

SI NO HAY TRANSPORTE PÚBLICO, NO HABRÁ ECONOMÍA SOSTENIBLE

El Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Pedro Saura ha subrayado la necesidad de una legislación que permita la competencia homogénea de las compañías ferroviarias en toda Europa.

El Ministro Delegado francés de Transportes Jean-Baptiste Djebbari ha destacado dos líneas de trabajo de su gobierno: conseguir flotas automovilísticas verdes para, en 2030, reducir hasta el 50% de las emisiones y, junto a las regiones, recuperar pequeñas líneas ferroviarias que en 2017 se daban por perdidas.

Madrid, 23 de septiembre – Si no hay transporte público, no habrá economía sostenible. Es el punto en el que han coincidido todos los participantes en la Jornada “Transportes y movilidad en sociedades sostenibles” que, organizada por la Asociación Diálogo de Amistad Hispano-Francesa, se ha desarrollado en el Espacio Bertelsmann de Madrid con la colaboración de Dassault Systèmes, ENGIE, Mazars, Renfe y SNCF.

En sus palabras de bienvenida, el presidente de Diálogo, José M^a Segovia ha recalcado que, “con este y otros actos, queremos contribuir a enriquecer la relación bilateral España-Francia dentro de un marco europeo de mayor integración”. Le ha seguido en el uso de la palabra, el embajador de Francia en España, Jean-Michel Casa, que ha puesto el debate en suerte: “Transporte y sostenibilidad son retos relevantes, particularmente en el contexto que atravesamos”.

La primera mesa ha reunido a Jean-Baptiste Djebbari, Ministro Delegado francés de Transportes, y Pedro Saura, Secretario de Estado español de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Djebbari ha destacado dos líneas de trabajo de su gobierno: conseguir flotas automovilísticas verdes para, en 2030, reducir hasta el 50% de las emisiones y, junto a las regiones, recuperar pequeñas líneas ferroviarias que en 2017 se daban por perdidas. Saura, por su parte, ha hecho hincapié en el esfuerzo que está haciendo el gobierno español para plantear “un sistema nacional de movilidad” para el que “es fundamental la digitalización y la gobernanza”. El AVE, transporte de pasajeros, va bien, ha dicho, al tiempo que insistía en la necesidad de realizar “microinversiones para que funcione el transporte de mercancías por tren”; la interconexión con los puertos y la interoperabilidad son otros retos, también la internacionalización: “Es importante que todos los operadores puedan competir en Europa. Necesitamos una legislación que permita la competencia homogénea en toda Europa”.

Una posición en la que ha coincidido su colega francés, quien ha admitido que el COVID-19 ha cambiado muchos planes: un significativo porcentaje de ciudadanos ven el transporte público como un entorno preocupante, “hay que trabajar —ha subrayado— para recuperar a esos pasajeros que no han vuelto.”

LA SEGURIDAD, PREOCUPACIÓN PRINCIPAL

La seguridad ha protagonizado la segunda mesa, en la que han participado Hélène Valenzuela, Directora General de Rielsfera (Groupe SNCF); Juan Diego Pedrero Sancho, Presidente Ejecutivo de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP); y Manel Villalante, Director General de Desarrollo y Estrategia de Renfe. “Cuando se acabe la pesadilla actual, volveremos a ser los de antes y volveremos a movernos —ha dicho Pedrero Sancho—. Habrá un desarrollo ferroviario importante

quitando cuota a la aviación. En el caso de las mercancías soy más escéptico por el retraso que llevamos en nuestro país.”

En la mesa se ha hablado mucho de liberalización, un día después de que Valenzuela presentase Ouigo, el AVE francés que comenzará a operar el 15 de marzo con cinco frecuencias diarias por sentido entre Madrid y Barcelona.

La liberalización “va a ir bien”, ha dicho Villalante. “La demanda hasta el impacto COVID-19 ha crecido cada año, nada hace pensar que en una situación normal no siga siendo así”. “Los estudios — ha coincidido Valenzuela— confirman que hay una demanda no atendida”. Eso, en transporte de pasajeros porque en mercancías es diferente. “En España, la alta velocidad transporta más o menos lo mismo que los trenes de *low cost* en Francia”, ha destacado Pedrero Sancho, que ha denunciado la asimetría entre el ferrocarril y mercancías en carretera y echa de menos en nuestro país “un consenso lo más amplio posible a todos los niveles”. El transporte de mercancías por tren requiere un esfuerzo doble de la administración “para acercarnos a los niveles que tienen otros países”. Llevamos, lamenta, cinco años de retraso. “Los operadores necesitan certidumbres.”

El de la sostenibilidad es, desde luego, un reto para todos. De por sí, asegura Valenzuela, “el tren es un medio de transporte sostenible”, tiene más fácil sumarse al esfuerzo de sostenibilidad. No obstante, siendo importante, el argumento ecológico no es suficiente: si es caro, el tren no es eficiente. “Nuestro objetivo con Ouigo es atraer a más gente al tren.”

Manel Villalante ha querido dibujar los ejes que guían el trabajo de Renfe: liberalización, transformación (quiere ser un operador integral) e internacionalización. Siempre, siguiendo las guías de un desarrollo sostenible. “Hay que conseguir que el transporte ferroviario sea competitivo en términos económicos y sociales”. Los gobiernos “ponen las infraestructuras, pero las que han de poner los trenes y llenarlos son las empresas”. Y esas infraestructuras, ha apuntado Valenzuela, son “magníficas”, si tenemos que mejorar algo “es la interconexión con los aeropuertos”. Debería ser, dice, una prioridad.

Para terminar, Villalante ha asegurado que “si no tenemos transporte público, no tendremos economía sostenible”.

LAS CIUDADES, LAS EMPRESAS

La tercera mesa ha permitido a Lola Ortiz Sánchez, Directora General de Planificación e Infraestructuras de Movilidad del Área de Mediomambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, explicar y defender el proyecto Movilidad Madrid360-Madrid Central; y a Carlos Moreno, Director Científico de la Cátedra ETI (Emprendimiento, Territorio, Innovación) en la Universidad Panthéon Sorbonne – IAE Paris hacer lo propio con la iniciativa parisina “Ville du quart d'heure”.

Ortiz ha asegurado que “Madrid lidera a nivel internacional la intermovilidad” con el *carsharing*, el *motosharing*, la *bicisharing*... La capital española trabaja para aplanar la curva del transporte en las horas punta (más allá de la reducción propiciada por la pandemia), y la importancia de las aplicaciones, que “nos pueden ayudar a mejorar la calidad del servicio público”. Moreno, en conexión desde París, ha explicado que coexistir con el COVID-19 nos obliga a adaptarnos. ¿Cómo? Primero, impidiendo que el vehículo individual sea considerado más seguro; segundo, siendo conscientes de que “no es suficiente con cambiar las estructuras, hay que cambiar la mentalidad”, y tercero, teniendo en cuenta que “el mejor desplazamiento es el que no se hace”. Apuesta por descentralizar (servicios, también de las empresas que pueden “repartir” sus espacios de trabajo).

En el último capítulo de la jornada han participado Olivia Infantes, Responsable de Nuevos Productos de ENGIE en España; Nicolas Loupy, Director General de Dassault Systèmes para España y Portugal, y Pablo Valerio, Responsable del Departamento de Sostenibilidad y Cambio Climático en Mazars España. Los tres han destacado la labor de sus empresas buscando dar solución a los retos del cambio climático, cada una en su ámbito y según su especialidad y competencia. Los tres han reflexionado sobre el impacto del COVID-19. Para Olivia Infantes, la experiencia demuestra que “el futuro está en la intermodalidad” y en los nuevos combustibles; Nicolas Loupy ha admitido que, en un primer momento, el miedo puede hacer que los ciudadanos se vuelvan hacia el transporte individual, por eso, “es importante ver cómo reaccionan las políticas urbanas en cada ciudad” y puso de ejemplo las soluciones inteligentes que ha implementado Dassault en Singapur o Rennes para mayor eficiencia en emisiones de carbono. Pablo Valerio por su parte ha asegurado que las empresas ya son conscientes de que “el teletrabajo bien entendido reduce el estrés, facilita la conciliación, reduce la contaminación”.

DIÁLOGO, ASOCIACIÓN DE AMISTAD HISPANO-FRANCESA

Desde 1983, Diálogo tiene por objetivo enriquecer la relación entre Francia y España y la construcción europea, favoreciendo el conocimiento mutuo, generando espacios de debate y siendo un interlocutor de referencia para las Administraciones y empresas de ambos países. La Asociación lleva a cabo actividades de carácter empresarial, cultural, social y formativo, y promueve becas para jóvenes estudiantes. Presidida por José María Segovia, es una asociación reconocida de Utilidad Pública, cuyos Presidentes de Honor son S.M. el Rey de España y el Presidente de la República Francesa. Su Patronato de Honor está formado por empresas francesas en España y españolas con intereses en Francia. Para más información: www.dialogo.es.

Jornada organizada con la colaboración de:



Ingenio de Comunicación

Sara Gutiérrez +34 680997385 • Eva Orúe +34 629280954

info@ingeniodecomunicacion.com • +34 915239359