



Comunicado 97

SECTOR

Sector Federal Ferroviario

21 de julio de 2022

CGT

CIERRE DEFINITIVO LINEA UTIEL-CUENCA-ARANJUEZ

Ayer fue un día muy triste, no solo por la carga emotiva de quienes realizamos el viaje reivindicativo desde Cuenca a Aranjuez en el último tren de la línea, y convocamos y asistimos a las concentraciones de Aranjuez y Cuenca, sino, porque **la sociedad pierde otra línea de Tren Convencional, con lo que ello conlleva en el plano ferroviario, medioambiental, social y económico.**

Es intolerable la hipocresía del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que dice incentivar políticas medioambientales, pero, que, a la hora de aplicar estas políticas, lo hace en **sentido contrario**. Potenciar el servicio ferroviario, **no es cerrar líneas convencionales** intentando paliar las desigualdades de la España vaciada, no es **dejar a estos territorios y a sus habitantes sin tren.**

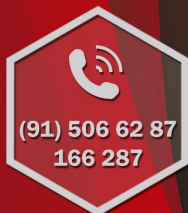
El tren es el modo de transporte grupal más sostenible que existe, y en un contexto de **emergencia climática**, como el actual, es la herramienta más eficaz para **reducir la carbonización del transporte, vertebrar el territorio y enfriar el planeta.**

Con el cierre de la línea Utiel-Cuenca-Aranjuez, se da carpetazo a más de 139 años de historia, finiquitando de un plumazo, lo que los diferentes gobiernos se encargaron de matar de forma lenta por inanición. Tras un periodo de esplendor durante los años 80-90, se reconvirtieron las estaciones en apeaderos y se redujo el servicio, eliminando inversiones económicas durante 35 años, que desembocó en una **situación insostenible**, con tramos de 120 km, entre Utiel y Cuenca a una velocidad máxima de 60km/h, con limitaciones de velocidad de 20 km/h, duplicando los tiempos de viaje con respecto a 30 años atrás.

La inauguración del AVE, y la entrada de las OSP en 2013, acabó de condenar a la línea, reduciendo el servicio un 25%, y perpetuando transbordos durante una década por las obras, en una **estrategia clara de deterioro del servicio** para no tener competencia, y tener la **excusa perfecta del cierre.**

La tormenta filomena el 8 de enero de 2021, afectó a la totalidad del servicio ferroviario español, pero, en este caso, supuso el "tiro de gracia" a esta línea, ya que nunca volvió a reabrirse, bajo la excusa de un deterioro cuestionable.

Tanto **desde CGT, como las diferentes Plataformas Territoriales de Defensa del Ferrocarril en las que tenemos presencia**, reaccionamos rápidamente anticipándonos a las pretensiones, con concentraciones en Valencia-Utiel-Cuenca y Aranjuez, repetidas y periódicas, hasta llegar a varias decenas, con dos manifestaciones multitudinarias en Cuenca, y cada día 7 de cada mes en la estación de Camporrobles, sobre todo, después del anuncio del "**Plan XCuenca**" que básicamente pretende **sustituir el servicio ferroviario por autobús**, para más adelante convertirse en un **servicio a demanda, aumentando el servicio de alta**





Comunicado 97

SECTOR

Sector Federal Ferroviario

21 de julio de 2022

CGT

velocidad con Cuenca, **levantando las vías** y convirtiéndola en una **vía verde** de 260 km, sin conexión ferroviaria, lo que la hace inoperativa de entrada. Como últimas medidas, se sitúan, la **recalificación de los terrenos** que quedan libres, y que, en Cuenca, quedan bajo la **especulación** más sangrante, el cierre definitivo de la línea Utiel-Cuenca, pero, también, el tramo de línea que seguía operativo entre Cuenca y Aranjuez.

En breve, llegarán **24.200 Mill. de € de los fondos "Next Generation"** para el ferrocarril, de los que 23.500 Mill. irán destinados a Alta Velocidad, con un nuevo impulso a este medio de transporte medioambiental, social y económicamente insostenible, además de un colosal devorador de recursos.

La rehabilitación de la línea Utiel-Aranjuez, costaría, **según ADIF, solo 145 Mill. de euros**, una cantidad irrisoria, teniendo en cuenta la aportación a estos territorios, y una pizca, teniendo en cuenta los innecesarios 87.000 Mill. de euros gastados en Alta Velocidad en los últimos años.

Por otro lado, el **anuncio de la gratuidad del servicio** de Cercanías y Media Distancia, debería significar una magnífica noticia, pero se queda en muy poco, porque **establecer gratuito, un mal servicio**, no hará que aumente la demanda de l@s usuari@s que lo utilizan para desplazarse diariamente a sus trabajos, centros de estudios o médicos, ya que la gratuidad, no incentiva un mal servicio, y/o aquél que no existe.

Fomentar el tren supone mejorar el servicio ferroviario y aumentar las frecuencias, para luego incentivarlo con un precio reducido o gratuito, pero una medida, sin la otra, solo induce a usuari@s de ocio, dejando las **carreteras en los mismos niveles de saturación** que anteriormente.

Resulta paradójico que ayer se cerrara una línea de tren convencional, y que hoy, se esté inaugurando una de Alta Velocidad a Burgos. Es la demostración clara de la apuesta de los diferentes Gobiernos, y el certificado de defunción de la Media Distancia ferroviaria y de los territorios que atraviesa.

A pesar de todo, no nos damos por vencid@s, y **seguiremos presionando con la Acción Directa** y con las herramientas que tengamos a nuestro alcance para demandar la reapertura, utilizando el Parlamento Europeo para obligar a la rectificación, y pidiendo figuras de protección de esta línea centenaria para **evitar el levantamiento de las vías.**

Hoy dejamos atrás la emotividad de estos últimos días, y volvemos a **reivindicar con más insistencia que nunca, la moratoria de la Alta Velocidad, y un ferrocarril Público, Social, Sostenible, Asequible, Accesible, Seguro y de Calidad.**

CGT, DÉCADAS DEFENDIENDO EN FERROCARRIL DE TOD@S

