

A LA PRESIDENCIA DE LA COMISIÓN DE PETICIONES Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA DE LAS CORTES DE C-LM

Don José Luis García Gascón, mayor de edad, provisto de DNI con número , actuando en calidad de coordinador autonómico de PODEMOS en Castilla-La Mancha y ejerciendo la representación legal de la organización, provista de CIF con número , estableciendo la sede electrónica a efecto de notificación y contando con el email coordinacion@clm.podemos.info y el teléfono para comunicaciones, comparece y como mejor proceda en Derecho,

EXPONE

ÚNICO. – Que en ejercicio del derecho fundamental previsto en el artículo 29 de la Constitución Española, así como a tenor de las disposiciones de la Ley Orgánica 4/2011, de 12 de noviembre, reguladora del Derecho de Petición, se registra esta **PROPUESTA NO DE LEY PARA PROTEGER EL SERVICIO PÚBLICO ESENCIAL DE FERROCARRIL CONVENCIONAL EN CASTILLA-LA MANCHA: LÍNEA MADRID-OCAÑA-CUENCA-VALENCIA** para su tramitación, debate y aprobación en las Cortes de Castilla-La Mancha.

En base a lo expuesto,

SOLICITA

PRIMERO. – Que se tenga por presentada esta solicitud, aceptando su tramitación por la Comisión de Peticiones y Participación Ciudadana de las Cortes de C-LM.

SEGUNDO. - Que la Comisión de Peticiones y Participación Ciudadana eleve a la Mesa de las Cortes esta **PROPUESTA NO DE LEY PARA PROTEGER EL SERVICIO PÚBLICO ESENCIAL DE FERROCARRIL CONVENCIONAL EN CASTILLA-LA MANACH: LÍNEA MADRID-OCAÑA-CUENCA-VALENCIA**, para su debate y aprobación por los diputados y diputadas castellanomanchegos.

En Toledo, a 10 de marzo de 2022.

Fdo.: José Luis García Gascón
Coordinador Autonómico de PODEMOS C-LM

PROPUESTA NO DE LEY PARA PROTEGER EL SERVICIO PÚBLICO ESENCIAL DE FERROCARRIL CONVENCIONAL EN CASTILLA-LA MANCHA: LÍNEA MADRID-OCAÑA-CUENCA-VALENCIA

Hace casi un siglo y medio, un 6 de septiembre de 1883, tenía lugar la apertura del ferrocarril Cuenca-Aranjuez, un hito de modernidad y de vertebración del territorio que hoy podría quedar desterrado consecuencia de una errónea política de supresión del ferrocarril convencional. Este servicio público es un medio fundamental de transporte público, universal y sostenible que se vería suprimido en favor del transporte por carreteras que favorece la crisis climática restringiendo posibilidades en la lucha contra la despoblación, así como de la alta velocidad que ni social ni territorialmente puede cumplir la misma función que el tren convencional. Este cierre se sumaría además a los ya desarrollados en los años 80 sobre líneas que hoy en día permitirían un servicio público de transporte fundamental para conectar ciudades y pueblos fundamentales de nuestra región con un medio sostenible en líneas como Toledo- Albacete, Toledo-Ciudad Real y Toledo-Cuenca.

El Proyecto 'XCuenca' está jugando un papel fundamental en el cierre total del servicio ferroviario convencional a su paso por las provincias de Toledo y Cuenca y su sustitución por líneas de autobuses, en su mayoría, a demanda. Es decir, relegar a las personas viajeras que tiene la línea a usar sus vehículos particulares y, en el mejor de los casos, a montarse en un autobús que es un servicio de gestión privada y no es fijo ni indefinido, como única alternativa de transporte público.

La infradotación y falta de mantenimiento del servicio de tren convencional durante décadas, en Castilla-La Mancha además de la línea de Ocaña-Cuenca, las de Albacete-Hellín y Torrijos-Talavera, tienen como final demostrado en este caso, su supresión final. Es la hoja de ruta neoliberal de desmantelamiento de servicios públicos: empeorar para suprimir y privatizar. El servicio público de ferrocarril convencional está amenazado en nuestra Comunidad Autónoma y en toda España pues la eliminación de la vía y la supresión del servicio ferroviario Madrid-Aranjuez-Ocaña-Cuenca-Valencia que afectaría al cierre de 25 estaciones de nuestra región, muchas de ellas cabeceras comarcales, tanto en ciudades medias o capitales como Cuenca, Ocaña, Santa Cruz de la Zarza, Tarancón, Huete, Carboneras de Guadazaón, Cardenete y las vecinas localidades de Aranjuez, Camporrolbes y Utiel, muchos de ellos municipios de las zonas más despobladas donde precisamente debemos invertir en mantener y ampliar los servicios públicos.

En relación a la integración de los terrenos de ADIF en el centro de la ciudad, no es necesario eliminar la estación ni la vía convencional para poder dotarlos de funcionalidades tal y como incluso se ha establecido en documentos de planificación urbana.

En relación al argumento del aumento de vías verdes, en la España rural existen alternativas suficientes de turismo ecológico, histórico, cultural, deportivo o gastronómico.

Sobre el tiempo del trayecto actual, utilizado también como argumento para la supresión del servicio hay que indicar que con un adecuado mantenimiento y mejoras este trayecto podría realizarse con el material actual en torno a las 4 horas y cuarto, lejos de las 8 horas actuales. En el año 1978 con los trenes de la época se realizaba el trayecto completo en 4 horas y 47 minutos, un tiempo de viaje completamente competitivo. La baja utilización del servicio no responde a una necesidad baja, si bien en términos de lucha contra la despoblación y contra el cambio climático debemos pensar en fomento de cambios de modelo, responde a una inadecuada y exigua oferta del servicio en cuanto a horarios, tiempo de viaje y frecuencias.

A mayor abundamiento, la Unión Europea declaró el pasado año 2021 como el “Año Europeo del Ferrocarril”. La falta de inversión de la línea Madrid-Ocaña-Cuenca-Valencia, especialmente en el tramo Cuenca-Utiel, cerrado desde el temporal Filomena con más de 65 puntos a intervenir según los informes técnicos de ADIF, y la decisión del cierre del servicio y desmantelamiento de las vías no sólo contravienen las directrices europeas sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible sino que desecha el modelo de transporte futuro para nuestra región, el de acercar a la ciudadanía y a las mercancías por ferrocarril. Esto es imperativo en términos de lucha autonómica contra la crisis climática y de impulsar una economía de futuro en nuestra región.

Existen razones de sobra por las que defender el tren convencional, como servicio público esencial que se configura como alternativa de transporte para todos los bolsillos, segura, y económicamente más rentable en cuanto a su mantenimiento e inversión en comparación con la Alta Velocidad Española. La despoblación se frena cuando en los municipios hay servicios públicos de calidad y universales para todas y todos.

Son numerosas las organizaciones sociales que han mostrado públicamente su defensa del tren convencional, entre otros los sindicatos CC.OO., UGT y CGT, la Cámara de Comercio de Cuenca, Asociaciones de Vecinos, Ecologistas en Acción, la Plataforma en Defensa de un Ferrocarril Social y Sostenible de Castilla-La Mancha, la de Agrupación Pueblos con El Tren y la Plataforma en Defensa del Ferrocarril Público y Social de Cuenca con quienes nos hemos reunido para la elaboración de esta PNL, no solo han denunciado la situación de la línea durante estos años, sino que han sabido señalar muy bien otras razones además de las ya señaladas por las que el ferrocarril convencional es un medio de transporte resiliente, con una eficiente inversión y un adecuado mantenimiento:

- La posibilidad de servir al transporte de mercancías, conectando ciudades como Ocaña, Tarancón y la capital de Cuenca con el segundo puerto marítimo de España, creando posibles Plataformas logísticas (los llamados “Puertos Secos”) en distintos puntos del recorrido aprovechando el paso de las vías junto a su ubicación.

- La oportunidad de aprovechar los más de 24.000 millones de euros puestos a disposición del impulso a la red ferroviaria española por el Gobierno de España, de los cuales, según estimaciones de ADIF, la Universidad y la Cámara de Comercio de Valencia podrían utilizarse entre 145 y 300 millones para reponer la línea Aranjuez-Cuenca-Utiel.
- La capacidad que ofrece el ferrocarril de mejorar los recursos turísticos al disponer de la red ferroviaria (trenes históricos, cruceros terrestres...).

En suma, frente a la idea contrahistórica de destruir este servicio público sostenible esencial, apostamos por una mayor inversión en la línea con el objetivo de adecuarla hacia el futuro, reduciendo tiempos, mejorando prestaciones y, en definitiva, siendo más atractiva para las personas usuarias. Este es el proyecto que mantiene Unidas Podemos, el que ha defendido ante el Ministerio de Hacienda en la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado en 2022, y el que seguirá haciendo valer ante las instituciones municipales (como en Cuenca y Albacete), ante las Cortes de Castilla-La Mancha como hoy nos ocupa, y en las Cortes Generales y el Parlamento Europeo, y lo seguirá haciendo en las movilizaciones populares que ocupan las calles y plazas de nuestras localidades.

Por todo ello,

Las Cortes de Castilla-La Mancha instan al Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha a que coordine con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

1. Mantener las vías y mejorar los servicios de la línea Madrid-Ocaña-Cuenca-Valencia de forma que sea **retirado el Proyecto 'X Cuenca' desechando el desmantelamiento de la red**.
2. La **inversión necesaria para adecuar la infraestructura** del ferrocarril Aranjuez-Ocaña-Cuenca-Utiel, a parámetros similares a los que se contemplan en Europa en estas líneas de tren, **bajando sustancialmente el tiempo de trayecto**, reduciendo las desigualdades territoriales y asegurando la equidad de los ciudadanos en el derecho a la movilidad en el ámbito de las provincias de Cuenca y Toledo, permitiendo la **adecuación de la línea para su uso para el transporte de mercancías** por la eficiencia de la misma dotando de posibilidades económicas a estas comarcas que es complementario a su uso por otras líneas.
3. **Mantener las Obligaciones de Servicio Público y cumplir con los criterios de calidad**, que se contrajeron en el Contrato Programa Administración General del Estado-Renfe Viajeros (2018-2027), **aumentando la frecuencia y adecuando los horarios** en esta línea.

4. Establecer **estaciones intermodales**, con el aprovechamiento de las estaciones de ferrocarril convencional en las cabeceras comarcales de las cuatro provincias, en la dirección apuntada en la Estrategia Indicativa.
5. La protección, defensa e impulso de la red y el servicio público ferroviario convencional establecidos en esta proposición no de ley se hagan efectivos para todas las líneas y servicios de trenes convencionales de Castilla-La Mancha, **extendiendo las líneas y aumentando el servicio interno autonómico entre las 5 provincias** con paradas en pueblos y ciudades de las mismas y especialmente entre las 5 capitales, con la **reapertura al tráfico de la línea Castillejo-Añoer-Toledo**. Con carácter de urgencia solicitar al Ministerio **la mejora de las infraestructuras en las líneas y el servicio de transporte ferroviario convencional Illescas-Torrijos-Talavera dirección Extremadura y Chinchilla-Hellín hacia la Región de Murcia**.