



Ayuntamiento de Cuenca

MOCIÓN AL AYUNTAMIENTO-PLENO DE LA CIUDAD DE CUENCA

Antonio P. Melero Pita, portavoz del Grupo Municipal Mixto de Independientes por Cuenca de este Excmo. Ayuntamiento viene a formular para su aprobación la siguiente,

MOCIÓN

EXPOSICION DE MOTIVOS:

Ya es más que suficiente con más de diez años de Comisiones del ferrocarril y de declaraciones y promesas en presunta defensa del futuro del ferrocarril convencional en Cuenca.

En estos años hemos tenido la oportunidad de ver como el partido socialista y el partido popular se alternaban en el Gobierno de la nación. Ambos han tenido tiempo más que suficiente para invertir en la línea de ferrocarril convencional Madrid- Valencia por Cuenca.

Estamos en 2006 y lo cierto es que la dramática desinversión que ha sufrido esta línea en estos años ha conseguido que de incómoda pase a ser insegura.

UN POCO DE MEMORIA HISTORICA.

Todos los Gobiernos, desde UCD hasta el actual del PSOE, pasando por el del PP, han hecho dejación de sus responsabilidades abandonando a su suerte el futuro de la línea Madrid-Cuenca-Valencia.

En 1980, el gobierno de UCD decidió eliminar los trenes *Talgo*, creando el nuevo servicio *Intercity* por Albacete. Esta decisión conllevó que la gran partida presupetaria para la modernización ferroviaria en nuestra región se desviara en beneficio de la línea por Albacete, que fue desdoblada y electrificada, en perjuicio de la de Cuenca, que permaneció, no solo sin desdoblarse ni electrificarse, también sin el mínimo mantenimiento necesario para su viabilidad. Esta situación ha ido conduciendo con el paso de los años a la progresiva eliminación de estaciones y puestos de trabajo en pueblos de la provincia.

En los Presupuestos Generales del Estado para 2000 se consignaron 38.000 millones de las antiguas pesetas para la modernización de la línea Madrid-Valencia por Cuenca. De no haberse perdido, ya sería una realidad esta infraestructura. Estamos en 2006, el tren convencional se nos cae a pedazos y el AVE, siendo optimistas, no será realidad hasta 2012.

Un estudio de viabilidad elaborado por nuestra Diputación Provincial, de esos que terminan en un cajón, cifraba en 43.000 millones de pesetas de 1995 las inversiones necesarias para que la línea por Cuenca pudiera soportar velocidades de 120 Km/hora, tanto para el tráfico de viajeros como para el de mercancías.

En 2000 el Senador del grupo socialista Luis Ayllón pedía en sede parlamentaria explicaciones sobre las inversiones en la línea de ferrocarril por Cuenca. El entonces Ministro de Fomento Cascos contestaba con otra pregunta *¿O usted cree que van a seguir compitiendo la actual línea con la alta velocidad Madrid-Cuenca? ¿Usted cree que van a competir las dos líneas?*. Vamos, en castellano antiguo, que de inversiones nada, y así ha sido.

En 2005 el Senador del grupo socialista Luis Ayllón debe “torear el toro” desde el otro lado de la barrera y, ahora como gobierno, no como oposición, vota en contra de una enmienda del grupo popular que, ahora y no cuando era gobierno, exige inversiones para la línea de ferrocarril convencional por Cuenca.

MADRID-CUENCA-VALENCIA. ¿EL CAMINO MAS CORTO?.

Dramático pero cierto, estamos en 2006, Cuenca sigue siendo el camino mas corto entre Madrid y Valencia y seguimos sin autovía y parece que el tren convencional quedara para los anales de la burla política. Causará sonrojo a nuestros hijos consultar las hemerotecas sobre este tema.

Poco se ha hablado hasta ahora, paradójicamente, de las ventajas reales que realmente tiene la línea por Cuenca respecto, por ejemplo, a la de Albacete. Esta línea podría ser claramente rentable para el transporte de mercancías uniendo el intercambiador de Coslada – puerto seco- con el puerto de Valencia, ahorrando con ello en el desplazamiento un euro por Km debido a que la distancia es 140 Km menor con respecto al itinerario por Albacete.

Además, la saturada línea por Albacete aconsejaría la alternativa de una línea prioritaria de mercancías por el corredor conquense que, a la vez, pudiera dar un servicio regional satisfactorio. Tengamos en cuenta que la línea de Cuenca es la única que sale por el Oeste de la ciudad de Valencia, y que se halla en estos momentos prácticamente inexplorada.

Si añadimos la congestión cada vez mas importante del transporte por carretera y la tendencia europea a potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril, entre otras por razón de eficiencia energética, dibujaríamos un escenario realista y prometedor para el futuro de la línea que atraviesa nuestra provincia.

TRANSPORTE DE MERCANCIAS VERSUS TRANSPORTE DE VIAJEROS.

El precio y los horarios hacen que el AVE tenga un nicho de mercado importante pero limitado. La línea convencional por Cuenca es difícil que supere la prueba de la viabilidad para un tráfico exclusivo de viajeros, pero lo haría con holgura si añadimos la segura viabilidad del tráfico de mercancías.

Para un diseño perfecto tendríamos que hablar de la necesidad de un aeropuerto, pero baste por ahora con señalar es siguiente escenario.

Cuenca, en la segunda década del siglo XXI podría disponer de comunicación con Madrid y Valencia por:

Autovía. Viajeros y mercancías.

Tren convencional. Viajeros y mercancías.

Alta velocidad. Viajeros.

FUTURO ESTRATEGICO DEL FERROCARRIL CONVENCIONAL.

La recientemente aprobada Ley del Ferrocarril liberaliza el negocio, que no la infraestructura, del transporte de mercancías y viajeros. La desaparición del monopolio público en transporte de mercancías por ferrocarril es ya una realidad y son varios los operadores privados con licencia concedida.

Junto a Renfe Operadora se han autorizado licencias a empresas como Comsa, Transfesa o Continental. Todas las grandes constructoras están invirtiendo en este negocio de futuro que queda vinculado al dibujo de la malla logística que cubrirá Europa en el siglo XXI y que tiene en los grandes parques logísticos y el transporte de mercancías por ferrocarril y su vinculación intermodal a la carretera y al puerto, los ejes de desarrollo mas prometedores.

También permite la nueva Ley que las Administraciones regionales financien infraestructura ferroviaria y en su caso constituyan o participen en empresas dedicadas a la explotación del tráfico ferroviario. Por eso Castilla La Mancha ha financiado parte del proyecto Pyrenne.

Debemos recordar que el presidente Bono, al firmar el Acuerdo de Murcia de 8 de enero de 2000 sobre el trazado definitivo del AVE, firmaba también como Anexo el compromiso de modernización de la línea convencional.

No es casual desde luego, que por importantes núcleos de poder económico se haya impulsado el proyecto transeuropeo "Fermed", de corredor ferroviario de 2.500 Km entre Ámsterdam y Algeciras.

ALTA VELOCIDAD Y FERROCARRIL CONVENCIONAL.

Se trata de dos infraestructuras que son compatibles. Que lo son ya en muchas ciudades. Por Albacete pasarán trenes AVE y ya pasan trenes Alaris y de mercancías.

La alta velocidad tiene, como toda infraestructura, sus potencialidades y sus limitaciones. Por eso su entrada en funcionamiento no tiene por que suponer la desaparición de líneas para transporte convencional de viajeros y mercancías en ancho ibérico.

Es cuestión de analizar la rentabilidad social y económica de las inversiones públicas en la red de ferrocarril convencional que, en Cuenca, sería viable y complementaria de la red de alta velocidad.

CUENCA Y TERUEL UNIDAS POR FERROCARRIL.

Las sinergias de la línea Madrid-Valencia por Cuenca podrían ser aprovechadas para impulsar la comunicación por ferrocarril con la provincia hermana de Teruel.

Además de contribuir a la necesaria estructuración del territorio mediante la comunicación de Cuenca con Teruel, que junto a Soria formamos parte del club de las provincias más despobladas de España, esta línea colocaría a Cuenca en la base de un triángulo con su vértices en Madrid, Valencia y el potente nudo logístico que se está formando en torno al proyecto "Zaragoza Plaza".

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo Municipal de Independientes por Cuenca propone al Pleno de la Corporación la adopción de los siguientes,

ACUERDOS:

- 1. Que se inste al Gobierno Regional para que financie con cargo a los presupuestos regionales las necesarias inversiones para electrificación y desdoblamiento de la línea de ferrocarril convencional Madrid-Cuenca-Valencia .**
- 2. Que se inste al Gobierno Regional para que suscriba el oportuno Convenio de colaboración que permita que la Administración del Estado, a través del Ministerio de Fomento, cumpla también con sus compromisos de inversión con Cuenca.**
- 3. Que se inste al Gobierno Regional para que, mediante convenio con los Gobiernos nacional y regional de Aragón, se financien las inversiones necesarias en la línea de ferrocarril convencional Cuenca-Teruel.**
- 4. Que se inste al Gobierno Regional para que realice los estudios de viabilidad de una futura empresa pública regional de transporte por ferrocarril que debería aprovechar los actuales corredores ferroviarios de importancia histórica en la región e incorporar a los mismos un futuro nudo de comunicaciones de primer orden por Cuenca.**

Antonio Melero Pita
Concejal de Independientes por Cuenca
amelero@aytocuenca.org

En Cuenca, a 5 de enero de 2006