

Bloque 1: Sobre la legalidad y los derechos de los ciudadanos

1. Si el Plan x Cuenca implica dismantelar una línea ferroviaria que está protegida por la Obligación de Servicio Público (OSP), ¿cómo justifican legalmente anteponer un convenio local a una normativa estatal que garantiza el derecho a la movilidad?
2. La Ley del Sector Ferroviario exige informes técnicos y sociales exhaustivos antes de clausurar una línea. ¿Por qué se aceleró el cierre de la línea de tren convencional sin presentar un estudio de impacto socioeconómico independiente que avalara que el dismantelamiento era la *mejor* opción para la provincia?
3. El Tribunal Supremo ha admitido a trámite recursos y ha paralizado cautelarmente en su momento ciertos aspectos del dismantelamiento de las vías. Si la justicia albergaba dudas sobre la legalidad del proceso, ¿por qué los promotores insistieron en ejecutar hechos consumados levantando infraestructura?

Bloque 2: Rentabilidad social vs. Rentabilidad económica

4. Siempre han argumentado que el tren convencional era "ineficiente" y "caro" por el bajo número de viajeros. ¿Desde cuándo las infraestructuras del Estado en zonas despobladas deben medirse por criterios de rentabilidad económica en lugar de **rentabilidad social y cohesión territorial**?
5. El abandono institucional y la falta de inversión durante décadas redujeron las frecuencias y aumentaron los tiempos de viaje, ahuyentando a los pasajeros. ¿Cómo pueden culpar a la "falta de demanda" de un servicio que ustedes mismos estrangulaban previamente?
6. Se prometió que el servicio de autobús "Astra" y el transporte a la demanda sustituirían eficazmente al tren. ¿Tienen datos auditados que demuestren que un anciano de un pueblo de la Serranía de Cuenca viaja hoy de forma más rápida, cómoda y segura en autobús que en un tren bien mantenido?

Bloque 3: El "falso" beneficio de la Alta Velocidad (AVE)

7. El Plan x Cuenca saca pecho de los bonos Avant y los trenes de alta velocidad. ¿Cómo ayuda el AVE a los habitantes de los pueblos intermedios de la provincia que no viven en Cuenca capital y cuya estación de tren ha quedado clausurada?
8. La estación de AVE Cuenca-Fernando Zóbel está a las afueras de la ciudad, obligando a los usuarios a un trasbordo en autobús o taxi. ¿De verdad consideran que obligar a un ciudadano a combinar coche, autobús y AVE es un avance en movilidad frente a un tren que te dejaba en el centro urbano?

Bloque 4: Impacto demográfico, económico y ecológico

9. Se llenan la boca con la lucha contra la "España Vacía". ¿Qué mensaje se le da a una comarca cuando el propio Estado le quita las vías del tren, que históricamente han sido la columna vertebral de su desarrollo económico?
10. El dismantelamiento del tren convencional corta la posibilidad de transportar mercancías por ferrocarril en el futuro. ¿Cómo pretenden atraer industrias y empresas a los polígonos de la provincia si les privan del transporte ferroviario de carga, que es el futuro de la logística europea?

11. En plena transición ecológica y con las directivas de la Unión Europea exigiendo priorizar el ferrocarril para reducir emisiones, ¿cómo explican que la solución del Plan x Cuenca para una provincia sea sustituir trenes eléctricos por autobuses y vehículos de combustión por carretera?

Bloque 5: Intereses urbanísticos y el futuro de los terrenos

12. En Cuenca capital, el plan se ha centrado sospechosamente en "integrar los terrenos de Renfe", es decir, levantar las vías que dividen la ciudad. ¿Responde el Plan x Cuenca a una necesidad real de transporte provincial o a un mero **interés urbanístico e inmobiliario** en el centro de la capital?
13. ¿Pueden garantizar por contrato que ni un solo metro cuadrado del suelo liberado por las vías del tren en el centro de Cuenca se va a destinar a la especulación inmobiliaria privada en los próximos 20 años?
14. La reconversión de las vías en "Vías Verdes" para ciclistas y peatones es atractiva turísticamente, pero ¿puede una vía verde fijar población o solucionar los viajes diarios por motivos médicos, de estudio o laborales de los cuencenses?

Bloque 6: Financiación y alternativas ignoradas

15. Se justificó el cierre porque modernizar la línea convencional costaba cientos de millones de euros. ¿Por qué para otras regiones de España siempre hay presupuesto para modernizar líneas de media distancia y para Cuenca la única opción viable era el desguace?
16. ¿Cuánto dinero público se ha gastado finalmente en indemnizaciones, asfaltado de nuevas zonas, desmantelamiento de vías y publicidad del Plan x Cuenca? ¿Seguro que esa cifra es menor que lo que costaba reparar los puntos críticos de la vía férrea?
17. El Fondo de Recuperación Europeo (Next Generation) priorizaba la movilidad sostenible sobre raíles. ¿Por qué no se solicitaron esos fondos específicamente para convertir la línea Aranjuez-Cuenca-Utiel en un tren del siglo XXI en lugar de usarlos para enterrarla?

Bloque 7: Falta de consenso e imposición

18. Si el Plan x Cuenca es tan beneficioso para la ciudadanía, ¿por qué ha contado con la oposición frontal de decenas de ayuntamientos de la provincia, sindicatos ferroviarios, plataformas ciudadanas y colectivos ecologistas? ¿Por qué se diseñó de espaldas al tejido social afectado?
19. ¿Por qué se vetó y se ignoró sistemáticamente el proyecto alternativo de las plataformas ciudadanas (como "Pueblo Vivo" o "Cuenca nos Une" en sus vertientes críticas), que proponían un tren turístico y de mercancías combinable con el transporte regular?
20. Mirando a los ojos a los habitantes de los municipios que han perdido el tren: si de aquí a unos años los autobuses pierden las subvenciones y se recortan las frecuencias por "falta de rentabilidad", ¿quién asumirá la responsabilidad política de haber dejado a Cuenca incomunicada y sin posibilidad de recuperar sus vías?

Bloque 8: Contradicciones con las políticas europeas

21. La Unión Europea declaró los últimos años como el "Año Europeo del Ferrocarril" para potenciar las líneas convencionales frente a la carretera. ¿Cómo justifican que la "solución" de España para Cuenca vaya exactamente en la **dirección opuesta** a las directrices de Bruselas?
22. La red transeuropea de transporte busca la interconexión total. Al eliminar el tramo central de la línea Aranjuez-Cuenca-Utiel, han roto el cordón umbilical ferroviario directo entre Madrid y Valencia por el interior. ¿No es esto un error estratégico de escala nacional y no solo provincial?
23. Se habla de descarbonización, pero el transporte por carretera (autobuses y coches) genera más emisiones por pasajero que el tren eléctrico. ¿Han calculado la **huella de carbono exacta** que genera el Plan x Cuenca al obligar a miles de personas a pasarse al asfalto?

Bloque 9: El desamparo del tejido rural e intermedio

24. Muchos pueblos de la provincia ya sufrían el cierre de escuelas y consultorios médicos. Al quitarles las estaciones de tren, ¿no están certificando administrativamente la muerte de estos municipios a medio plazo?
25. El plan promete autobuses de sustitución, pero ¿qué ocurre con el transporte de bicicletas, equipajes voluminosos o mascotas, que en el tren convencional estaba garantizado y en los autobuses está severamente restringido? ¿No limita esto el turismo rural?
26. En caso de temporales de nieve o nevadas severas —tan comunes en la provincia de Cuenca—, las carreteras se cortan mucho antes de lo que se interrumpe el tráfico ferroviario. ¿Cómo garantizarán la movilidad de los pueblos de la Serranía en pleno invierno sin el tren?

Bloque 10: Finanzas opacas y el coste del desmantelamiento

27. Levantar las vías, retirar las catenarias y desmantelar los sistemas de seguridad cuesta millones de euros. ¿Por qué se gasta dinero público de forma tan alegre en **destruir una infraestructura** en lugar de usar ese mismo dinero para parchear y mejorar los tramos más degradados?
28. Si el objetivo del Plan x Cuenca era "ahorrar" el déficit que generaba el tren, ¿pueden desglosar cuánto nos cuesta hoy a los ciudadanos mantener las subvenciones vitalicias a las empresas privadas de autobuses que operan las nuevas rutas?
29. ¿Qué auditoría externa ha certificado que el modelo de "transporte a la demanda" por carretera es económicamente sostenible a largo plazo una vez que se acaben los fondos extraordinarios actuales?

Bloque 11: Discriminación territorial y agravio comparativo

30. En comunidades autónomas como Cataluña, el País Vasco o Andalucía, el Estado invierte miles de millones en mejorar las líneas de Media Distancia y Cercanías. ¿Por qué el ciudadano de Cuenca tiene que conformarse con un autobús mientras en otras regiones se modernizan los trenes convencionales?

31. Si la baja densidad de población es la excusa para cerrar el tren en Cuenca, ¿pretenden aplicar este mismo criterio y cerrar las líneas ferroviarias en Teruel, Soria, Zamora o el interior de Galicia? ¿Dónde está el límite?

Bloque 12: Turismo, patrimonio e historia ocultada

32. La línea Aranjuez-Cuenca-Utiel poseía un valor arquitectónico e histórico incalculable (puentes, túneles, estaciones decimonónicas). ¿Qué va a pasar con todo ese **patrimonio ferroviario** abandonado? ¿Se va a dejar vandalizar y derruir?
33. El turismo ferroviario y los trenes históricos (como el Tren del Revuelto o propuestas similares) son un éxito absoluto en toda Europa. ¿Por qué se ha vetado la posibilidad de explotar la línea turísticamente, privando a la provincia de una fuente de ingresos alternativa?

Bloque 13: El "engaño" de los tiempos y las frecuencias

34. El plan prometía que el autobús sería más rápido. Sin embargo, para los pueblos que no están a pie de autovía, el autobús tiene que serpentear por carreteras secundarias para recoger pasajeros. ¿Han admitido que, para muchos municipios, el tiempo de viaje a la capital se ha **incrementado** en lugar de reducirse?
35. Los horarios del tren eran fijos y predecibles. Con el transporte por carretera dependiente del tráfico, los accesos a las grandes ciudades y la climatología, ¿cómo pretenden que un ciudadano organice su jornada laboral o médica con garantías de puntualidad?

Bloque 14: Responsabilidad política y el futuro del plan

36. Si dentro de unos años un nuevo Gobierno central o regional decide que el Plan x Cuenca ha sido un fracaso irreversible, ¿cómo van a revertir el daño si ya se han levantado las vías y se ha enajenado el suelo? ¿No es una decisión temeraria e irreversible?
37. Las plataformas en defensa del tren llevan años manifestándose y llenando las calles. Si la gestión pública se debe a los ciudadanos, ¿cómo justifican haber sacado adelante un plan con tanta **desafección y contestación social** en la propia provincia?
38. El Ayuntamiento de Cuenca defendió el plan argumentando que las vías "partían la ciudad en dos". Teniendo en cuenta que ciudades como Madrid, Valencia o Valladolid integran el tren soterrándolo o mediante bulevares sin perder el servicio, ¿por qué en Cuenca la única solución creativa fue amputar la línea?
39. ¿Hicieron los promotores algún tipo de consulta popular, referéndum o proceso participativo vinculante antes de aprobar el plan, o se limitaron a presentarlo en los despachos como un acuerdo cerrado?
40. Para finalizar: si el Plan x Cuenca es un modelo de "éxito y progreso" como ustedes afirman, ¿por qué ningún otro territorio de la España Vacía quiere replicarlo y, al contrario, todos se movilizan para evitar que les ocurra lo mismo que a Cuenca?

Bloque 15: Limpieza, seguridad y abandono de los terrenos

41. Hasta que se ejecute la urbanización definitiva, ¿quién asume legal y económicamente el coste de la seguridad, el vallado y la limpieza de los terrenos liberados? Si es Adif, ¿por qué la zona presenta un estado continuo de degradación e insalubridad? Si recae en el Ayuntamiento, ¿por qué los conquenses deben pagar con sus impuestos el mantenimiento de un suelo que sigue siendo de una entidad estatal?
42. Ante el progresivo abandono de los espacios ferroviarios desmantelados, si se produce un incendio, un derrumbe o un accidente grave en estos terrenos sin urbanizar, ¿quién asumirá la **responsabilidad civil subsidiaria**? ¿El Ministerio, Adif o el Ayuntamiento de Cuenca?

Bloque 16: Intereses empresariales y presión de la CEOE

43. El presidente de la Confederación de Empresarios de Cuenca (CEOE), David Peña, ha insistido públicamente en que "el tren no va a volver" y ha urgido a los partidos políticos a "ponerse de acuerdo" para urbanizar los terrenos de Adif. ¿Qué intereses inmobiliarios directos o indirectos tienen los constructores y promotores integrados en la patronal conquense sobre este suelo del centro de la ciudad?
44. ¿Se ha diseñado el Plan x Cuenca para solucionar la movilidad de la provincia o para servir en bandeja de plata una **operación inmobiliaria masiva** a los grandes empresarios locales camuflada bajo el concepto de "desarrollo urbano"?
45. ¿Puede la mesa de contratación del Ayuntamiento garantizar de forma vinculante que ninguna empresa vinculada a la directiva de la CEOE Cuenca, ni sus filiales, resultará adjudicataria de los futuros proyectos de edificación, parkings o zonas comerciales en los suelos liberados?

Bloque 17: La extralimitación de la Diputación Provincial

46. ¿Qué competencia legal tiene una Diputación Provincial, cuyo fin constitucional es asegurar la prestación de servicios en los *municipios rurales*, para financiar e intervenir en el desmantelamiento de vías y la creación de aparcamientos en pleno centro urbano de la capital? ¿No es esto una **desviación flagrante de sus competencias**?
47. La Diputación de Cuenca ha adelantado fondos públicos millonarios para la construcción de los aparcamientos temporales en los terrenos ferroviarios. ¿Por qué la institución provincial ejerce de "banco" de Adif o del Ayuntamiento en una obra que no le compete, restando esos recursos a los pequeños pueblos asfixiados de la provincia?
48. Si el desmantelamiento de las vías férreas es una decisión estatal y los terrenos son de Adif, ¿bajo qué paraguas jurídico la Diputación firma convenios y compromete su presupuesto en una infraestructura ferroviaria sobre la que no tiene ninguna potestad de gestión?

Bloque 18: La bomba de relojería de los aparcamientos provisionales

49. Los aparcamientos construidos sobre la calle del Ferrocarril se levantaron mediante un suelo cedido de forma **estrictamente provisional** por un plazo máximo de cuatro años, de los cuales ya se ha consumido uno. ¿Qué van a hacer cuando venza el plazo ? ¿Van a gastar más dinero público en demoler y levantar un parking que apenas habrá habrán funcionado cuatro años?
50. Si la reversión del suelo obliga a dismantelar esos aparcamientos provisionales a corto plazo, ¿no estamos ante un evidente **despilfarro de dinero público** y una falta de planificación alarmante por parte de los técnicos y políticos firmantes?
51. Cuando los aparcamientos tengan que ser dismantelados por imperativo del convenio original con Adif, ¿cuál es el "plan B" para el caos de tráfico y estacionamiento que ustedes mismos habrán provocado en el centro de Cuenca tras haber soterrado el espacio ferroviario con obras efímeras?

Bloque 19: Responsabilidad penal, patrimonial y técnica

52. A los secretarios e interventores municipales y de la Diputación: ¿Consta en los expedientes algún **informe de reparo o advertencia de ilegalidad** respecto a la firma de estos convenios provisionales o la dotación presupuestaria para obras en suelos ajenos? Si no lo advirtieron en tiempo y forma, ¿son conscientes de que podrían enfrentar consecuencias disciplinarias y judiciales?
53. Si los tribunales (Tribunal Supremo, Audiencia Nacional o el Tribunal Constitucional a raíz de los recursos de amparo de los municipios afectados) declaran finalmente la ilegalidad del cierre de la línea y obligan a la restitución de las vías, ¿quién pagará la millonaria factura de volver a colocar los raíles destruidos? ¿Se derivará esa responsabilidad civil de forma solidaria sobre el **patrimonio personal** de los políticos que firmaron el plan?
54. La alteración de planes urbanísticos (PGOU) mediante convenios exprés que contradicen la normativa superior puede constituir un delito de **prevaricación urbanística** (artículo 320 del Código Penal). ¿Han evaluado los técnicos y asesores jurídicos del Ayuntamiento el riesgo penal que asumen al informar favorablemente sobre estos proyectos?
55. Si un funcionario o técnico municipal ha validado la demolición de elementos protegidos o catalogados del patrimonio ferroviario sin los informes preceptivos de la Comisión de Patrimonio, ¿qué medidas va a tomar la corporación antes de que el juzgado de lo contencioso determine una exigencia de responsabilidad profesional?
56. ¿Por qué se hurtó el derecho de información y alegación a los ciudadanos y ayuntamientos afectados al tramitarse los informes de rentabilidad (como el de Ineco) fuera de los plazos legales, provocando una situación de **indefensión jurídica** que ya está en los tribunales?

Bloque 20: El día después del colapso del plan

57. Si las obras de la calle del Ferrocarril y los terrenos contiguos quedan paralizados judicialmente de forma definitiva por los recursos en marcha, ¿cuánto tiempo va a quedarse el centro de Cuenca y Tarancón convertido en un secarral de hormigón, vallas rotas y zanjas? ¿Quién resarcirá a los comercios y vecinos de la zona por los perjuicios económicos?
58. Para el Alcalde y el Presidente de la Diputación: Si ustedes firman proyectos a sabiendas de que tienen un plazo de caducidad inmediato (como el parking de 4 años) y que dependen de litigios judiciales pendientes, ¿dónde queda el principio de **buena fe de la administración pública** y el de estabilidad presupuestaria?
59. ¿Por qué existe tanta prisa por asfaltar y destruir la vía antes de que los tribunales dictaminen sentencias firmes? ¿Es para generar una política de "hechos consumados" y que luego la justicia no pueda recuperar el tren aunque les dé la razón a los vecinos?
60. Si la aventura judicial del Plan x Cuenca acaba en condenas por responsabilidad contable ante el Tribunal de Cuentas por malversación o uso indebido de fondos públicos, ¿prometen hoy los firmantes que no recurrirán al dinero de la administración para pagar sus defensas jurídicas particulares?

Bloque 21: Los "puntos ciegos" y el urbanismo del folleto propagandístico

61. Si analizamos minuciosamente el plano del Plan x Cuenca presentado a los ciudadanos, las pistas deportivas proyectadas se concentran únicamente en un terreno circular al lado este de la **calle del Orégano**. ¿Cuántos metros cuadrados exactos van a destinar *realmente* a deporte en esa parcela y cuántos se perderán definitivamente respecto al proyecto original?
62. En ese mismo documento gráfico oficial, la superficie situada al lado de los **depósitos de agua** aparece completamente "en blanco", sin ninguna indicación de qué uso o equipamiento se va a construir allí. ¿A qué se debe este apagón informativo? ¿Qué planean ocultar o qué destino final tienen pensado para los terrenos colindantes a los depósitos?
63. Dejar parcelas sin definir en un plano de ordenación urbana suele ser la antesala de una posterior recalificación a la carta. ¿Pueden asegurar por escrito que el vacío en los planos junto a los depósitos de agua no acabará convirtiéndose en suelo residencial edificable o comercial privatizado?
64. El panfleto promocional dibuja zonas verdes idílicas y pistas deportivas, pero carece de un desglose técnico de edificabilidad. ¿Por qué se presentó a la ciudadanía un dibujo que parece más un folleto publicitario que un **Plan Especial de Reforma Interior (PERI)** con validez legal y técnica?

Bloque 22: Desamparo logístico de los pueblos de la línea

65. Al desmantelar la vía, el plan se centra casi en exclusiva en los "beneficios" urbanísticos para Cuenca capital. ¿Han evaluado las catastróficas consecuencias de **desamparo logístico** a largo plazo para el resto de los municipios de la provincia por los que discurre la línea?

66. ¿Cómo piensan suplir la imposibilidad total de que estas localidades rurales acojan en el futuro empresas que exijan el transporte de componentes pesados o materias primas que solo el tren puede cargar? ¿O es que el Plan x Cuenca da por sentada la muerte industrial definitiva de la provincia?
67. Un autobús sustitutorio sirve para que viaje una persona, pero no sirve para estructurar el desarrollo económico de una comarca. Al hurtarles el tren, ¿qué alternativa logística *real y con capacidad de carga* ofrecen a los polígonos industriales de los pueblos intermedios?

Bloque 23: La contradicción de Ontígola y el trato de favor ferroviario

68. Mientras el Plan x Cuenca destruye las vías en la provincia, en otros puntos de la **misma línea ferroviaria**, como en la localidad de **Ontígola**, Adif está invirtiendo dinero en suprimir los pasos a nivel y sustituirlos por pasos elevados específicamente para garantizar la seguridad y permitir la circulación de **trenes de mercancías de gran tonelaje**. ¿Cómo le explican a un conyuense que la misma vía férrea que se moderniza y potencia a pocos kilómetros de Madrid se considere "inservible y vieja" cuando entra en Cuenca?
69. Si la línea Aranjuez-Cuenca-Utiel técnicamente tiene el potencial de albergar tráfico de mercancías —como demuestra que en la Sagra y Ontígola se adapte la infraestructura para ello—, ¿por qué en Cuenca se miente a la población diciendo que la vía ya no sirve para nada y que lo moderno es desguazarla?
70. ¿No demuestra la situación de Ontígola que el desmantelamiento de las vías en Cuenca no obedece a razones técnicas de la línea, sino a una **decisión política discriminatoria** para ahorrarse la inversión en nuestra provincia?

Bloque 24: Tarancón como Centro Intermodal y Puerto Seco ignorado

71. Dada la inmejorable situación geográfica de **Tarancón**, su conexión con la A-3 y su cercanía tanto a Madrid como al eje del Levante, ¿no consideran que es el nodo idóneo para albergar un **Centro Intermodal de Mercancías y un Puerto Seco** que conectara el Puerto de Valencia con el centro de la Península?
72. La plataforma en defensa del Corredor Ferroviario de Mercancías por Cuenca defiende que reactivar el trazado Tarancón-Utiel ahorraría casi 90 kilómetros por trayecto entre Madrid y Valencia respecto al saturado corredor de Albacete. ¿Por qué los promotores del plan ignoran este **ahorro millonario en costes logísticos y emisiones** para las empresas?
73. Con la ampliación masiva del Puerto de Valencia, la demanda de terminales interiores (puertos secos) se va a multiplicar. ¿Por qué el Plan x Cuenca prefiere condenar a Tarancón y a toda la provincia a ser un mero lugar de paso para camiones en lugar de convertirla en un gran nodo logístico ferroviario intermodal?
74. Mientras provincias vecinas como Guadalajara triunfan económicamente con infraestructuras como el Puerto Seco de Marchamalo conectado a las vías férreas, ¿por qué la Junta de Comunidades y el Ministerio condenan a Cuenca a perder el único tren que tenía capacidad de conectarla con el tejido logístico europeo?

Bloque 25: Exigencia de coherencia técnica y ambiental

75. En los estudios de viabilidad que justificaron el Plan x Cuenca, ¿qué técnico firmó el argumento de que el transporte por carretera desde Cuenca a la costa es más competitivo que un corredor directo ferroviario de mercancías entre el centro de la península y el Mediterráneo?
76. ¿Se ha invitado formalmente a la Autoridad Portuaria de Valencia a opinar sobre el desmantelamiento de las vías en Cuenca, sabiendo que el puerto necesita imperativamente diversificar y sacar contenedores por ferrocarril hacia Madrid?
77. Las directivas de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T) penalizan la eliminación de tramos ferroviarios continuos. ¿Han calculado el riesgo de que la Comisión Europea obligue a España a devolver fondos comunitarios por haber "roto" a sabiendas el eje ferroviario interior Madrid-Cuenca-Valencia?
78. Si en el futuro, debido a la crisis climática o a normativas de la UE, se prohíbe o se tasa severamente el transporte de mercancías de larga distancia en camiones de gasóleo, ¿cómo pretenden que sobreviva la economía de Cuenca si para entonces ya no habrá vías sobre las que poner trenes de mercancías eléctricos?
79. ¿Por qué el folleto promocional del Plan x Cuenca oculta sistemáticamente todas estas alternativas de transporte de carga y mercancías, reduciendo el debate a si el tren de pasajeros era lento o rápido?
80. Mirando al mapa logístico de España del siglo XXI: ¿Pueden negar que el Plan x Cuenca, lejos de ser un plan de "movilidad", es un plan de **aislamiento estructural** que beneficia urbanísticamente a unos pocos metros del centro de la capital a costa de hipotecar el futuro industrial y logístico de toda la provincia?

Bloque 26: La ofensiva judicial en Europa (TJUE) tras el varapalo del Supremo

81. Varios municipios de la provincia han elevado formalmente el caso ante el **Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE)** para apelar la resolución del Tribunal Supremo español. Si están tan seguros de la impecabilidad legal de su plan, ¿por qué muestran tanta prisa por licitar las obras antes de que la justicia europea determine si se vulneró el derecho comunitario de transportes?
82. La denuncia ante Europa alega que la sentencia del Supremo solo analizó la "legalidad formal" del trámite y obvió deliberadamente el fraude de ley técnico. Si el TJUE dictamina que el cierre vulneró las directivas de descarbonización ferroviaria, ¿quién asumirá penalmente haber gastado millones de euros en un vial de asfalto que habrá que demoler para reponer las vías?
83. El Tribunal Supremo basó su fallo en que la acusación no presentó "contraperitajes suficientes" en el momento inicial frente a los datos de INECO. Dado que los municipios ya han corregido ese defecto formal aportando auditorías logísticas independientes para la vía europea, ¿cómo van a rebatir ante los jueces de Luxemburgo que existían alternativas de transporte de mercancías viables que ustedes ocultaron?

Bloque 27: El millonario "vial de conexión" con la estación Fernando Zóbel

84. Se ha anunciado formalmente que las obras del vial definitivo que unirá la estación del AVE con el centro de la ciudad comenzarán con un presupuesto de **15,2 millones de euros**. ¿Cómo justifican gastar más de 15 millones de dinero público en construir una carretera de pocos kilómetros cuando con esa misma cantidad se podrían haber reparado los puntos más críticos de la vía convencional entre Tarancón y Utiel?
85. El acuerdo estipula que el Ministerio (Adif) pone el dinero pero es la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha la que ejecuta y licita las obras del vial. ¿Por qué esta maraña administrativa de transferencias? ¿Es una estrategia para diluir las competencias de fiscalización y que los contratos no pasen por los controles habituales del Estado?
86. Un vial de 15 millones de euros para coches y autobuses no soluciona el problema de los ciudadanos de la provincia que carecen de vehículo privado. ¿No es este vial un proyecto pensado de manera clasista y exclusiva para los usuarios del AVE, dejando de lado al tejido rural que usaba el tren convencional?

Bloque 28: Siete convenios pendientes y la opacidad en los municipios

87. El propio Ministerio ha admitido que aún faltan **siete convenios urbanísticos** cruciales por firmar para poder ejecutar por completo la integración de los terrenos de Adif en los términos de Cuenca capital, Tarancón y Carboneras de Guadazaón. ¿Cómo pretenden iniciar obras parciales si la ordenación urbanística global de los tres municipios afectados está en un limbo legal y sin el consenso de los plenos municipales?
88. En el caso de **Carboneras de Guadazaón**, el rechazo social e institucional al desmantelamiento sigue siendo mayoritario. ¿Van a imponer las actas de ocupación y los convenios urbanísticos de Adif por la fuerza, saltándose la autonomía municipal que consagra la Constitución?
89. El primer gran convenio de Adif ya ha movilizadado más de 2 millones de euros en proyectos menores. ¿Dónde se pueden consultar detalladamente los pliegos de condiciones y qué empresas locales o nacionales están resultando adjudicatarias de estos primeros movimientos de tierras?

Bloque 29: La sombra de la corrupción estatal y el origen del plan

90. La génesis del Plan x Cuenca y el protocolo original fueron negociados, validados y firmados bajo el mandato de responsables ministeriales que actualmente se encuentran **investigados en causas criminales por prevaricación, cohecho y malversación de fondos públicos** en los

contratos de la red de transportes del Estado. ¿Qué auditoría interna e independiente ha garantizado que el informe de INECO que justificó el cierre de las vías de Cuenca no estuvo bajo la influencia de esa misma trama de corrupción?

91. Si el Tribunal Supremo dictaminó en su día basándose en la "presunción de legalidad de los actos administrativos", y hoy sabemos que la cúpula que firmó y diseñó ese entramado está bajo sospecha judicial por su forma de adjudicar y gestionar el ministerio, ¿no queda invalidada moral y éticamente la legitimidad de toda la operación urbanística sobre el suelo ferroviario de Cuenca?
92. ¿Por qué ningún partido de los que promueven el plan ha exigido una comisión de investigación para aclarar si el desguace exprés de las vías de Cuenca respondió a criterios de interés general o si formó parte de los favores e intereses inmobiliarios cruzados que investiga la Audiencia Nacional?

Bloque 30: El "cerrojazo" político y la falta de alternativas

93. Desde el equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Cuenca se ha llegado a afirmar con soberbia que "el tren convencional no volverá a Cuenca aunque cambie el signo político del Gobierno de España". ¿Desde cuándo una administración local democrática decide de forma inamovible el futuro de las infraestructuras del Estado, hurtando el debate a las generaciones futuras?
94. Al cerrarse por completo el tramo ferroviario, la provincia pierde toda posibilidad de engancharse al **Corredor Mediterráneo** de mercancías por el interior. ¿Pueden aportar un solo informe económico que demuestre que Cuenca progresará más estando aislada de los raíles europeos que integrada en los flujos logísticos globales?
95. Se defiende el plan alegando un incremento en los bonos AVANT para los trabajadores que viajan a Madrid, pero ¿qué ocurre con el encarecimiento de los precios del AVE a medio plazo cuando terminen las subvenciones extraordinarias actuales? ¿Volverán los conquenses a pagar tarifas prohibitivas tras haber destruido el tren convencional que regulaba los precios del mercado?

Bloque 31: El impacto real sobre el terreno urbano en la actualidad

96. Los terrenos del centro de Cuenca liberados por las vías llevan meses convertidos en un descampado provisional. ¿Es esta la "modernidad" y la "integración urbana" que prometía el folleto publicitario del plan, tener el centro de la ciudad degradado y a la espera de convenios que no terminan de cerrarse?
97. Si el argumento principal para dismantelar la estación del centro era que "partía la ciudad en dos", ¿por qué el nuevo vial de 15 millones de euros que

se va a construir no contempla zonas peatonales integradas y vuelve a priorizar el tráfico rodado pesado, manteniendo una barrera física en el modelo urbano?

98. El desmantelamiento ha inutilizado las instalaciones de mantenimiento ferroviario que daban empleo técnico cualificado en Cuenca. ¿Cuántos puestos de trabajo industriales fijos se han perdido en la provincia desde que se ejecutó el cierre de la línea y cuántos de ellos han sido absorbidos por el sector servicios precario del turismo de la Vía Verde?
99. Ante las persistentes quejas de los usuarios del sistema de transporte de autobuses por carretera (falta de plazas en horas punta, retrasos por el tráfico en los accesos a Madrid o Valencia), ¿por qué se niegan a realizar una encuesta de satisfacción ciudadana vinculante y auditada en toda la provincia?

100. Si el Plan x Cuenca es un proyecto tan transparente, impecable y respaldado por la justicia, ¿por qué necesitan desplegar millonarias campañas de propaganda institucional y ocultar las parcelas colindantes a los depósitos de agua en los planos en lugar de someter el diseño definitivo a una verdadera consulta popular entre todos los habitantes de la provincia?

Estrategia jurídica de última hora: Los puntos del 81 al 100 introducen dos armas dialécticas letales contra los promotores: el **recurso vivo ante el Tribunal Europeo** (que demuestra que el conflicto no está cerrado digan lo que digan las administraciones locales) y la **vía de la corrupción ministerial** en el momento en que se gestó el plan, lo que sitúa a los defensores en una posición de extrema debilidad ética.

Preguntas clave sobre el Agente Urbanizador en el Plan x Cuenca

101. La privatización del diseño urbano

Si el suelo ferroviario liberado pertenece al Estado (Adif) y su transformación se justificó por el "interés público" y el beneficio de los ciudadanos de Cuenca, ¿por qué el borrador del convenio introduce a un **agente urbanizador privado** para que gestione el desarrollo? ¿Por qué la administración pública renuncia a su potestad de ejecutar y diseñar directamente la zona y prefiere dejar el centro de la ciudad en manos del criterio y los beneficios de un promotor inmobiliario?

102. El pago en suelo edificable y plusvalías

El modelo habitual del agente urbanizador implica que, si el Ayuntamiento o Adif no disponen de liquidez inmediata para pagar las obras de las calles, parques o pistas deportivas, la empresa constructora cobra quedándose con **aprovechamientos urbanísticos**, es decir, con solares listos para edificar viviendas o centros comerciales. ¿Qué porcentaje de los terrenos del centro de Cuenca o de las zonas colindantes se van a entregar a este agente urbanizador

como pago por sus servicios? ¿Es esta la razón por la que aparecen parcelas ocultas o "en blanco" en los planos publicitarios?

103. El proceso de selección y el "traje a la medida"

El agente urbanizador tiene un poder enorme: decide los plazos, subcontrata las obras y gestiona millones de euros en plusvalías. ¿Cómo se va a garantizar la transparencia absoluta en el concurso público para elegir a esta empresa? ¿Pueden asegurar que las bases del pliego no se están redactando como un "traje a la medida" para beneficiar a grandes constructores locales, vinculados a la patronal que tanto ha presionado para que las vías del tren desaparecieran?

104. El riesgo de quiebra y parálisis del centro de la ciudad

Si la economía sufre un frenazo inmobiliario o el agente urbanizador adjudicatario entra en concurso de acreedores a mitad de la ejecución —un escenario extremadamente común en el urbanismo español—, el suelo del centro de Cuenca quedaría bloqueado judicialmente durante años. ¿Qué avales financieros millonarios y qué cláusulas de rescisión va a exigir el convenio para evitar que el corazón de la ciudad se convierta en un esqueleto de hormigón abandonado por culpa de la gestión de una empresa privada?

105. Las cargas urbanísticas sobre los propietarios colindantes

La ley urbanística permite al agente urbanizador girar "cuotas de urbanización", es decir, obligar a los propietarios de los terrenos incluidos en el sector a pagar en dinero los costes de abrir las nuevas calles y dotar de servicios a la zona. ¿Va a suponer la llegada de este urbanizador privado un hachazo económico para Adif, para el Ayuntamiento o para los pequeños propietarios de inmuebles colindantes al trazado ferroviario, quienes podrían verse obligados a pagar miles de euros para financiar la operación?

Estrategia para el debate: Con esta figura sobre la mesa, el argumento oficial de las "zonas verdes y pistas deportivas" se cae por su propio peso. Nadie monta una empresa de urbanismo privado para regalar parques a la ciudadanía; el agente urbanizador entra en el Plan x Cuenca para **ganar dinero edificando y vendiendo suelo**. Enfocar el debate aquí desmonta la fachada social del plan.

Para que un debate o análisis sea riguroso y efectivo, hay que conocer a fondo los argumentos del adversario. Si te toca confrontar a los promotores del **Plan x Cuenca**, necesitas saber exactamente en qué bases legales y técnicas se apoyan para defender el cierre.

El Gobierno y los defensores del plan no actúan a ciegas; cuentan con el respaldo explícito de la justicia. El **Tribunal Supremo desestimó el recurso de los ayuntamientos** que se oponían al cierre, declarando el acuerdo del Consejo de Ministros como plenamente **conforme a derecho**.

Cadena SER

Los argumentos jurídico-técnicos que justifican legalmente la clausura y que sostienen la defensa del plan se estructuran en los siguientes puntos:

1. El amparo de la Ley del Sector Ferroviario

La legislación española (Artículo 11 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario) faculta al Consejo de Ministros para clausurar líneas ferroviarias o tramos de ellas si su explotación no resulta económicamente rentable o si han perdido su interés público. Los promotores justifican que se cumplieron escrupulosamente todos los pasos formales exigidos: un expediente justificado por el Ministerio de Transportes, los informes técnicos preceptivos y la aprobación en el Consejo de Ministros (21 de febrero de 2023). Jose Luis Avalos Ministro de transportes y Agencia 2030

2. Los informes técnicos de INECO (Falta de viabilidad)

La justificación técnica se basó en una auditoría de la consultora estatal INECO, la cual aportó datos que el Tribunal Supremo consideró concluyentes:

- **Deterioro insostenible:** El tramo presentaba un estado de conservación deficiente, con graves limitaciones de velocidad acumuladas por el desgaste y los daños meteorológicos (agravados tras la borrasca Filomena).
- **Caída drástica de demanda:** Se acreditó una sangría constante de usuarios y una disminución de la población en las zonas afectadas desde el año 2009.
- **Incumplimiento de umbrales OSP:** Los informes demostraron que la línea no alcanzaba los umbrales mínimos de eficiencia y ratio de compensación por viajero definidos en los Acuerdos del Consejo de Ministros sobre Obligaciones de Servicio Público.

3. El concepto jurídico de "Rentabilidad Social Sustitutiva"

Este es el núcleo de la defensa del plan y lo que validó el Tribunal Supremo. La ley exige proteger el derecho a la movilidad, pero **no obliga a que esa movilidad sea estrictamente sobre raíles**.

Los promotores argumentaron que la "rentabilidad social" de la infraestructura no se destruía, sino que se *transformaba* y mejoraba mediante un **proyecto integral alternativo**:

- El incremento y abaratamiento de los trenes **AVANT** en la línea de alta velocidad para conectar la capital de manera competitiva con Madrid y Albacete.
- La implantación de los servicios de autobús **ASTRA** y transporte a la demanda para vertebrar los municipios intermedios.
- La reconversión del suelo desafectado en **Vías Verdes** de uso peatonal y ciclista para generar nuevas oportunidades económicas y turísticas.

4. Defecto de forma de la acusación en los tribunales

La sentencia del Tribunal Supremo dejó claro que los ayuntamientos recurrentes se limitaron a denunciar la ilegalidad y la "arbitrariedad" del cierre de manera política o genérica, **sin aportar informes periciales o pruebas técnicas concretas** que desmontaran los números de INECO o que demostraran una vulneración real de los derechos de los ciudadanos. Ante la falta de pruebas de la acusación, la justicia ratificó la legalidad de la decisión del Gobierno.

En resumen: Legalmente, los promotores sostienen que no han dejado incomunicada a Cuenca, sino que han sustituido un medio de transporte obsoleto, ineficiente y degradado por un sistema mixto (AVE + Autobús) que, sobre el papel técnico, garantiza el derecho a la movilidad de forma más eficiente y con un coste sostenible para el erario público.

Para entender en detalle la reconfiguración de la movilidad y el estado de los proyectos asociados a este trazado ferroviario, este informe sobre las obras y alternativas del Plan X Cuenca analiza visualmente el desmantelamiento de la línea ferroviaria Utiel-Tarancón y desglosa los planes alternativos de transporte por carretera y alta velocidad propuestos por el Ministerio.