

2

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el Reglamento del Congreso de los Diputados, el **Grupo Parlamentario Confederal Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia En Común**, a iniciativa de los diputados Rafael Mayoral Perales y Laura López Domínguez, plantea al Gobierno la siguiente:

PREGUNTA CON RUEGO DE RESPUESTA POR ESCRITO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado mes de noviembre conocíamos la intención del Ministerio de Transportes de suprimir la actual línea de ferrocarril convencional de Madrid-Aranjuez-Cuenca-Utiel-Valencia, visiblemente deteriorada a lo largo de los últimos decenios y con una parte de su itinerario, de Cuenca a Utiel, cerrado desde la tormenta de Filomena por los destrozos que causó.

El llamado Proyecto 'XCuenca', según nos trasladan fuentes conocedoras de primera mano, consistiría en inutilizar toda la línea, mantener la vía desde Aranjuez hasta Tarancón para posibles usos de mercancías; eliminar las vías desde Tarancón hasta Utiel, incluido Cuenca; y mantener y reformar la vía exclusivamente desde Utiel hasta Valencia. Quedaría descartado, en cualquier caso, el uso global de esta vía tanto para viajeros como para servir de ruta de mercancías, según estas mismas fuentes, por la difícil orografía y rampas complicadas en la provincia de Valencia -precisamente en una parte del territorio donde se prevé arreglar la vía y electrificarla-.

El argumento básico del Proyecto 'XCuenca' es que sería más útil para los usuarios de la línea y, especialmente, de la provincia de Cuenca, cerrar la vía y dejar la línea de alta velocidad, con parada en Cuenca (cuya estación se sitúa a unos 7 km del centro urbano), como única alternativa de ferrocarril; además, establecer una serie de servicios de autobuses a demanda entre la capital y los pueblos de la provincia de Cuenca; levantar las vías férreas para crear vías verdes (en una provincia, la conquense, ya con sobresaliente patrimonio natural); una reforma de la ordenación urbana en la capital aprovechando la eliminación de las vías; y una reforma de apeaderos para un uso indeterminado.

Argumenta el Proyecto 'XCuenca' que resultaría más beneficioso para los conquenses esta transformación y renunciar al ferrocarril convencional que seguir invirtiendo los casi 10 millones al año que, aseguran, cuesta el actual servicio. Y añade que reabrir la vía de Cuenca a Utiel arreglando los desperfectos de Filomena costaría ya 25 millones; y que una reforma de la línea para electrificarla y hacerla más segura costaría casi 600 millones de euros pero, sin embargo, ello no conllevaría una reducción significativa de los tiempos de viaje.

C.DIP 215228 17/05/2022 10:50

Finalmente, el Proyecto 'XCuenca' establece el mantenimiento de la actual línea -que podríamos resumir en la frase "seguir igual que hasta ahora"- como única alternativa a su plan, es decir, continuar con unos servicios disminuidos por una falta de inversión endémica y especialmente encarnizada en los últimos veinte años.

Sin embargo, otros estudios desde el territorio, como el que ha llevado a cabo la Plataforma en Defensa del Ferrocarril de Cuenca, aseguran que no sería desdeñable la reducción de los tiempos con una mejora de la línea, ni dicha mejora tendría el coste que afirma el Proyecto 'XCuenca': aluden a informes que cifran las mejoras entre los 145 millones de euros (entre Aranjuez y Camporrobles).

Conociendo el recorrido de cerca, hemos podido comprobar que no resulta ni cómoda ni atractiva la mera sustitución del tren por el autobús para recorrer parte de la línea, como actualmente ocurre entre Cuenca y Utiel. No nos parece convincente ni conveniente la sustitución del actual servicio de tren convencional -todavía con obligación de servicio público, mientras no se produzca su hipotética eliminación- primero por un autobús y luego por una oferta "a demanda" que uniría cada pueblo con la capital, Cuenca.

Según la propia información del Ministerio de Transportes, la línea convencional de Aranjuez (Madrid) a Valencia consta de una vía única sin electrificar de ancho ibérico y está declarada Obligación de Servicio Público. Para enlazar con Madrid desde Aranjuez es preciso utilizar los servicios de Cercanías por vía doble electrificada. Además, el tramo entre Cuenca y Utiel permanece cortado desde los desperfectos causados en enero de 2021 por la tormenta Filomena.

Los municipios involucrados en esta línea son los siguientes:

- Madrid: Aranjuez.
- Toledo: Ontígola, Ocaña, Noblejas, Villarrubia de Santiago, Santa Cruz de la Zarza.
- Cuenca: Tarancón, Huelves, Paredes de Melo, Vellisca, Huete, Caracenilla, Castillejo del Romeral, Cuevas de Velasco, Chillarón de Cuenca, Cuenca, La Melgosa, Los Palancares, Cañadas del Hoyo, Carboneras de Guadazaón, Arguisuelas, La Gamedosa, Yémeda-Cardenete, Villora y Enguídanos.
- Valencia: Camporrobles, Las Cuevas de Utiel, Utiel, San Antonio, Requena, El Rebollar, Siete Aguas, Venta-mina Siete Aguas, Buñol, Chiva, Cheste, Circuito Ricardo Tormo, Loriguilla, Aldaia, Xirivella y València (Sant Isidre, Sant Lluís y Nord).

Dicho sea en este punto que las rampas y los desniveles que existen en el trazado de esta línea no son infrecuentes ni extraordinarios respecto del resto de la red española de ferrocarriles. La



velocidad de los trenes, sin embargo, es menor en numerosos puntos que la que refleja la información contenida en el Proyecto 'XCuenca' según explican los propios trabajadores de la línea: sólo en el tramo de Tarancón a Cuenca, de 70 kilómetros, existen en estos momentos 18 tramos con limitación de velocidad, siendo estos de 30 km/h en 10 de ellos. Esta circunstancia ha propiciado un aumento considerable en los tiempos para recorrer la línea.

Los trabajadores de Adif en la línea corroboran el estado de deterioro que denuncia la Plataforma en Defensa del Ferrocarril, y añaden que durante los últimos años se viene dando una falta de inversión y mantenimiento notable, más allá del mínimo indispensable para que pueda circular con las mencionadas limitaciones de velocidad existentes en muchos tramos.

Con respecto a los destrozos causados por la tormenta Filomena, esgrimidos desde el Ministerio en el Proyecto 'XCuenca' como causa del cierre del tramo entre Cuenca y Utiel, sin embargo, los trabajadores ponen en duda la versión del Ministerio (que cifra la reapertura en 25 millones) y aseguran que los daños "ya se han reparado" para que el tren vuelva a circular con la limitación de velocidad previamente establecida, a 60 km/h. En este sentido, desde la Plataforma sostienen que ahora sólo existe una limitación de velocidad establecida después de Filomena, a 30km/h, en un tramo de 300 metros, entre Carboneras y Camporrobles. "En ningún momento se busca dar servicio al ciudadano, sólo se trae el tren porque es obligatorio", sentencian.

La estrategia planificada de los diferentes gobiernos de destinar todos los recursos a la alta velocidad y apostar por la línea de AVE pasaba inexcusablemente por dejar morir, intencionadamente, una línea de tren convencional que era competitiva.

Asimismo achacan a este deterioro, fruto de un mantenimiento insuficiente, el progresivo aumento de las limitaciones de velocidad, que ha elevado los tiempos de viaje de forma considerable, la reducción del número de trenes y el establecimiento de unos horarios "inservibles".

En este sentido, además, la Plataforma destaca la progresiva implantación de transbordos como otra causa de la pérdida de viajeros y de lo dificultoso del viaje. Recuerda que hasta hace unos años se podía viajar de forma directa de Cuenca a Madrid (en 2003 se llegaba directamente a Atocha) y ahora se llega a Aranjuez, para proseguir en otro convoy. En el caso de ir a Valencia, ahora es necesario viajar en bus desde Cuenca hasta Utiel y, al llegar a la capital levantina, primero el tren para en Sant Isidre, llegando en última instancia a València Nord tras casi media hora.

Sobre el tramo cerrado entre Cuenca y Utiel, algunos portavoces de la Plataforma se preguntan por las razones de que siga cerrado, y señalan que se deberían haber acometido los trabajos

para su reapertura: “Se está incumpliendo de manera flagrante, durante más de un año, la Ley del Sector Ferroviario, (art. 37), que obliga a ADIF a reponer en el plazo más breve posible los daños que pueden causarse por este tipo de fenómenos”, señalan.

El trayecto entre Madrid y Aranjuez se efectúa en tren de Cercanías; mientras que para el trayecto entre Aranjuez y Cuenca se emplean trenes diésel de cuatro vagones sin los servicios de vending que existen en otros trenes de media distancia; de Cuenca a Utiel existe autobús (sin servicios) y de Utiel a Valencia, trenes diésel visiblemente envejecidos, igualmente sin servicio de vending.

Uno de los aspectos que más destacan los usuarios de esta línea de tren, así como los trabajadores, es el incremento paulatino de los tiempos de viaje a lo largo de los últimos años, con la consiguiente pérdida de atractivo y competitividad. En estos momentos, y según los propios horarios de Renfe, el trayecto (con transbordo) entre Madrid (Atocha) y Cuenca supone 3 horas y 21 minutos (o 26, en función del horario y el sentido). Y de Cuenca a València Nord, 4 horas y 33 minutos.

Según datos de la Plataforma basados en datos de Renfe, en 2012 se tardaba en viajar de Cuenca a Madrid 2 horas y 25 minutos, una hora menos que en la actualidad. De Cuenca a Valencia, 3 horas y 5 minutos, casi una hora y media menos que ahora. Si nos remontamos a 1978, de Cuenca a Madrid se viajaba en 2 horas y 16 minutos; y de Cuenca a Valencia, 2 horas y 32 minutos.

Hay que tener en cuenta que, si se quita el tren, el trayecto que deberían hacer los usuarios desde un pueblo hasta Madrid, por ejemplo, necesitaría primero de un viaje en bus y, después, o bien desplazarse mediante lanzaderas desde Cuenca hasta la estación del AVE o bien usar el bus regular. Todo ello, dada la indefinición del Proyecto ‘XCuenca’, imposibilita comparar tiempos y, además, su coste económico.

El Proyecto ‘XCuenca’ basa una parte sustancial de sus argumentos para eliminar la línea de ferrocarril convencional en que “no tiene potencial” para el transporte de mercancías. Afirma que las rampas existentes restan capacidad de tracción a las locomotoras y que el número de vagones de cada convoy es menor y por tanto menos competitivo. A cambio, se establece el corredor por Albacete y Alcázar de San Juan como el único para este flujo de transporte entre Valencia y Madrid.

Se reconoce explícitamente que la vía se mantendrá en uso entre Aranjuez y Tarancón y, al mismo tiempo, sabemos que la línea entre Utiel y Valencia se va a renovar para que pueda ser integrada en la red de Cercanías de la capital valenciana.

La rampa en las inmediaciones de Buñol, en el tramo entre esta localidad y Utiel, es considerado el principal escollo orográfico, ya que hay que salvar una pendiente. Este desnivel, sin embargo, entra dentro de un tramo que se renovará en breve.

La Plataforma en Defensa del Ferrocarril y la Cámara de Comercio de Cuenca, por el contrario, apuestan por la actual vía convencional como eje futuro para el transporte de mercancías. Los empresarios, de hecho, afirman que sus colegas de Valencia también defienden la operatividad de esta línea, como ya expresaron en 2010.

La Plataforma sostiene que esta línea, una vez renovada, tiene gran potencial para mercancías al conectar Madrid con el principal puerto del país y la tercera ciudad del Estado, además de existir industrias intermedias en el trayecto. Según el informe de la Plataforma, en estos momentos hay dos cargaderos con explotación comercial (en Noblejas y en Ocaña) y tres sin actividad comercial (en Noblejas, Huete y Tarancón).

La Cámara de Comercio apunta que el corredor de Albacete supone “178 km más por tonelada” y constata que existe una “apuesta clara” del Ministerio por ese corredor, cuando podrían coexistir ambos, y destaca el posible papel de Tarancón como puerto seco por su cercanía a Madrid.

Uno de los aspectos que todo el mundo reconoce es la ineficiencia ecológica de los actuales trenes diésel que cubren la línea. Según los datos recogidos en el Proyecto ‘XCuenca’, contaminan hasta cinco veces más que un autobús, si bien es cierto que los trenes, en cambio, tienen mayor capacidad. La Plataforma, en este sentido, plantea que existe material rodante menos contaminante, como el empleado en algunas líneas en Catalunya.

Uno de los argumentos esgrimidos en el Proyecto ‘XCuenca’ reside en los supuestos elevados costes de seguir manteniendo una línea “ineficiente” como la actual de ferrocarril convencional, frente al AVE. De hecho, afirman que por cada viajero de tren convencional existe una compensación de 123 euros, habida cuenta de que se destinan 9,8 millones anuales a “compensar estos servicios”. Sin embargo, aquí se oculta cuánto nos cuesta cada viajero de Alta Velocidad y no se tienen en cuenta los millones que ha costado la línea Madrid-Valencia (aproximadamente 6.000 millones de euros, a amortizar en 50 años).

En septiembre de 2021, el resultado bruto de explotación de Renfe, es decir, la diferencia entre los ingresos y los gastos por la actividad comercial, excluidos los costes financieros, tributarios y de amortización, conocido como EBITDA por sus siglas en inglés, fue positivo por primera vez desde el inicio de la pandemia.



Sin embargo, según estimaciones de los Presupuestos Generales del Estado a partir de datos de Renfe y Adif, ambos entes alcanzaron una deuda real en 2021 de 25.701,40 millones de euros.

Con estas cifras, y tomando en cuenta el coste total de infraestructura, incluyendo la inversión inicial y las actuaciones de primer establecimiento, y el precio medio de los billetes vendidos en la línea de AVE Cuenca-Madrid, la Plataforma en Defensa del Ferrocarril de Cuenca estima que un viajero de dicha línea recibe una subvención indirecta de 400 euros por billete que asumen todos los españoles vía deuda, que contrasta con la afirmación del Ministerio de que compensa los servicios de esta línea por importe de 90.000 euros al año, a razón de 11,4 euros por viajero.

Del mismo modo el Ministerio argumenta que el tren convencional supone una compensación de 123 € por billete, cosa que la Plataforma niega porque no respondería a ninguna información objetiva ni rigurosa, y añade que, en todo caso, sería perfectamente posible emplear material rodante más barato en la línea de tren Convencional.

Asimismo, desde la Plataforma argumentan que es “indefendible” afirmar que el coste de operación por kilómetro es igual en el tren de media distancia Convencional (15,59€, según el Contrato Programa entre la Administración General del Estado y Renfe Viajeros para la prestación de los servicios OSP 2018-2027) que en el tren de media distancia de Alta Velocidad (15,95€, según el mismo documento), puesto que tomando los parámetros de personal, tracción, vehículo, talleres, limpieza y administración, y canon de infraestructura, el coste de operación por kilómetro del tren Convencional no sería superior a 5€.

Por su parte, el estudio elaborado en 2020 por la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF) sobre la inversión en infraestructuras de transporte en España en los últimos 35 años cifra la inversión en alta velocidad en 55.888 millones de euros, y constata una serie de sobrecostes (de un 33,6% en el caso de la línea Madrid-Valencia, con más de 1.200 millones de sobrecoste y, en otros casos, superando hasta en un 58% los costes presupuestados), previsiones equivocadas de viajeros muy por encima de la demanda real (resultando el número real de viajeros aproximadamente la mitad de la demanda prevista y situándose, en concreto, la línea Madrid-Cuenca-Valencia/Alicante-Murcia como uno de los corredores con peores datos en este sentido), disparidad en el reparto de recursos (el 81% de los fondos se concentra en Madrid, Barcelona y Cádiz) y falta de planificación estratégica que señalan al AVE como ejemplo de ineficiencia en inversión pública.

Las líneas del corredor de Levante, tras 6 años operativas, tienen una demanda anual de 5,3 millones de pasajeros, muy lejos de los 9 millones que la Comisión Europea sitúa en el mínimo de demanda necesario para que una línea de alta velocidad sea rentable. Adicionalmente, la

AIReF informa de que los viajeros de alta velocidad suponen el 5,3% de los viajeros de ferrocarril metropolitano.

AIReF afirma en su informe que existe una “completa desconexión entre la planificación estratégica, los recursos disponibles disponibles y las previsiones económicas”, y recuerda que “España cuenta con la segunda red de alta velocidad ferroviaria más extensa del mundo con 3.086 km, por delante de la de cualquier otro país europeo y solo por detrás de la de China. (...) Sin embargo, su intensidad de uso es la más baja de todos los países con una red significativa de alta velocidad ferroviaria”.

La amortización de la inversión en la línea de tren AVE Madrid-Valencia se previó a 50 años. Con las actuales cifras, y según el informe de la AIReF, el plazo para recuperar dicha inversión no será inferior a 75 años. Y añade que “teniendo en cuenta la inversión pendiente, la gran cantidad de territorio que cubren y su baja población, es muy probable que una evaluación futura con todas las líneas construidas arroje resultados aún más desfavorables”.

El informe de AIReF afirma contundentemente que “la red de alta velocidad no ha logrado mejorar la cohesión territorial. Los resultados de todos los análisis realizados indican que el AVE ha contribuido a aumentar las disparidades provinciales, tanto en los tiempos como en los costes generalizados de viaje. La alta velocidad ferroviaria ha beneficiado más a las provincias que tenían una situación más ventajosa en el escenario sin AVE y, por lo tanto, su construcción ha incrementado las disparidades territoriales, aunque de manera moderada”.

Por último, destacamos el apartado del informe de AIReF en el que se dice que “Los resultados globales del ACB [Análisis Coste Beneficio] muestran rentabilidades socioeconómicas entre nulas y mínimas en todos los corredores de alta velocidad, lejos de los mínimos exigibles para la ejecución [de] proyectos de infraestructuras. Los beneficios sociales no compensan los costes fijos de la construcción, y no ofrecen seguridad en escenarios sujetos a incertidumbre y en los que el coste de oportunidad de los fondos públicos es elevado”.

La supresión de la línea de ancho convencional después de haberla dejado morir durante años, con el argumento de que tal y como está no recibe viajeros, y eludiendo cualquier posibilidad de inversión para su mejora, nos parece un posible ‘proyecto piloto’ y un peligroso precedente que podría exportarse a otras líneas de nuestro país que ya cuentan con un AVE en su misma provincia o comarcas.

Según este razonamiento, las comunicaciones entre los pueblos que se sitúan en estas líneas y entre estos y la capital de provincia se deberían hacer por carretera y a demanda, con el único argumento de una teórica competitividad y rentabilidad económicas, a pesar de que esto

conlleve el desconcierto de los viajeros, desconocedores de cómo funcionará el sistema y sin la certeza de un servicio regular.

Asimismo, esta estrategia lo fía todo al transporte concesionario por carretera, un modelo que, lejos de asegurar la comunicación entre territorios, se vuelve flexible y con una mayor posibilidad de cancelación.

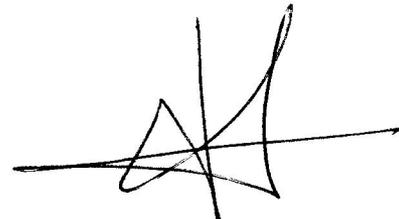
Por todo esto, se pregunta:

1. ¿Cuáles son y dónde están las rampas máximas en la actual red española de ferrocarriles?
2. ¿Cuáles son las características de las líneas de ferrocarril que circulan por dichos puntos?

Madrid, Congreso de los Diputados, a 11 de mayo de 2022



Rafael Mayoral Perales
Diputado



Laura López Domínguez
Diputada