

Inauguración II Jornadas Ibéricas Lisboa

Buenos días

Les doy la bienvenida a todos, al señor ministro, a las autoridades, a los responsables de empresas, a los defensores del ferrocarril y a los activistas que hoy nos encontramos aquí.

Para mi no es fácil dirigirme a ustedes en su lengua, en portugués, pero la forma de aprenderla es ejercitarla con frecuencia. Me padre, lingüista de la universidad de Barcelona, nunca encontró una explicación de por qué muchos portugueses hablan castellano, pero pocos españoles hablan portugués. No creo que nunca encuentre una explicación lógica. Así que ahí va, a ver cómo suena

Hoy quiero destacar seis aspectos esenciales de la coyuntura ferroviaria en nuestros dos países

Primero. En foros como éste, hay que volver a explicar, aunque suene repetido, que el ferrocarril es una pieza esencial de la descarbonización de la movilidad. Sin ferrocarril no va a haber descarbonización, y necesitamos descarbonizar nuestras actividades, nuestra sociedad, porque el cambio climático amenaza con que amplias zonas de la nuestra península ibérica devengan inhabitables.

El transporte es responsable del 25% de nuestras emisiones climáticas, la mitad coches y la otra mitad camiones y aviones. Precisamente el transporte es el sector más difícil de reconvertir debido a su dependencia exclusiva del petróleo, con la excepción del ferrocarril que, debido a que se suministra con energía 100% renovable certificada, sus emisiones son cero. Cada vez que en España un viajero sube a un tren, tranvía o metro, su contribución climática es nula.

Pero el ferrocarril tiene otras grandes ventajas. Es independiente del petróleo; de bajo consumo energético por viajero o tonelada (en una escala de 1 a 15, es 1 tren, 3 autobús, 10 coche, 15 aviación); práctica nula accidentalidad; máxima integración social (en España el 50% de la población no tiene acceso al coche); la mitad de coste por viajero que la carretera; la mejor velocidad. Y podría seguir...

Segundo. Es una vergüenza que después de 150 años de compartir red ferroviaria España y Portugal tengan hoy las peores conexiones ferroviarias de su historia. Teníamos los Talgo diurno y nocturno entre Madrid y Lisboa, teníamos el Talgo Lisboa-Hendaya y aprovechando la pandemia el gobierno español los suprimió.

Es muy bienvenida en nuestra Alianza la noticia que Comboios de Portugal haya solicitado una ruta a ADIF, el administrador de infraestructura ferroviaria en España, para que un tren nocturno circule entre Lisboa y Madrid y como catalán, pido a CP, por favor, extiendan la ruta hasta Barcelona.

Le hemos dicho al ministro español que si Renfe no se ve capaz de organizar una red de trenes nocturnos en España y con Portugal, Francia y países de Centro Europa, que, por favor, convoque un concurso internacional con apoyo financiero e institucional.

Resulta inadmisibile que España y Portugal, a pesar de compartir ancho, historia y península, no tengan un servicio ferroviario digno en común.

La red ferroviaria española de alta velocidad ha tenido un desarrollo formidable y, a pesar que la mayoría de las vías están semi vacías, hoy es posible pedir un servicio Lisboa-Elvas-Badajoz-Madrid en 5h 30' (8 h a Barcelona) y, sin paradas, 4h 30'. Y por el norte es perfectamente posible un servicio Porto-Vigo-Santiago-Coruña en 3 h de viaje. Y se debe conectar Madrid con Porto a

través de Salamanca a través de Vilar Formoso. Y además España y Portugal deben colaborar para recuperar el nocturno Lisboa-París por Hendaya y Burdeos.

Tercero. En 2030 España, Portugal y Marruecos van a organizar un Mundial de Fútbol que queremos que sea un Campeonato Mundial por el Clima. España, Portugal y Marruecos, con el apoyo de Francia como país de paso, por la calidad de sus redes ferroviarias, son perfectamente capaces de organizar este evento con casi cero emisiones basándose en el ferrocarril como modo de transporte principal, al menos para los visitantes que provengan de la Europa Occidental. La Alianza ha publicado un exhaustivo documento sobre esta cuestión.

Recordemos que el 95% de las emisiones climáticas de un visitante se producen durante el viaje, con independencia de su comportamiento en la ciudad de destino. El Fútbol debe comprometerse con la lucha climática. Un Mundial con emisiones cero o casi cero es lo que muchos ciudadanos esperan de los gobiernos de España, Portugal y Marruecos.

Cuarto. Mercancías. ¿Cómo es posible que con las redes convencionales sin práctica circulación debido al progreso de la red paralela de alta velocidad, la cuota ferroviaria del transporte terrestre en España sea sólo del 4% en tráficos nacionales y del 1% en tráficos internacionales? ¿Cómo es posible que siendo el 90% del tráficos de camiones es de largo recorrido y paralelo a líneas férreas, el ferrocarril no se capaz de atrapar estos tráficos?

Y aún más, ¿cómo se explica que la cuota ferroviaria portuguesa sea más del triple de la española?

Un camión a 100 km/h tiene un energía cinética equivalente a la combustión instantánea de 13.000 litros de gasolina que se libera en 5 segundos en caso de impacto en forma de energía de choque. Es imperativo de sostenibilidad y de seguridad, de proteger a nuestra ciudadanía, que el ferrocarril de mercancías dé pasos importantes hacia adelante. De esta cuestión vamos a hablar en una de las 3 sesiones de hoy.

Quinto. La industria ferroviaria española es una de las más importantes del mundo. Casi el 1% del PIB en España depende del sector ferroviario y el número de empleos del sector es probablemente superior a 200.000. Hemos de conseguir sinergias entre las industrias del sector de España y Portugal.

Y por último, En España no se ha hablado de otra cosa que de alta velocidad en este siglo, hasta el punto de conseguir la red más vasta de Europa en este segmento de actividad. Pero en paralelo los servicios de proximidad, regionales y de cercanías, los que de verdad vertebran la vida cotidiana de los españoles, se han ido degradando. Parece que con el nuevo gobierno las cosas empiezan a cambiar, pero los cambios en el ferrocarril son siempre lentos. Estamos a la expectativa.

Pero nuestro país hermano, Portugal, a pesar de no disponer aún de servicios de alta velocidad, puede estar muy orgulloso de sus servicios regionales, son la envidia de los españoles.

Acabo aquí. Deseo que todos ustedes tengan una jornada muy provechosa y recuerden que nos vemos el año que viene en mi ciudad, Barcelona.