



Conclusiones provisionales de la I Jornada Ibérica del Ferrocarril

Sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Se ha celebrado en Madrid la I Jornada Ibérica del Ferrocarril a la que se han registrado 115 personas, la mayoría de las cuales han estado presentes en alguna parte de los debates que tuvieron lugar en castellano y portugués de forma indistinta.

En la apertura se contó con intervenciones del presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez, el director gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Adrián Fernández Carrasco y representantes Pepa Páez y João Coelho de Alianza Ibérica por el Ferrocarril.

Tras la inauguración, Cristina Arjona, de Greenpeace, en nombre de la Alianza, realizó una presentación inicial de los objetivos de la alianza, a lo que siguió la agenda prevista que se desarrolló en cuatro bloques

El primero de ellos, centrado en la intermodalidad en el transporte de mercancías, fue moderado por Pau Noy, de la fundación Mobilitat Sostenible i Segura, y tuvo la participación de Fernando Ferrando, de Fundación Renovables, Isabel Núñez, de Transfesa Logistic y Álvaro Rodríguez, presidente de Puertos del Estado.

El segundo versó sobre la cuestión de los trenes regionales de viajeros y fue moderado por Josep Maria Olivé, Promoción del Transporte Público. En él intervinieron Rafael García Martínez, de Comisiones Obreras, Imma Alemany, alcaldesa de Camporrobles, João Coelho, de Geota Portugal, y Emili Monsó, jefe de la línea Lleida-la Poble de Segur de FGC.

El tercer bloque se ocupó la contribución de la industria ferroviaria española, en un debate que fue moderado por Jeremie Fosse, de Eco-Union. En él, tomaron parte Luís Fernández, vicepresidente de Mafex; Manuel Gómez Acosta, ingeniero, e Ignacio González Franco, jefe área de Modelos y Estudios de Explotación de Renfe.

El bloque de la tarde estuvo centrado en el análisis de los trenes transfronterizos, tanto diurnos como nocturnos. El debate fue moderado por Daniel Pi, Promoción del Transporte Público, y en él participaron Sylvain Fischer, de Oui au Train de Nuit, Acacio Pires, de Zero Portugal, y Daniel Vieites, de Sociedad Iberista.

En la clausura del evento Pau Noy desgranó las principales conclusiones del evento y contó con las intervenciones de Manel Villalante, director de estrategia de Renfe y de Lorenzo Jaro, director de planificación funcional de ADIF, que excusaron la anunciada presencia de sus presidentes respectivos de empresa, Raúl Blanco de Renfe, y María Luisa Domínguez de ADIF.

He aquí las primeras conclusiones de los debates que presenta nuestra Alianza.

1. Si España se convirtió en un líder mundial de alta velocidad, también puede convertirse en líder en el transporte de mercancías por ferrocarril. La Alianza saluda la iniciativa gubernamental Mercancías 30 pero a la vez advierte que puede quedarse en nada si no se diseñan las oportunas políticas públicas.
2. No tiene sentido que un gran país en extensión territorial, como España, tenga una cuota de transporte ferroviario de mercancías de sólo el 4-5%, cuando países mucho más pequeños, como Portugal y Suiza, tengan, respectivamente, cuotas del 14% y del 44%.
3. Debido al traslado de trenes del ancho ibérico al ancho estándar, nunca hubo tanto espacio como ahora para transportar mercancías por ferrocarril. Como dice el documento fundacional de la Alianza, en España no faltan vías, sino trenes.

4. El 90% de las mercancías en camión en España circulan por autopistas que son paralelas al tren y efectúan recorridos medios de 370 km, en el tráfico entre regiones, y 1.000 km en los trayectos internacionales. Por volumen de carga y por distancia son trayectos óptimos para ser prestados por el servicio ferroviario.
5. Los servicios regionales de viajeros son imprescindibles y necesarios para dar vida a la España interior, a la España vaciada. Pero también resultan imprescindibles por razones de equidad territorial. Por eso, es plenamente vigente la reivindicación de la Alianza de que haya un mínimo de 4 servicios diarios por sentido en cada una de las estaciones de ferrocarril españolas.
6. El ejemplo presentado en la Jornada de la completa rehabilitación de la línea Lleida-La Poble de Segur muestra que es posible convertir una línea en decadencia en una línea vibrante que ha conseguido en el pasado ejercicio batir el récord de viajeros del siglo y que en 2023 sigue con fuertes crecimientos. Se ha anunciado para abril de este año un quinto servicio de tren desde Lleida hacia la Poble.
7. La industria ferroviaria española es líder en la escala mundial. 30.000 empleos de calidad y el 8% del PIB industrial son sus credenciales que constituyen una excelente contribución a la economía española.
8. Hay que avanzar en la homologación técnica de productos ferroviario y en su funcionamiento. La aviación no tiene las barreras burocráticas de seguridad que sufre el ferrocarril, a pesar que resulta evidente que resulta tecnológicamente mucho más complicado pilotar un avión que conducir un tren. A ninguna autoridad de aviación se le ocurriría pedir, por ejemplo, un certificado de conocimiento básico del idioma local en cada aeropuerto en que un avión aterrice.
9. El tren nocturno ahorra emisiones, energía y mucho tiempo. Porque en un trayecto nocturno, como dijo uno de los ponentes, el viaje sólo dura 1 hora, 30' antes de dormirse y 30' antes de despertarse.
10. Hace falta poder subvencionar el tren nocturno, al menos en la misma cuantía que las subvenciones que recibe el transporte aéreo (exenciones a los combustibles, y subvenciones al uso de aeropuertos de segundo nivel, entre algunos de los apoyos que recibe la aviación).
11. Desde esta tribuna pedimos celebrar a la mayor brevedad reuniones con los director@s de Renfe y ADIF para hacerles llegar de primera mano las conclusiones del evento.

Madrid, 21 de marzo de 2023

Más información
info@alianzaferrocarril.org
Tel + 34 624 34 41 40