



MANIFIESTO EN DEFENSA DE LAS COMUNICACIONES FERROVIARIAS DE SALAMANCA

El transporte ferroviario es una de las mejores y más eficientes opciones de movilidad en el siglo XXI. Por un lado se trata de un medio que aúna rapidez, sostenibilidad, seguridad y fiabilidad. Virtudes que han hecho que en los últimos años obtenga una notable ventaja frente a otras fórmulas de transporte. Y, por otro, facilita un mundo interconectado que promueve el desarrollo de los territorios creando nuevas oportunidades empresariales, diversificando el sistema productivo y fijando población.

Tanto para pasajeros como para mercancías, estamos por tanto ante un medio de transporte de presente y de futuro que en Europa se ha convertido en una clara apuesta con el propósito de alcanzar los 30.000 kilómetros de alta velocidad en 2030. Asimismo, la Agencia Ferroviaria de la UE asegura que este medio de transporte debe jugar un papel fundamental debido a su bajo impacto en el medio ambiente.

En esta apuesta decidida por el ferrocarril, la provincia de Salamanca ha quedado relegada a un papel secundario, lo que provoca un daño irreparable en la economía, el empleo, la lucha contra la despoblación y, en particular, en sectores como el turismo, la industria del español y la logística.

En la actualidad, desde la capital salmantina solo se puede llegar en tren directo sin transbordo a cuatro capitales de provincia: Ávila, Valladolid, Palencia y Madrid. Una situación que no es mejor en el resto de la provincia.

Desde los años 80 del siglo pasado y hasta la actualidad, Salamanca ha ido perdiendo conexiones por ferrocarril de manera imparable. Algunas de las más importantes han sido el cierre del corredor de la Ruta de la Plata entre Astorga y Plasencia; la retirada del tren que hacía el servicio con el País Vasco y Barcelona; la supresión del Sud Express Lisboa-Hendaya que realizaba paradas en Salamanca, Ciudad Rodrigo y Fuentes de Oñoro; y también la desaparición del trenhotel Lusitania entre Lisboa y Madrid. Estos dos últimos trenes se eliminaron tras la declaración del primer estado de alarma a consecuencia de la pandemia de la covid-19.



También en este momento, se produjeron recortes que afectaron a las frecuencias de los trenes rápidos Alvia entre Salamanca y Madrid, un servicio que se instauró en 2015 y que supuso un importante revulsivo para el desarrollo de la capital y de su zona de influencia. Se trata de un tren que comunica la ciudad del Tormes con la capital de España a través de Medina del Campo y Segovia en una hora y media.

Casi cuatro años después del inicio de la pandemia, Salamanca continúa sin recuperar una de las cuatro frecuencias con las que contaba, dejando una oferta insuficiente tanto para los usuarios habituales como para aquellos que quieren visitar la ciudad de manera puntual.

En octubre de 2021, Renfe aseguró que el 30 de junio de 2022 restablecería todos los servicios suspendidos por la pandemia. No fue así. Pocos días antes de las elecciones generales del 23 de julio de 2023, la compañía se comprometió a que la cuarta frecuencia del Alvia se repondría en noviembre de 2023. No fue así. Hasta el pasado mes de diciembre, Renfe estuvo asegurado que antes de finalizar al año 2023, el tren volvería. Tampoco fue así.

Y todo esto ha ocurrido mientras los trabajadores de Renfe han insistido una y otra vez en que hay trenes y maquinistas suficientes para operar esa cuarta frecuencia. Además, la demanda para estos servicios ha ido creciendo de forma exponencial dejando patente la insuficiencia de las tres frecuencias diarias del Alvia entre Salamanca y Madrid y llegando incluso a ser necesaria la implantación de una quinta y una sexta.

Para justificar esta situación, la compañía de ferrocarriles ha utilizado datos que no se corresponden con la realidad aludiendo a una supuesta caída de la venta de billetes. En ese cálculo, Renfe no incluye los abonos gratuitos aprobados por el Gobierno en septiembre de 2022 y que suponen en estos momentos un porcentaje muy significativo de todas las plazas que se cubren en estos trenes rápidos.

Hay que tener en cuenta que la duración del trayecto en los Alvia permite a muchos ciudadanos acudir a la capital de España y regresar a Salamanca en el mismo día, por lo que se trata de un servicio vital para fijar población, especialmente en un momento en que se ha impulsado el teletrabajo y su compatibilidad con la presencialidad laboral.

Por otro lado, la insuficiente oferta de frecuencias entre Salamanca y Madrid supone también un grave perjuicio para los estudiantes que eligen la ciudad y sus prestigiosas universidades para continuar con su formación, o para



todas aquellas personas que apuestan por nuestra ciudad para el aprendizaje del español; sin olvidar el enorme efecto negativo que ello tiene en la capacidad de Salamanca para atraer encuentros y congresos de carácter nacional e internacional.

No es la única reivindicación en materia ferroviaria que tiene Salamanca. La recuperación del corredor ferroviario Ruta de la Plata, suprimido en el año 1984, es clave para la dinamización económica, no solo de esta provincia, sino de todo el oeste español. El pasado año el Parlamento Europeo aprobó la inclusión de esta infraestructura en la Red Básica Ampliada de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T CORE Network) que fija su construcción antes de 2040. Una decisión que debería ser ahora refrendada por la Comisión Europea y el Consejo Europeo, pero que el Gobierno de España ha renunciado a exigir asumiendo el horizonte temporal de 2050.

A todo lo anterior hay que añadir el considerable retraso de las obras de electrificación de la línea Salamanca-Fuentes de Oñoro, fundamental para la llegada de mercancías al Puerto Seco desde los puertos portugueses, lo que redundaría en que esta infraestructura se convirtiera en un polo de atracción de nuevos proyectos empresariales. Esa conexión con Portugal no solo es importante para mercancías, sino también para pasajeros. De ahí la trascendencia de que uno de los ramales de tren rápido entre España y el país vecino pase por Salamanca. De esta forma la provincia quedaría integrada en el Corredor Atlántico, el trazado más recto y rápido para comunicar España y Portugal con el resto de Europa.

Otra desventaja de Salamanca en materia ferroviaria es la imposibilidad de contar con un abanico más amplio de modelos de tren como pudieran ser los Talgo AVRIL. Para solventar este agravio es necesaria la inmediata sustitución del intercambiador situado en Arroyo de la Golosa (Valladolid) por un cambiador de ancho dual que permita el paso de trenes Talgo y CAF.

La conectividad de Salamanca por ferrocarril es vital para el ambicioso proyecto de desarrollo en el que trabaja la capital y la provincia, con el afán de convertirse en un motor de actividad económica y creación de empleo en torno al conocimiento, la innovación y las nuevas tecnologías, así como a la logística y el transporte multimodal de mercancías.

Se trata de un proyecto que cuenta con la implicación de la Junta de Castilla y León, la Diputación Provincial de Salamanca, el Ayuntamiento de



Salamanca y la Universidad de Salamanca, así como con el respaldo de la Cámara de Comercio y de los agentes económicos y sociales de la ciudad.

Así las cosas, a día de hoy es inasumible que se mantenga el aislamiento por tren de Salamanca. Es por ello que, desde la sociedad salmantina, ante este trato desfavorable que mina las posibilidades de desarrollo de la ciudad y de la provincia, exigimos con carácter inmediato y prioritario:

1.- La restauración de la cuarta conexión ferroviaria del tren Alvia que comunicaba Salamanca con Madrid antes de la pandemia.

2.- La creación de una quinta frecuencia en ambos sentidos del tren Alvia Madrid-Salamanca, cuya demanda es notable. Concretamente, se trataría de una nueva frecuencia con salida desde Salamanca que permita viajar a la capital después de las actuales 18:20 horas, y otra con salida desde Madrid entre las 15:55 horas y las 20:40 horas, al tratarse en la actualidad de una franja horaria sin servicio de trenes Alvia.

3.- La integración de Salamanca en el Corredor Atlántico como uno de los ejes principales, ya que es el trayecto más recto y rápido para la conexión de Portugal y España con el resto de Europa y con los puertos del Mediterráneo a través de Madrid. Para ello es fundamental culminar la electrificación de la vía hasta Fuentes de Oñoro y que se impulse que uno de los ramales del tren rápido entre los dos países pase por Salamanca.

4.- La inmediata sustitución del intercambiador de Arroyo de la Golosa (situado en las proximidades de Medina del Campo) ya que el actual solo puede ser utilizado por trenes de CAF como son los Alvia 120. Debe ser remplazado por un cambiador de ancho dual, de plataforma única, que solo con el movimiento de algunas piezas permite el paso de trenes Talgo y de CAF.

5.- La recuperación del corredor ferroviario Ruta de la Plata, clave para el desarrollo del Oeste español y su inclusión en la Red Básica Transeuropea de Transporte para fijar se reapertura en el año 2040.



6.- Promover un Pacto de Estado por el Tren que garantice el derecho a la conectividad y a la movilidad de ciudadanos y de mercancías, con independencia del signo político que gobierne España.