

“Las Autopistas Ferroviarias en la Península Ibérica”

ORGANIZADA POR:

El Comité de Transportes del Instituto de la Ingeniería de España.

20 de febrero - 18:00 horas

Salón de Actos del I.I.E. General Arrando, 38. 28010 Madrid

Inscribirse a la jornada [en esta página](#) o en el 91 319 74 17

La jornada se retransmitirá en directo desde la misma página de inscripción.

En colaboración



PROGRAMA

- 18:00 Bienvenida a los asistentes y presentación de la Jornada.
D. **Carlos del Álamo**, Presidente del Instituto de la Ingeniería de España.
D. **Aniceto Zaragoza Ramírez**, Presidente del Comité de Transportes del IIE.
D^a. **María José Rallo del Olmo**, Secretaria General de Transporte de la Administración.
- 18:30 “*Las Autopistas Ferroviarias: estado de la cuestión y perspectivas de desarrollo.*”
D. **Pascual Villate**, Subdirector General de Planificación de Infraestructuras y Transporte, Ministerio de Fomento.
- 19:00 “*Necesidades de actuación en la Red de Infraestructuras Ferroviarias para las ADIF.*”
D^a. **María Luisa Domínguez**, Directora General de Planificación Estratégica y Proyectos, de ADIF.
- 19:15 “*Explotación de servicios: técnicas específicas.*”
D. **Juan Diego Pedrero**, Gerente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Particulares AEFP.
D. **Abelardo Carrillo**, Director General Renfe Mercancías.
- 19:45 “*Sistemas aplicables para las ADIF españolas*”
D. **Carmelo Garrido**, Coordinador del proyecto Saintgal.
D. **Francisco Pérez Álvarez**, Ejecutor del Proyecto CAF (vagón ENEP).
- 20:15 Coloquio con los asistentes.
- 20:30 Clausura de la jornada. **Copa de vino español.**

PRESENTACIÓN

A lo largo de los años y hasta el año 2000, el transporte ferroviario de mercancías en Europa se ha visto disminuido a favor del transporte de aquellas por carretera, el cual ha ido paulatinamente incrementando su cuota de mercado de forma considerable.

Por ello, la UE en un esfuerzo por que no desapareciese el transporte ferroviario dentro de la UE, sobre todo el de mercancías y en atención al cambio climático y la sostenibilidad, decidió impulsar el transporte por este modo compatibilizándolo con el de mercancías por carretera, lo que llevó a estudiar el paso directo y sin obstáculos por las fronteras e innovar una solución idónea para que el material rodante pueda subir los vehículos carreteros sobre los vagones de ferrocarril.

Hoy en día parece que ambos aspectos se encuentran en perfecto desarrollo y nos estamos refiriendo a la interoperabilidad de las líneas y a las Autopistas Ferroviarias.

Con mayor o menor intensidad siempre han entrado en conflicto el transporte de mercancías entre los modos carretero y ferroviario, ya que nunca se entendieron para poder llegar a una solución que, bien coordinada, estimulará y contentará al desarrollo de ambos y que parece que puede llegar con la puesta en marcha, ya existe en determinados países de la UE, de las Autopistas Ferroviarias.

Su desarrollo en la península Ibérica, al igual que ya ocurre a nivel europeo, ha de ser equivalente al ya implantado en el modo marítimo - las Autopistas del Mar - que lleva ya algunas décadas implantadas en la UE y siguen en pleno desarrollo, con pleno apoyo de los Estados miembros de la UE.

Como a lo largo del tiempo algunos hemos comentado, y lo seguimos haciendo, los modos de transporte deben ser complementarios y no antagónicos, el Operador Logístico y el Transportista de Carretera pueden aprovechar esta nueva técnica, como un complemento del servicio que prestan a sus clientes por carretera y la sociedad en general, conformando cadenas de transporte intermodales de alta calidad, como ya ocurre entre determinados países europeos, veamos el primer ejemplo en el paso entre el continente e Inglaterra bajo el canal.



INSTITUTO DE LA INGENIERIA
DE ESPAÑA