

## **Propuesta #23.**

### **«Eliminación de la barrera ferroviaria».**

El Coste de Oportunidad que supone para la ciudad el estado en el que se encuentran los suelos del denominado Plan Especial de Reforma Interior número 7 «suelos de RENFE» es inasumible por más tiempo.

La centralidad de dichos suelos y la barrera física que su actual configuración supone para la relación entre los barrios de uno y otro lado de las vías del tren hace que todo esfuerzo de planificación urbanística resulte vano si no se acomete un proyecto de remodelación de los mismos.

Mucho se viene hablando en los últimos años en relación a la cuestión del futuro del tren convencional preguntándonos si las vías del tren deben o no permanecer donde están en la actualidad, cuestión que inmediatamente remite a tres posibles supuestos:

1. Supresión de la vía convencional y apuesta por la declaración de interés público de la línea del AVE.
2. Construcción de un trazado alternativo al actual con una nueva estación en las inmediaciones de la Fernando Zóbel.
3. Reconfiguración de las actuales instalaciones para su integración efectiva en la ciudad.

Desde nuestro punto de vista, el problema fundamental para la ordenación de la ciudad no estriba tanto en la posición que ocupa el ferrocarril convencional en la ciudad sino en el estado en el que el servicio se encuentra.

La decisión sobre el futuro de la infraestructura ferroviaria supera con mucho el ámbito de decisión municipal, siendo en último extremo responsabilidad de las Administraciones Territoriales de la Junta de Comunidades de Castilla—La Mancha y del Estado.

Esto sin embargo no está reñido con el impulso por nuestra administración de cuantas acciones sean precisas para procurar una mejor adaptación del sistema ferroviario a las necesidades de la ciudad.

Con independencia de la decisión final que se adopte sobre el futuro del tren convencional, pensamos que la ciudad y las vías del tren han de convivir en el corto medio plazo. Ofertar ahora una u otra solución concreta supone a nuestro juicio una grave intromisión en los trabajos de redacción del POM. Es cierto que una parte muy importante de los suelos ferroviarios no son hoy día utilizados en modo alguno y también que el funcionamiento actual de la infraestructura permitiría la cesión de los mismos y su utilización por la ciudad (hecho que implica un periodo de gestión urbanística que siendo realistas alcanzará probablemente la totalidad de la próxima legislatura).

Nosotros nos proponemos como objetivo sentar las bases de dicha utilización y sobre todo intervenir para mejorar la conectividad entre los dos lados de la vía. Por medio del documento técnico de Plan de Ordenación (cuya formalización definitiva está programada para el verano de 2020) definiremos «puentes» que como en su día sucediera con el paso inferior ejecutado en calle Oregano procuren una mejor comunicación de los barrios, facilitando el funcionamiento conjunto del sistema urbano.

La primera referencia escrita en relación con la percepción como barrera del trazado del ferrocarril la encontramos en la memoria justificativa del PGOU de 1976:

*«El crecimiento de Cuenca ha llevado a que los terrenos de uso ferroviario de Renfe estén actualmente rodeados de edificación urbana. Esto supone que la ciudad está dividida en dos por dichas instalaciones ferroviarias que constituyen desde hace ya bastantes años una barrera que dificulta grandemente el funcionamiento interno de la ciudad. (...) A pesar de ello, siendo realistas y teniendo en cuenta la situación socio—económica de Cuenca, (tanto actual como previsible), de acusada debilidad,*

*el equipo redactor ha desechado, después de analizarla, la posibilidad a corto y medio plazo (es decir, en un horizonte mínimo de 12 años) de proponer el traslado de las instalaciones ferroviarias al Oeste del río Moscas».*

*En cambio, ha optado por la ordenación de los terrenos de Renfe que, sin cambiar sustancialmente el suelo ocupado, permita la consecución de los siguientes objetivos:*

*—Mejorar la conexión entre los desarrollos urbanos de uno y otro lado del ferrocarril.*

*—Crear las condiciones urbanísticas y de gestión que permitan la mejora de las instalaciones de las terminales de pasajeros y de carga, y su ubicación en una localización más idónea respecto del desarrollo futuro de la ciudad.*

*—Reordenar el suelo, que, perteneciendo a Renfe, no sería — después de realizadas las operaciones contenidas implícitamente en el objetivo nº2— necesario para el funcionamiento ferroviario; de modo que, por una parte, ayude a cubrir parte de los déficits de equipamiento urbano existentes hoy día y, de otra, garantice — merced a las posibilidades de aprovechamiento lucrativo de parte de los terrenos — la viabilidad financiera, a corto y medio plazo, de las operaciones implícitas en la reordenación».*

*Desde entonces andamos enredados en un debate interminable respecto de cuál es la mejor de las soluciones, olvidando que en ocasiones la mejor es enemigo de lo bueno».*

### **Este es el problema. Han transcurrido 43 años y la situación sigue siendo la misma**

Con fecha 18 de Julio de 1992, el Ayuntamiento de Cuenca y Renfe (hoy ADIF), suscribieron un 1er Convenio Urbanístico cuyo objeto principal era la ordenación urbanística de los terrenos susceptibles de ser liberados del uso ferroviario en el ámbito de la estación de Cuenca.

Nuestro plan general vigente, aprobado en 1996, refiriéndose al trazado ferroviario delimitó, en desarrollo del convenio firmado con RENFE, un ámbito de reforma interior conocido efectivamente como PERI 9 (con superficie aproximada de 135.043 m<sup>2</sup>), estableciendo para el mismo los siguientes objetivos urbanísticos:

- Completar la ordenación de la ciudad derivada del vacío y separación histórica producida por la existencia de las instalaciones ferroviarias en base a que en la actualidad ha perdido su utilidad directa.
- Resolver la comunicación viaria y peatonal de las dos partes de la ciudad tradicionalmente divididas.
- Completar equipamientos y áreas libres, de las que son parcialmente deficitarios los barrios anejos, Paseo de San Antonio y San Fernando.
- Resolver déficit de aparcamiento público en la zona.
- Creación de elementos de separación de los nuevos suelos residenciales con las instalaciones ferroviarias.

La decisión de establecer la estación de Alta Velocidad en el paraje de la Estrella vino a complicarlo todo, dando lugar a la paralización definitiva de la ejecución del convenio.

En el documento de revisión del PGOU tramitado en el año 2006 (el de los doscientos mil habitantes en 2020), se contemplaba el traslado de la estación de mercancías y la realización de importantes inversiones para la reconversión del trazado existente.

*«La operación del PERI—9 deberá garantizar la transformación del suelo ocupado actualmente por las instalaciones ferroviarias, en suelo urbano, destinándolo a usos residenciales, de equipamiento, de terciario avanzado, espacios libres y deportivos y de espacios de innovación para la industria. Este cambio de uso se justifica por las menores necesidades de suelo por parte de RENFE y la posibilidad de dar continuidad a la trama urbana evitando la barrera ferroviaria».*

Con fecha 24 de julio de 2006, el Ayuntamiento de Cuenca y ADIF suscribieron en desarrollo de esta idea un nuevo convenio urbanístico, que dejaba sin efecto el firmado en 1992.

La entonces Dirección de Construcción de Vía e Instalaciones de ADIF, a través de la asistencia técnica CLOTHOS, elaboró en diciembre de 2008 el «Proyecto Constructivo de Remodelación de las Instalaciones Ferroviarias situadas en la actual Estación de Cuenca». Este Proyecto tiene un presupuesto base de Licitación de 10.018.068, 91 €.

La Corporación Municipal presidida por el Grupo Popular en los años 2007—2011 llevó a cabo con expertos de la UIA (Organismo Internacional para el desarrollo de iniciativas urbanas) un Estrategia Integral de Desarrollo Urbano para la ciudad, y entre sus conclusiones:

*«Se recomienda la supresión de las vías de ferrocarril y su re—direccionamiento por la periferia.*

*Una vez resueltas las cuestiones de titularidad del terreno y retiradas las vías, el PERI 9 se puede plantear como la continuación del Bosque Urbano, que penetra en la ciudad a modo de «dedos verdes».*

*Para rematar los bordes de este sector, que actualmente dan su espalda al espacio abierto, se recomienda plantear franjas de vivienda.*

*Esta zona es ideal para albergar equipamientos deportivos y otras dotaciones públicas.*

*Se contempla la reutilización de la estación para usos culturales o de ocio».*

La operación supone una oportunidad única de intervenir en la ciudad «influyendo» decisivamente en su futuro.

El Ayuntamiento debe ejercer un liderazgo decidido en la conceptualización y programación de la intervención.

La propiedad de los terrenos corresponde a ADIF y al Ministerio de Fomento la decisión sobre el futuro de la vía.

Hacer viable el desarrollo de estos terrenos es un reto.

La colaboración «público—privada» se antoja la única alternativa posible.

En fecha 18/10/2011 se firmó un protocolo, entre el Ministerio de Fomento (José Blanco), el Ayuntamiento de Cuenca (Juan Ávila) y ADIF para la integración urbanística del ferrocarril en el municipio de Cuenca que no llegó a concretarse en nada.

El protocolo contempla la realización de los estudios técnicos y económicos para una actuación que incluye:

- Sustitución de la actual estación de ferrocarril de Cuenca Convencional por una nueva estación de viajeros para atender al tráfico convencional.
- Ejecución de un nuevo haz de vías en esta estación
- Traslado y reposición de las instalaciones auxiliares ferroviarias situadas en el casco urbano.

La línea de tren convencional Madrid—Valencia está constituida por una vía única sin electrificar con bloqueo telefónico (sistema de seguridad muy arcaico y que solo se mantiene en líneas de muy poco tráfico).

El estado actual de la vía se considera precario, con más de 200 kilómetros donde se alternan tramos que han sido rehabilitados con material de segundo uso con otros donde aún hay traviesas de madera. Existen 7 estaciones y 2 apartaderos particulares. Por esta línea circula un tráfico de media distancia de 10 trenes en días laborables y 8 los sábados y domingos.

La duración aproximada del trayecto es de 6 horas y 18 minutos entre Valencia y Madrid, (frente a las 1,42 horas del tren de alta velocidad), de 3 horas en los servicios entre el trayecto de Valencia y Cuenca, y de 2 horas y 54 minutos si se hace el trayecto de Madrid y Cuenca.

De acuerdo con la información suministrada por ADIF el número de usuarios al año asciende a 40 000:

- 40 000 accesos de ida y 40 000 acceso de vuelta
- $40.000/365 = 110$  personas/día
- 110 personas día/ 5 trayectos diarios = 22 personas por tren.

Sobre la línea solo se realizan trabajos de mantenimiento ordinario. El coste estimado de este mantenimiento es de 1.400.000 euros /año.

Los costos de mantenimiento de vía convencional en España son del orden de 50 000 €/km al año, (aunque esta media esconde enormes disparidades, ya que una vía única sin electrificar y con bloqueo telefónico puede tener costos del orden de 10 000 €/km al año).

En nuestro caso, en el mejor de los casos 4 millones de euros al año, a los que habría que unir el coste indeterminado de las intervenciones urbanas para resolver la conectividad de los suelos existentes a uno y otro lado de la vía (costes que en 2006 se estimaron en 10,3 millones de euros).

Según las estimaciones del Ministerio:

La construcción de nuevo trazado ferroviario supondría un coste de 4,35 millones de euros.

Una nueva estación costaría 8 millones € (el equivalente a los costes de mantenimiento de 2 años).

La construcción de una nueva avenida de conexión entre el AVE y el centro de la ciudad 7 millones más.

La urbanización de los terrenos aproximadamente 16 millones de euros.

En total (considerando proyectos y expropiaciones), cerca de 80 millones de euros.

En la legislatura que terminamos, nuestro Ayuntamiento se incorporó a un grupo de trabajo constituido por el Ministerio (a iniciativa municipal) con Junta de Comunidades y Diputación, presentando una propuesta de actuación cuyas directrices generales fueron:

La supresión del actual trazado ferroviario a través de la construcción de un trazado alternativo que, discurriendo en paralelo con el trazado actual de la línea AVE, hiciese posible:

- 1.— Una transformación urbanística integral de los suelos ocupados hoy día por la Red Ferroviaria
- 2.— La construcción de una estación intermodal de transportes alrededor de la estación AVE Fernando Zóbel.

El Equipo de gobierno propuso esta opción «como medida más adecuada para la continuidad de la vía convencional» apostando por su aprovechamiento para el transporte de mercancías.

Tanto el Ministerio de Fomento como el órgano gestor de la infraestructura ADIF consideran que para habilitar dicho transporte de mercancías sería necesario invertir en la vía cerca de 1000 millones de euros (439 en su renovación y el resto en su electrificación y en el acondicionamiento de las estaciones).



Ni uno ni otro consideran esto una opción, máxime cuando el corredor ferroviario Valencia—Albacete—Madrid es uno de los de mayor eficiencia de España, con capacidad para un volumen muy superior al actual.

Por todo lo anterior y como resumen de propuesta decimos que es imprescindible impulsar con determinación la redacción del nuevo plan de ordenación municipal, una de cuya varias entradas es su reconocimiento como proceso de interlocución multinivel entre administraciones, administraciones y propietarios de suelo, administraciones y empresarios, administraciones y ciudadanía.

Nos comprometemos con la resolución de los trabajos de planeamiento en el plazo máximo de 18 meses, (hasta la aprobación inicial del documento) estimando que en un plazo máximo de 12 meses adicionales el POM podría estar aprobado.