

# Para (no) parar un tren

*A la memoria de Gerard Ticó, tan joven y ya eterno*

Para que no se pare el transporte ferroviario de mercancías qué hace falta ‘para parar un tren’, es decir, qué hace falta a punta pala, a mansalva, a más no poder. Porque lo cierto es que sigue el declive del transporte de mercancías por ferrocarril en toda Europa, según diversos órganos comunitarios como la Comisión Europea o el Tribunal de Cuentas Europeo. En España es especialmente grave con el 1,4% de cuota en 2017, según el último Observatorio del Transporte y la Logística (OTLE).

Todos deseáramos que hubiera mucha más producción en el ferrocarril, pero no sabemos cómo. Un empresario y experto al que le pregunté qué le faltaba al tren para transportar más mercancías me contestó: “Pues eso mismo, tú lo has dicho: le falta carga para parar un tren”. Y añadió: “Y generar confianza para parar un tren. Si no, nadie le confiará su carga”.

Después de darle unas vueltas, para que los clientes elijan el uso del tren como oportunidad, y no como un riesgo que está de moda, creo que ese empresario llevaba toda la razón: hace falta carga en cantidad que nazca de la confianza generada por todos: las administraciones al darle estabilidad y fortaleza al marco legislativo; confianza de cada agente de la gobernanza y la regulación; confianza de cada parte del sistema, principalmente su eje el administrador de la infraestructura; confianza de cada actor del mercado...

*Para que los clientes elijan el tren como oportunidad, hace falta carga en cantidad que nazca de la confianza de todos*

Todos deseáramos confianza para parar un tren. Pero cuando algo se repite a espaldas no por eso se cumple, y a veces se distorsiona el sentido y deja de significar, o lo que es lo mismo, resulta insignificante. En ese momento, hay que tratar de decir lo mismo, pero de otra manera para despertar a la reflexión y la conciencia.

Despertar a la reflexión y la conciencia, expresando de otra manera, es lo que pretende el llamado Tren de Noé, promovido por Rail Freight Forward, que viene recorriendo Europa y que transportará contenedores pintados por artistas

urbanos, que se presentará en Madrid y Barcelona para llamar la atención sobre la necesidad de lograr un incremento del transporte de mercancías por ferrocarril. Esa iniciativa se suma a la magnífica y constante labor del equipo cultural de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, con Juan Altares a la cabeza, cuya tarea ha sido siempre conectar el ferrocarril con el arte, mucho arte y cultura para parar un tren, y todo para que el tren no se pare. Siguiendo esa estela cultural, y a modo de llamada de atención, propongo un cambio de estilo para salir de la insignificancia, quizá esta reflexión-jaculatoria -un tanto de letanía rapera-, que habría que leerse sin el '(no)', aunque sea ese '(no)' lo que finalmente tiene que emerger con bríos para que la doble negación de 'no pararse' transforme en un 'Sí' rotundo y sincero en forma de prestarle atención y producir confianza:

Si hay planes y estrategias para (no) parar un tren...

Si hay directivas, reglamentos, leyes, decretos y órdenes para (no) parar un tren...

Si hay resoluciones, consignas y sentencias para (no) parar un tren...

Si hay datos estadísticos, observatorios, estudios para (no) parar un tren...

Si hay consultorías, institutos, centros de investigación para (no) parar un tren...

Si hay profesionales, políticos, funcionarios y trabajadores para (no) parar un tren...

Si hay congresos, jornadas, seminarios para (no) parar un tren...

Si hay debates, mesas redondas, grupos de trabajo para (no) parar un tren...

Si hay periódicos, periodistas y noticias para (no) parar un tren...

Si hay comités, consejos, comisiones, órganos consultivos para (no) parar un tren...

Si hay entes, agencias, organismos, centros directivos, para (no) parar un tren...

Si hay presupuestos y líneas de financiación para (no) parar un tren...

Si hay auditorías e informes para (no) parar un tren...

Si hay kilómetros de vía, instalaciones, terminales y apartaderos para (no) parar un tren....

Si hay fabricantes y proveedores, para (no) parar un tren...

Si hay cargadores, logísticos, transportistas, transitarios, operadores de transporte combinado, para (no) parar un tren...

Si hay sindicatos, asociaciones profesionales y de amigos del ferrocarril, para (no) parar un tren...

Si hay empresas de ferrocarril y propietarias de vagones para (no) parar un tren...

Si hay manifiestos de apoyo, emisiones que podrían no ser emitidas y evaluaciones medioambientales para (no) parar un tren...

Si hay ganas de usar el tren para (no) parar un tren...

Entonces, ¿qué falta?

¿qué falta para (no) parar un tren?

¿qué le falta al transporte de mercancías por ferrocarril para (no) parar un tren?

¿qué le falta al transporte de mercancías por ferrocarril para (no) parar un tren en España y en la UE?