

Manifiesto de Torrijos

Por un servicio público llamado “tren”

En demanda de un ferrocarril seguro, sostenible, público y social

Las IV Jornadas Estatales en Defensa del Ferrocarril han continuado en Torrijos la labor realizada en Salamanca, Guadalajara, Madrid y Valencia por las diferentes organizaciones sociales reunidas en plataformas ciudadanas que están defendiendo el ferrocarril como un servicio público fundamental. Las ideas contenidas en los sucesivos manifiestos, “Tren sí, AVE no” y “Por un ferrocarril sostenible, público y social”, han contribuido a ir definiendo el modelo de ferrocarril que propugnamos, la integración del sistema multimodal de transporte, y el papel esencial que desarrolla el tren en las nuevas formas de vida, producción y calidad de vida que garantizan la sostenibilidad.

Ahora, al comenzar el verano de 2004, nos encontramos con que el Gobierno nacido de las elecciones generales del 14 de marzo de 2004 ha retrasado la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario hasta el 1 de enero de 2005 y ha prometido elaborar un Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte redactado con una amplia participación y debate, aunque hay dudas sobre el alcance y el modo en que se llevarán a la práctica ambas cuestiones, y más aún cuando ya se están tomando decisiones trascendentales para el futuro del ferrocarril sin la elaboración previa de este plan.

En los últimos meses se está poniendo de manifiesto lo que las organizaciones que integran la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público llevan denunciando desde hace años: que detrás del “todo AVE” sólo había propaganda engañosa, despilfarro económico, desequilibrio territorial y un gran número de decisiones tomadas contra el interés general. Se ha evidenciado que las actuaciones del Gobierno anterior nos han llevado a una red ferroviaria de líneas truncadas, con una escasa interoperabilidad, falta de inversiones en las cercanías y en las mercancías, falta de conectividad, falta de accesibilidad, con peligro de ser privatizada y con riesgo de generar dos redes separadas e imposibles de integrar con el resto del ferrocarril europeo.

Ante esta situación, la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público propone:

- Corregir la tendencia del actual sistema de transportes hacia la insostenibilidad, con el establecimiento de planes y medidas que contribuyan a la reducción drástica del tráfico motorizado en general y del vehículo privado en particular, causante de graves impactos territoriales, ambientales, económicos y sociales. El objetivo sería cambiar la actual distribución modal del transporte, favorecer los desplazamientos no motorizados y alcanzar una mayor participación del ferrocarril tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías. De esta manera se contribuiría a reducir el despilfarro energético y la contaminación que provoca el transporte, en el camino hacia una sociedad más justa y más sostenible ambientalmente.

- Mantener el ferrocarril como un servicio público de accesibilidad universal y de precio asequible, cuya infraestructura y servicios de transporte sean de propiedad y gestión pública. Ello exige derogar la actual Ley del Sector Ferroviario y abrir un debate social amplio para la elaboración de la norma que la sustituya.
- Mantener el carácter integrado de la red ferroviaria, primando la seguridad ante otros criterios como la rentabilidad económica, cumpliendo la normativa de la Unión Europea que únicamente obliga a la separación contable de la administración de la infraestructura y de la prestación del servicio de transporte. Asimismo, nuestra prioridad actual es que exista un ferrocarril accesible para todos y todas, y por eso no hay razones (salvo casos puntuales) para crear líneas diferenciadas para pasajeros y mercancías.
- Debatir en toda la sociedad (universidades, organizaciones ecologistas, sindicatos, asociaciones vecinales, entidades culturales, instituciones, etc.) el futuro Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.
- Efectuar una evaluación ambiental estratégica rigurosa de ese futuro Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.
- Adecuar el servicio ferroviario a las necesidades de la sociedad, y no al revés. Por esto deben recuperarse servicios importantes como la facturación de equipajes y la paquetería, además de establecer una importante mejora en horarios y en interconexiones.
- Exigir al Ministerio de Fomento la realización de un riguroso balance social del servicio ferroviario, revisando y modificando en profundidad la política comercial desarrollada por Renfe en los últimos años, con especial hincapié en la política tarifaria que está expulsando del ferrocarril a buena parte de la sociedad en servicios de media y larga distancia. También denunciamos la destrucción de la capacidad de transporte realizada por la misma Renfe cuando desguaza vehículos que no han concluido su vida útil y que vienen circulando con normalidad en países europeos de nuestro entorno.
- Asumir que el ferrocarril (tren, tranvía, metro), junto con los desplazamientos a pie y en bicicleta, ha de ser la columna vertebral del sistema multimodal e integrado de transporte. Por este motivo hay que poner en marcha actuaciones que incrementen cuanto antes su participación entre los distintos modos de transporte, hasta conseguir que sea hegemónico tanto en el desplazamiento de personas como de mercancías. Lógicamente, los demás modos y medios de transporte han de tener un carácter complementario respecto al ferrocarril y deben contribuir a potenciar el uso de éste como modo troncal.
- Promover la intermodalidad entre los distintos medios de transporte urbanos e interurbanos.
- Favorecer en las adquisiciones de nuevos trenes y en la reforma de los existentes la accesibilidad de la bicicleta a todos los trenes y estaciones, permitiendo así una eficaz intermodalidad “puerta a puerta”, competitiva con el vehículo privado motorizado.
- Garantizar la completa accesibilidad al ferrocarril a las personas con movilidad reducida (personas ancianas, con silla de ruedas, ...).
- Actualizar las infraestructuras ferroviarias existentes, dotándolas de tecnología probada y de capacidad para admitir velocidades medias de 160 km/h y máximas en torno a los 220

km/h, efectuando los desdoblamientos de vía y las electrificaciones de líneas que sean convenientes para incrementar el uso del ferrocarril.

- Conseguir que el ferrocarril, concebido como el sistema principal de transporte, garantice la mayor vertebración posible del territorio. Por ello es necesario recuperar y rehabilitar las líneas y estaciones cerradas, además de evitar los nuevos intentos de cierre. Del mismo modo, construir nuevas líneas ferroviarias transversales para ir generando la malla ferroviaria que permita atender las necesidades de movilidad de la población.

- Evitar la coexistencia de dos anchos de vía distintos, con los graves inconvenientes y gastos que ello genera. Por este motivo es perentorio y necesario resolver de forma definitiva esta situación, para lo que solicitamos un debate urgente que fije los criterios y la forma de resolver este problema.

- Establecer una forma valiente y decidida de apoyar el transporte público y el ferrocarril, donde el tren llegue hasta los centros urbanos, que se han de adecuar para eliminar posibles efectos barrera, además de crear nuevas líneas de metro de superficie o tranvías en las ciudades y áreas metropolitanas.

- Integrar el ferrocarril en la planificación urbana de las ciudades de acuerdo con las necesidades de sus ciudadanos. Medidas como los soterramientos han de contemplarse únicamente cuando no existan otras soluciones. Deben evitarse los procesos especulativos y la descapitalización de Renfe, deteniendo la galopante enajenación de su patrimonio inmobiliario.

- Mantener las estaciones en el centro de las ciudades para promover la máxima accesibilidad al tren y garantizar la seguridad de usuarios y vecinos, incluso reabriendo aquellas que han sido cerradas y creando nuevas estaciones en los centros de localidades no servidas actualmente por el ferrocarril. Las nuevas líneas deberán dar servicio a las poblaciones por las que discurren, creando nuevas estaciones.

- Tomar medidas urgentes, teniendo en cuenta que el transporte es una de las actividades que más contribuye al cambio climático, para reducir las emisiones de gases con efecto invernadero y cumplir el protocolo de Kioto. Una mayor implantación y uso del ferrocarril y una menor utilización de los medios de transporte más despilfarradores de energía sería la forma de contribuir a este fin, lo que además permitiría una mejora de la calidad del aire de nuestras ciudades.

Torrijos, 27 de junio de 2004