Ayuntamiento y tanto aquí en la actuación del Plan de Vías, como en el tema de la Revisión del Plan General de Ordenación, sí quisiera decir que es necesario el mayor consenso posible por parte de todos; y tanto aquí como en el Plan, repito, sería deseable que no fuera ni el



Ayuntamiento de Gijón/Xixón

Plan de FORO, ni el Plan del PSOE, ni el de Sanjurjo, ni el de Teixidor, sino que fuera el Plan de Gijón, para los gijoneses y con los intereses de los gijoneses

Y en el Plan de Vías, pues desde luego, que gobierne quien gobierne, lo interesante es intentar conseguir que esto salga adelante, pero por el beneficio de los gijoneses no de ningún Partido. Yo creo que hay cuestiones, y esta es una de ellas, donde sin ningún género de dudas tiene que estar el interés de Gijón por encima de los intereses de cualquier Partido; y yo creo que desde el Equipo de Gobierno hay cuestiones que no tenemos la más mínima duda en saber qué es prioritario y por mucho que a nivel de Partido tengamos otra opinión y demás, luchar por los intereses de todos los gijoneses. Yo creo que lo tenemos muy claro en ese sentido.

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

¿Más cuestiones?

D.ª Eva Abad Sánchez, de la Asociación de Madres y Padres de Alumnos del C.P. Honesto Batalón, en representación de la Comunidad Educativa en el Distrito Centro:

Hola, soy Eva Abad y represento a la Comunidad Educativa del Distrito Centro. Tengo una duda respecto no a esta primera parte, sino a la segunda, que no se sabe si se llegará a hacer alguna vez, y es si se recuperaría la conexión con la autovía, con la autopista, con la Y griega, que ahora mismo está cortada por la Estación (la única que tenemos).

D.ª Lucía García Serrano:

Se supone que cuando la estación provisional deje de existir esa vía se podrá recuperar; lo que no sabemos es cuándo, pero el objetivo era ese y sigue siendo ese. Lo que han cambiado son los plazos a día de hoy por lo menos. Los objetivos siguen siendo los mismos, por mucho que se plantee una posible ejecución por fases, porque ya está claro por parte de todos que hacerlo de un golpe es imposible y antes de decir que renunciamos a ello, se está intentando ver si lo que se pretendía se puede conseguir aún a más largo plazo. Y desde luego, si en algún momento esa provisionalidad, esa Estación provisional, ya deja de existir porque tengamos la definitiva, pues eso se demuele y se supone que se recuperará esa vía.

D.ª Eva Abad Sánchez:

Vale. Gracias.

Y otra preguntita más.

Ya sé que es muy difícil decirlo, porque unas cosas dependen de que salgan otras, pero, ¿tenéis alguna fecha, barajáis alguna fecha aproximada?



**Ayuntamiento
de Gijón/Xixón**

D.ª Lucía García Serrano:

¿Para?

D.ª Eva Abad Sánchez:

Para hacer esta primera parte ¿dónde va el carril bici? La recuperación de ...

D.ª Lucía García Serrano:

¿Para la recuperación de esta parte de la H1 y la H2? Mira, la idea es cuanto antes. Los que tienen que hacerlo así, el paso importante que es la desafectación del uso ferroviario, ya nos dicen que creen poder tenerlo para final de año. A final de año, desde el Ayuntamiento nos hemos comprometido a tener listo y acabado el Estudio de Detalle que facilite la cuestión del giro del edificio y todo el tema de las parcelas.

En Gijón al Norte se están también preparando para hacer la Reparcelación y el Proyecto de Urbanización. Todo depende de qué pasa en cuanto estas parcelas pasen a la Sociedad Gijón al Norte, de si tienen salida o no la tienen. Y todo depende del mercado y se oyó recientemente que había rusos preguntando por ello, que estaban interesados. En fin, el cuento de la Lechera. No sabemos y hasta que no se pongan en el mercado no sabremos.

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

Mas cuestiones por ahí atrás.

D. Ángel Ramos Estalayo, de la Asociación de Vecinos Fumeru El Llano, en representación de las Asociaciones de Vecinos en el Distrito El Llano:

Buenas tardes, soy Ángel Ramos de la Asociación de Vecinos de El Llano – Fumeru. Desde nuestro punto de vista me parece que no debemos mirar hacia atrás, debemos mirar hacia adelante. Pero así y todo hay una curiosidad que hace tiempo que tengo: ¿cuánto nos cuesta diariamente a los gijoneses el metrotren, el túnel, el mantenimiento del túnel?

D.ª Lucía García Serrano:

Creo que nada porque lo está pagando Fomento, es de ellos.

D. Ángel Ramos Estalayo:

O sea que no nos cuesta nada, de momento.

D.ª Lucía García Serrano:

No, no, son ellos los que están haciendo el mantenimiento. Por lo menos hasta ahora.



**Ayuntamiento
de Gijón/Xixón**

D. Ángel Ramos Estalayo:

Me parece correcto. De momento ya es una alegría.

D.ª Lucía García Serrano:

Y creo que ya habían tenido una conversación con alguna otra Administración para cederlo y dijimos: "no, no, así no lo queremos", porque como no vale para nada de momento...

D. Ángel Ramos Estalayo:

Muchas gracias.

(A las veinte horas y treinta y nueve minutos se va de la reunión D. Manuel Suárez Fernández, de la Asociación de Jubilados y Pensionistas de la UGT de Gijón, en representación de las Asociaciones de Mayores en el Distrito Centro).

D.ª Lucía García Serrano:

Es que creo que son cien mil euros al año, no sé, mucho, el mantenimiento del túnel.

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

¿Quién estaría dispuesto a pagar por una excursión al túnel?

Puede ser.

¿Más cuestiones?

Si no hay más cuestiones damos por concluido el debate. Agradecer a Lucía su exposición y como esta reunión de los Consejos de Distrito es algo extraordinario vamos a proponer que se apruebe el Acta de la presente sesión.

ASUNTO Nº 2

APROBACIÓN DEL ACTA DE LA PRESENTE SESIÓN.

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

Vamos a proponer que tengamos ya el Acta aprobada. Se os va a mandar una transcripción (prácticamente es la transcripción literal) y no hay problemas en hacerlo ahora que estamos todos juntos.

Entonces ¿se aprueba, hay algún inconveniente?



Ayuntamiento
de Gijón/Xixón

Vale perfecto. Se aprueba, muchas gracias.

D.ª Inmaculada Gallart Diez:

¿Pero qué Acta se quiere aprobar? ¿La de hoy?

¿Con carácter previo a la realización?

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

Esto es igual que las asambleas que hacías cuando estabas de Concejal en las Empresas Municipales; se aprobaba el Acta sin haberlo visto también, no ocurre nada anormal.

D.ª Inmaculada Gallart Diez:

Parece una situación anómala, sin embargo.

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

No lo es.

D.ª Inmaculada Gallart Diez:

Nosotros la aprobamos como representantes del Partido Popular, con la reserva a verla en su momento. Muchas gracias.

D. Pedro Javier Barbillo Alonso:

Desde luego, se os va a mandar.

Se levanta la sesión.

Se adjunta la documentación aportada a esta reunión por D.ª Carmen Veiga Porto, representante del Grupo Político Municipal Municipal PSOE en el Distrito Centro (y referenciada en la página 25), como Anexo I.

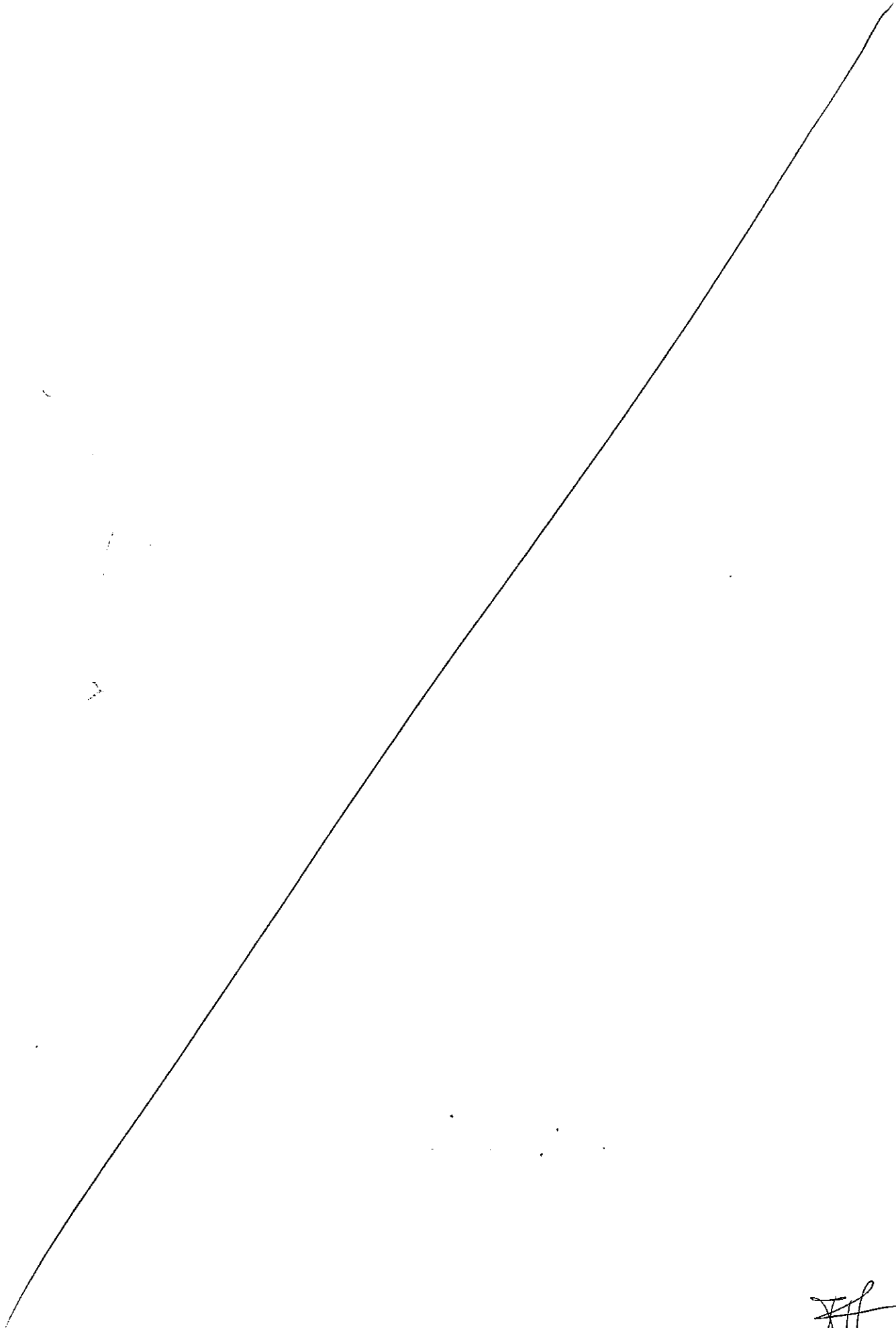
Sin más asuntos que tratar y siendo las veinte horas y cuarenta minutos, finaliza la reunión, levantando la presente Acta de la que yo, Secretaria, doy fe.

El Presidente,

Fdo.: Pedro Javier Barbillo Alonso

La Secretaria,

Fdo.: Teresa Valdés Morán



Handwritten signature or initials.