



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. Sin embargo, en ese reto, 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.

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.

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 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.



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.

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. Esa conexión con Portugal también es importante para los 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.

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.

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 su 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.