

## La Alianza Ibérica por el Ferrocarril emplaza a los gobiernos de España y Portugal a apostar por el tren

- 15 organizaciones sociales, sindicales y ambientalistas de ambos países instan al trasvase urgente de viajeros y mercancías de la carretera a los raíles para frenar la crisis climática
- La plataforma propone rehabilitar líneas degradadas como la Cuenca - Utiel, recuperar servicios internacionales diurnos y nocturnos y acabar con el aislamiento de la Península respecto del resto de Europa

La **Alianza Ibérica por el Ferrocarril** se ha presentado hoy en Barcelona con una **reivindicación de los sistemas ferroviarios como núcleo central de las políticas de movilidad sostenible**. Las 15 organizaciones sociales, sindicales y ambientalistas de España y Portugal fundadoras de la plataforma han reclamado a los respectivos gobiernos que **pongan el acento en el servicio y no en la infraestructura**; en el tren de uso cotidiano, que es el que vertebramos territorios y facilita las necesidades de movilidad con equidad social y un mínimo impacto ambiental.

El diagnóstico compartido por las entidades fundadoras es que **el ferrocarril en España y Portugal se encuentra en una situación de postración**. La desatención crónica de las autoridades por los sistemas de cercanías, regionales y mercancías y una focalización casi exclusiva en los sistemas de alta velocidad han motivado que el 80% del territorio español tenga un mal sistema ferroviario.

El anuncio de **cierre de la línea convencional Aranjuez - Cuenca - Utiel** ha sido un catalizador para la creación de la Alianza, que nace para remar en sentido contrario, para ser motor activo a favor de una nueva política ferroviaria en torno a tres ejes principales:

- Conseguir las condiciones para que se puedan cumplir los objetivos de descarbonización fijados por la Agenda 2030, lo cual requiere un **urgente trasvase de viajeros y mercancías al modo ferroviario**.
- **Impedir cualquier cierre de líneas de tren**. En plena emergencia climática, las líneas antiguas deben renovarse, rehabilitarse, interconectarse, mejorarse y adaptar su explotación a las peculiaridades de cada entorno.

- **Construir un modelo común superador del aislamiento ferroviario.** Debido al distinto ancho de vía, España y Portugal constituyen históricamente una isla ferroviaria en Europa. A pesar de las grandes inversiones llevadas a cabo para implantar en España el ancho estándar, no se ha revertido esa situación, lo cual obliga a ambos países a trabajar conjuntamente mejorando las conexiones transfronterizas, cuestión en la que ya se está avanzando, y mejorando las conexiones en ancho estándar con el resto del continente europeo.

En consecuencia, la Alianza Ibérica por el Ferrocarril propone a los gobiernos de España y Portugal la adopción de **10 medidas de choque**:

1. A finales de 2022 todos los pueblos y ciudades de España en los que haya una estación en una línea operativa tendrán un mínimo de 4 servicios diarios de ferrocarril en cada sentido, con unos horarios que permitan al menos hacer un viaje de ida y vuelta a la capital provincial en el mismo día.
2. Presentación, antes de finalizar 2022, de un plan de refuerzo de los núcleos de Cercanías con menores prestaciones en la actualidad: Asturias, Bilbao, Cádiz, Málaga, Murcia-Alicante, Santander, Sevilla, Valencia y Zaragoza. Un plan que debe conseguir incrementar la demanda en un 75% en 2026 y el 150% al finalizar esta década.
3. Licitación de la compra de suficiente número de trenes, modulables y accesibles, para dar satisfacción a los puntos anteriores.
4. Presentación de un plan de revitalización de los servicios ancho métrico, las redes de la antigua Feve y la línea C9 Cercedilla a Cotos, para dejarlos, antes de finalizar esta década, a un nivel similar a los actuales servicios de ferrocarril autonómicos, FGC (Cataluña), ETS (Euskadi), FGV (Comunidad Valenciana) o SFM (Mallorca).
5. Creación del abono de transporte, nacional y regional, antes de fin de 2023, de carácter mensual, trimestral o anual, que permita usar todos los transportes públicos de España, o de la región, fuera de los servicios de alta velocidad. El sistema suizo puede servir de modelo.
6. Antes de acabar 2022 se debe presentar un plan para conseguir la efectiva integración de la bicicleta en el acceso al ferrocarril y en su uso, también en AV. El plan debe contemplar asimismo la construcción de suficientes aparcamientos seguros de bicicletas en las estaciones de ciudades de más de 25.000 habitantes. Un plan que debe garantizar, sin restricciones, gracias al material ferroviario modulable, la parada en todas las estaciones que den acceso a las distintas redes de espacios naturales peninsulares.

7. Antes de acabar 2022, presentación de un plan para crear suficientes servicios transfronterizos diurnos entre España/Francia y España/Portugal, tanto directos como como con cambio fronterizo, para dejarlos homologados al nivel de servicio que Francia disfruta con sus países vecinos en el lado norte y oriental de este país.
8. En coordinación con las autoridades europeas, antes de acabar este año, presentación de un plan para crear suficientes servicios transfronterizos nocturnos entre España y Portugal, Francia, Bélgica, Alemania, Suiza e Italia. Recuperación de los históricos servicios nocturnos españoles. La entrada en servicio de la sección de alta velocidad Plasencia-Badajoz, en Extremadura, en alta velocidad, permite contemplar un servicio nocturno Barcelona-Madrid-Lisboa.
9. Presentar, en 2022 un plan para que el ferrocarril transporte el 10% de mercancías en 2025 y el 18% al finalizar esta década, igualando la cuota media europea.
10. Diseñar, antes de fin de 2023, una fiscalidad favorable al uso del ferrocarril y de la movilidad sostenible, homologable con las mejores prácticas europeas.

Puede consultarse en este enlace <https://acortar.link/euJkFS> el documento de referencia producido por la Alianza “Más Viajes en Tren, Menos Emisiones”

### **La solución propuesta para la línea Cuenca-Utiel**

La solución que la Alianza propone para la recuperación de la línea Cuenca-Utiel, clausurada por el gobierno, es la siguiente:

1. Que se convoque un concurso de explotación de la línea completa, Madrid-Valencia, al que Renfe pueda presentarse si lo desea.
2. Que el servicio se inicie en Madrid y acabe en Valencia y viceversa, buscando todo el tráfico de cabotaje, no únicamente entre Cuenca y Utiel.
3. Que ADIF se comprometa a invertir en la rehabilitación de la sección Cuenca-Utiel al menos la misma cantidad que el gobierno de Cataluña se gastó en los últimos 10 años en la rehabilitación de la línea Lleida-la Pobra de Segur, es decir, 90 millones de euros.

Forman inicialmente la Alianza Ibérica por el Ferrocarril las siguientes organizaciones:

1. *Bicicleta Club de Catalunya (BACC)*
2. *Comisiones Obreras (CCOO)*
3. *ConBici*
4. *Ecodes*
5. *Ecologistas en Acción*
6. *Eco-Union*
7. *Fundación Mobilitat Sostenible i Segura*
8. *Fundación Renovables*
9. *Greenpeace*
10. *Mujeres en Movimiento*
11. *Promoción del Transporte Público (PTP)*
12. *Red Movilidad*
13. *Revo Prosperidad Sostenible*
14. *Unión General de Trabajadores (UGT)*
15. *ZERO*