



## LA FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL CALIFICA DE DISLATE EL “PROYECTO DE MOVILIDAD ALTERNATIVA” PROPUESTO POR CEOE-CEPYME CUENCA EN LA LÍNEA ARANJUEZ A VALENCIA

**Ciudad Real, 2-8-2021.** Tras la publicación del “Proyecto de Movilidad Alternativa”, elaborado por CEOE-CEPYME Cuenca, en el que esta organización propone el cierre definitivo y el desmantelamiento del tramo Tarancón - Cuenca - Utiel de la Línea de Ferrocarril Aranjuez a Valencia, sustituyendo los actuales servicios ferroviarios por servicios por carretera, la **Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril califica de dislate este proyecto y manifiesta a través de este comunicado, su rotunda oposición y rechazo a las medidas contempladas en él.**

- **La solución propuesta es incongruente con una organización** que dice representar y defender los intereses de las asociaciones y empresas de la provincia de Cuenca, pero para conseguir su desarrollo socio-económico pretende nada más y nada menos que la eliminación de una vía de comunicación –claves en todo proceso de desarrollo desde la Prehistoria– en vez de reclamar e incluso exigir a las autoridades competentes la mejora de las infraestructuras y las comunicaciones.
- Causa asombro y extrañeza que CEOE-CEPYME Cuenca utilice como coartada la actual suspensión temporal del servicio ferroviario –situación que debía estar ya resuelta y cuya causa objetiva es la nula inversión destinada al mantenimiento de la Línea– para convertirla en una suspensión definitiva, presentando un proyecto infumable que, **camuflado bajo una aparente mejora del servicio público, probablemente intente encubrir otro tipo de intereses.**
- **Es un proyecto anacrónico, contrario a las directrices marcadas por la Unión Europea**, que aparece precisamente en este año 2021, declarado Año Europeo del Ferrocarril; una iniciativa de la Comisión Europea destinada a destacar los beneficios del ferrocarril como medio de transporte sostenible, inteligente y seguro.

Esta iniciativa, adoptada por Decisión (UE) 2020/2228 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de diciembre de 2020 y publicada en el DOUE nº 437, de 28 de diciembre de 2020, establece en su artículo 2 que **el Año Europeo del Ferrocarril tiene como objetivos específicos**, entre otros:

1) *promover el ferrocarril como un modo de transporte sostenible, innovador, interconectado e intermodal, seguro y asequible, en particular resaltando su papel como:*

i) *elemento determinante que ayuda a lograr el objetivo de neutralidad climática de la Unión de aquí a 2050,*

ii) *pilar de una red logística eficaz, capaz de garantizar servicios esenciales, incluso en situaciones de crisis imprevistas, y*

iii) *modo de transporte que llegue al público en general, especialmente a los jóvenes, por ejemplo, presentando el ferrocarril como una oportunidad profesional atractiva;*

2) *reforzar la contribución del ferrocarril a la economía de la Unión, su industria, incluida su competitividad global, su comercio y su sociedad, en particular, aquellos aspectos relacionados con el desarrollo regional y local, el turismo sostenible, la educación, la juventud, la cultura y la mejora de la accesibilidad para las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida, y, en particular, prestando atención a las necesidades de las personas de mayor edad.*

- **En pleno proceso hacia la transición ecológica no se sostiene que el planteamiento sea desviar el tráfico a la carretera eliminando la prestación de un servicio ferroviario sujeto a Obligación de Servicio Público (OSP) por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2017, por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de viajeros competencia de la Administración General del Estado en la Red Ferroviaria de interés general.**
- Si bien es cierto que la línea no está electrificada y reconocemos que el coste/beneficio de su electrificación puede no ser viable, no es menos cierto que actualmente están en marcha en todo el mundo **multitud de proyectos basados en el tren de hidrógeno, una apuesta tecnológica limpia para sustituir al diésel y avanzar en el proceso de descarbonización.**

Uno de los pilares para combatir la despoblación es que el territorio disponga de un servicio óptimo de transportes y, en este marco, **el tren de hidrógeno puede desempeñar un papel clave en la explotación de las líneas ferroviarias no electrificadas y en la lucha contra la España vaciada.**

En este sentido, conviene destacar que **en España ya están en marcha varios proyectos:**

- ◆ Talgo iniciará a finales de este mismo año en la provincia de Badajoz el periodo de pruebas y validación de su tren de hidrógeno Talgo Vittal-One.
- ◆ CAF lidera el proyecto FCH2Rail en el que participa un consorcio de empresas, entre ellas Renfe y Adif cuyas primeras pruebas podrían llevarse a cabo en julio de 2022 en la Línea Zaragoza a Canfranc.
- La red ferroviaria, además de estar vertebrada por las grandes líneas de alta velocidad que conecten las capitales de provincia, **debe disponer de otra red de servicios regionales y cercanías que permitan a los usuarios una flexibilidad en su movilidad.**
- **Es un proyecto que dispara con pólvora ajena.** Carece del más elemental estudio económico de viabilidad; no figura ni una sola cifra; ni una sola iniciativa empresarial directa más allá del cemento y del ladrillo; ni naturalmente un solo euro de inversión privada. Todo lo fía a la financiación pública que siempre sale rentable y no se asume ningún riesgo. Parece que más que un proyecto para contribuir es un proyecto para percibir.
- **CEOE-CEPYME Cuenca muestra una ignorancia supina de la normativa** al instar a que sea el propio Adif el que asuma el coste de reconversión de la traza en Vía Verde, una vez desmantelada la Línea.
- En cuanto a las actuaciones urbanísticas sobre suelo público de uso ferroviario contempladas en el proyecto, la Federación se reserva su respuesta hasta **recabar determinada información y analizar en profundidad una serie de cuestiones de intereses personales**, que sospechamos pueden estar detrás de este absoluto despropósito.
- La **Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril** quiere dejar constancia de que **no ha recibido petición alguna por parte de CEOE-CEPYME Cuenca, ni ha concedido ninguna autorización para el uso de las fotografías de esta línea** que figuran en su Web <http://www.fcmaf.es>, concretamente de la fotografía del “Viaducto del Imposible” y que, **haciendo un uso torticero de Internet, CEOE-CEPYME Cuenca ha plasmado en la página 21 de su documento convenientemente mutilada para ocultar su autoría.**

Puesto que la Federación no puede bajo ningún concepto prestar la más mínima colaboración, tanto por acción como por omisión, a una iniciativa que persigue unos fines incompatibles con los principios que defiende, **insta a CEOE-CEPYME Cuenca a la retirada inmediata de la fotografía del “Viaducto del Imposible”** que figura en su documento y a que acredite la fuente de la misma.

- Por último, **emplazamos a los Ayuntamientos, incluido el de Cuenca capital, por los que discurre la línea de ferrocarril para que manifiesten su rechazo a este disparatado proyecto** que atenta contra el interés público **y reiteramos nuestra petición de respuesta a la Diputación de Cuenca y a las Consejerías de Fomento de la Comunidad Valenciana y de Castilla-La Mancha** a las que la Federación envió sendos escritos el pasado día 26 de febrero y todavía no ha obtenido contestación al respecto.

**Conviene no olvidar que esta Línea de Ferrocarril comunica cuatro provincias (Madrid, Toledo, Cuenca y Valencia) que pertenecen a tres Comunidades Autónomas.**

