

El Grupo Municipal 'Cuenca en Marcha - Unidas por Cuenca', al amparo de lo establecido en el art. 97.3 RD 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales y en correspondencia con el art. 52 del Reglamento Orgánico Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Cuenca, presenta para que el Pleno en su convocatoria ordinaria de 27 de mayo de 2024 someta a su debate y aprobación la siguiente,

MOCIÓN PARA TRASLADAR LA ESTACIÓN DE LA LINEA DE ALTA VELOCIDAD AL CENTRO DE LA CIUDAD Y ASÍ DISPONER DE UNA ESTACIÓN MULTIMODAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

En la actualidad los vecinos y visitantes de Cuenca tardan más de una hora para desplazarse desde o hacia la estación del AVE Fernando Zóbel, usando el transporte público. La principal queja de los visitantes que recibe Cuenca, es precisamente la nefasta conexión de la estación con la ciudad.

A la insensata decisión de instalar la estación del AVE en el paraje de la Estrella, se une el cierre de la línea de tren convencional, que podría ser reversible, a la vista de la admisión de las medidas cautelares del Tribunal Supremo, que impiden el desmantelamiento de la infraestructura ferroviaria hasta que emita sentencia.

Sin embargo, la Diputación de Cuenca, está dispuesta a gastar 43 millones de euros para trasladar el centro de tratamiento de residuos del AGES 5, desde su ubicación actual (junto a la estación Fernando Zóbel), hasta un lugar situado a 21 km, con el consiguiente encarecimiento de la gestión de los residuos. Tanto es así, que este Ayuntamiento ha presentado alegaciones, oponiéndose a dicho traslado y valorando el aumento del coste de la recogida y transporte de los residuos en 1.695.361,79 Euros cada año (que supondrá un notable incremento en el recibo del contribuyente) y el aumento de gases de efecto invernadero en 3 millones de Kg de CO₂, según datos de este Ayuntamiento.

El principal motivo para el traslado de la planta de tratamiento, es precisamente su cercanía a la estación y los malos olores que desprende. Hay que recordar que la planta de tratamiento, aunque se instaló mucho antes que la estación, todavía está operativa, faltando varios años para el fin de su vida

útil. Este inconveniente en cuanto a los “malos olores”, ya fue advertido por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la JCCM, presentando alegaciones en el expediente sometido a información pública para la construcción de la estación del AVE. Alegaciones que no fueron tenidas en cuenta.

Este gasto parece desproporcionado cuando se compara con las necesidades cotidianas y los inconvenientes de los habitantes de la ciudad de Cuenca debido al emplazamiento actual de la estación del AVE, lejana y poco práctica. Creemos firmemente en el potencial positivo que tendría para la ciudad de Cuenca si se traslada la estación hacia un lugar más accesible en el corazón mismo de nuestra ciudad, disponiendo así de una estación multimodal, permitiendo recuperar el tren convencional y junto a la estación de autobuses.

Técnicamente es posible la entrada de las vías del AVE a la estación actual en el centro. Así lo demuestra el proyecto inicial del Ministerio en el “Documento Complementario relativo al subtramo Madrid- Cuenca, del Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid- - Castilla la Mancha - Comunidad valenciana - Región de Murcia. Tramo Madrid - Albacete/Valencia” sometido al trámite de información pública mediante nota - anuncio publicada en el B.O.E. de fecha 19 de septiembre de 2000.

Dicho documento, planteaba como **mejor solución** para la ciudad de Cuenca, una similar a la ejecutada en Zaragoza y en Lérida, consistente en la construcción de un Bypass, para que los trenes con parada en Cuenca, pudieran entrar en la ciudad, mientras que los que no, discurrieran por el trazado actual. Esta solución solamente suponía incrementar en un minuto el tiempo de viaje, según ese documento.

Se realizaron en su momento las mediciones correspondientes, por parte de técnicos ferroviarios, y se demostró que existe espacio suficiente en el pasillo ferroviario actual para la construcción de doble vía para los trenes AVE y los trenes convencionales, así como para la instalación de la catenaria correspondiente y resto de elementos de la infraestructura ferroviaria con plenas garantías y cumpliendo con la legalidad.

En cuanto al coste de este nuevo ramal ferroviario al centro, en su momento, el Estudio Informativo lo estimaba en 114 millones de Euros, **siendo financiado por el Ministerio de Fomento de entonces**. Aunque en estos momentos los costes fueran algo mayores, se podría financiar casi un tercio de la inversión con el coste del traslado del centro de tratamiento de residuos. Pero a partir de fondos europeos y con el apoyo decidido de este Ayuntamiento, la Diputación Provincial de Cuenca, ADIF y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, todas ellas del mismo signo político, se podría conseguir el resto de la financiación. [De hecho, el Gobierno de España había ejecutado en marzo](#)

[de este año 11.166 millones de euros de los fondos europeos de recuperación destinados a impulsar el ferrocarril el uso del transporte público y la movilidad activa.](#)

También es viable urbanizar los terrenos de ADIF, integrando y permeabilizando las vías. Desde hace años, existe (y este grupo municipal defiende), una propuesta urbanizadora diseñada por un estudio de arquitectura con experiencia en la integración urbana del ferrocarril. Además, el actual equipo redactor del POM defiende también la posibilidad de integración urbana de dichos terrenos sin eliminar la infraestructura ferroviaria.

Ante el impasse jurídico sobre el tren convencional que puede durar años, lo lógico (en vez de la parálisis actual con los terrenos de ADIF), es aprovechar esta oportunidad, para dar un giro hacia un modelo de transporte sostenible. De esa manera, avanzar hacia una ciudad compacta, reduciendo la movilidad y disponiendo de numerosas alternativas de transporte en el centro: ferrocarril convencional, AVE y autobuses urbanos e interurbanos, o lo que es lo mismo, conseguir una estación multimodal en el centro a no más de 15 minutos a pie o en bicicleta de todo el vecindario de la ciudad.

Por todo ello,

ACORDAMOS:

PRIMERO. – Que este Ayuntamiento solicite que las entidades implicadas (Diputación Provincial de Cuenca, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Consejería de Fomento de la JCCM y ADIF) se coordinen, elaboren un convenio de colaboración o modifiquen el vigente de 16/09/2024, busquen la financiación y el procedimiento, para que, en el menor tiempo posible, Cuenca disponga de una estación multimodal en el centro, por la que discurran, tanto trenes de alta velocidad como convencionales.

SEGUNDO. – Que se inste a la Diputación Provincial de Cuenca a que desista del proyecto de trasladar la planta de tratamiento y vertedero del AGES 5 a 21 km de la ciudad, por su impacto medioambiental, alejado de la ciudad e innecesario y que dichos fondos los dedique a financiar parte del costo del traslado de la estación del AVE al centro de la ciudad de Cuenca.

TERCERO. – Que se ponga en marcha un plan urbanizador en los terrenos de ADIF de manera que se consiga coser la ciudad a ambos lados de las vías, y así permeabilizarlas al tránsito de personas y vehículos como ya ocurre en numerosas ciudades españolas y europeas.

Firmado en Cuenca, a 17 de mayo de 2024.



Fdo.: María Ángeles García Jiménez.
Portavoz del Grupo Municipal 'Cuenca en Marcha – Unidas por Cuenca'