

Manifesto de Torrijos

Por un servizo público chamado “tren”

En demanda dun ferrocarril seguro, sustentábel, público e social

As IV Xornadas Estatais en Defensa do Ferrocarril continuaron en Torrijos o labor realizado en Salamanca, Guadalajara, Madrid e Valencia polas diferentes organizacións sociais reunidas en plataformas cidadás que están defendendo o ferrocarril como un servizo público fundamental. As ideas contidas nos sucesivos manifestos, “Tren si, AVE non” e “Por un ferrocarril sustentábel, público e social”, contribuíron a ir definindo o modelo de ferrocarril que propugnamos, a integración do sistema multimodal de transporte, e o papel esencial que desenvolve o tren nas novas formas de vida, produción e calidade de vida que garanten a sustentabilidade.

Agora, ao comezar o verán de 2004, atopámonos con que o Goberno nado das eleccións xerais do 14 de marzo de 2004 demorou a entrada en vigor da Lei do Sector Ferroviario até o 1 de xaneiro de 2005 e prometeu elaborar un Plano Estratéxico de Infraestruturas e Transporte redactado cunha ampla participación e debate, aínda que hai dúbidas sobre o alcance e o modo en que se levarán á práctica ambas cuestións, e máis aínda cando xa se están a tomar decisións transcendentais para o futuro dos camiños de ferro sen a elaboración previa deste plano.

Nos últimos meses estase a pór de manifesto o que as organizacións que integran a Coordinadora Estatal en Defensa do Ferrocarril Público levan denunciando desde hai anos: que detrás de “todo AVE” só había propaganda enganosa, desbaldimento económico, desequilibrio territorial e un grande número de decisións tomadas contra o interese xeral. Evidenciouse que as actuacións do Goberno anterior leváronnos a unha rede ferroviaria de liñas truncadas, cunha escasa interoperabilidade, falta de investimentos nas cercanías e nas mercadorías, falta de conectividade, falta de accesibilidade, con perigo de ser privatizada e con risco de xerar dúas redes separadas e imposíbeis de integrar co resto do ferrocarril europeo.

Perante esta situación, a Coordinadora Estatal en Defensa do Ferrocarril Público propón:

- Corrixir a tendencia do actual sistema de transportes cara a insustentabilidade, co establecemento de planos e medidas que contribúan á redución drástica do tráfico motorizado en xeral e do vehículo privado en particular, causante de graves impactos territoriais, ambientais, económicos e sociais. O obxectivo sería mudar a actual distribución modal do transporte, favorecer os desprazamentos non motorizados e atinxir unha maior participación do ferrocarril tanto no transporte de viaxeiros como no de mercadorías. Desta maneira contribuiríase a reducir o desbaldimento enerxético e a contaminación que

provoca o transporte, no camiño cara a unha sociedade máis xusta e mais sustentábel ambientalmente.

- Manter o ferrocarril como un servizo público de accesibilidade universal e de prezo asequíbel, cuxa infraestrutura e servizos de transporte sexan de propiedade e xestión pública. Iso esixe derrogar a actual Lei do Sector Ferroviario e abrir un debate social amplo para a elaboración da norma que a substitúa.

- Manter o carácter integrado da rede ferroviaria, primando a seguranza perante outros criterios como a rendibilidade económica, cumprindo a normativa da Unión Europea que obriga á separación contábel da administración da infraestrutura e da prestación do servizo de transporte. Asemade, a nosa prioridade actual é que exista un ferrocarril accesíbel para todos e todas, e por iso non hai razóns (agás casos puntoais) para crear liñas diferenciadas para pasaxeiros e mercadorías.

- Debater en toda a sociedade (universidades, organizacións ecoloxistas, sindicatos, asociacións veciñais, entidades culturais, institucións, etc.) o futuro Plano Estratéxico de Infraestruturas de Transporte.

- Efectuar unha avaliación ambiental estratéxica rigorosa dese futuro Plano Estratéxico de Infraestruturas e Transporte.

- Adecuar o servizo ferroviario ás necesidades da sociedade, e non ao revés. Por iso, deben recuperarse servizos importantes como a facturación de equipaxes e a paquetería, alén de establecer unha importante mellora en horarios e en interconexions.

- Esixir ao Ministerio de Fomento a realización dun rigoroso balanço social do servizo ferroviario, revisando e modificando en profundidade a política comercial desenvolvida por Renfe nos últimos anos, con especial fincapé na política tarifaria que está a expulsar do ferrocarril a boa parte da sociedade en servizos de media e longa distancia. Tamén denunciámos a destrución da capacidade de transporte realizada pola mesma Renfe cando despeza vehículos que non concluíron a súa vida útil e que veñen circulando con normalidade en países europeos do noso entorno.

- Asumir que o ferrocarril (tren, tranvía, metro), xunto cos desprazamentos a pé e en bicicleta, debe ser a columna vertebral do sistema multimodal e integrado de transporte. Por este motivo, hai que pór en marcha actuacións que incrementen canto antes a súa participación entre os distintos modos de transporte, até conseguir que sexa hexemónico tanto no desprazamento de persoas como de mercadorías. Os demais modos e medios de transporte han ter un carácter complementario a respecto do camiño de ferro e deben contribuír a potenciar o uso deste como modo troncal.

- Promover a intermodalidade entre os distintos medios de transporte urbanos e interurbanos.

- Favorecer nas adquisicións de novos trens e na reforma dos existentes a accesibilidade da bicicleta a todos os trens e estacións, permitindo así unha eficaz intermodalidade “porta a porta”, competitiva co vehículo privado motorizado.

- Garantir a completa accesibilidade ao ferrocarril ás persoas con mobilidade reducida (persoas anciás, con cadeira de rodas, ...).

- Actualizar as infraestruturas ferroviarias existentes, dotándoas de tecnoloxía probada e de capacidade para admitir velocidades medias de 160 km/h e máximas en torno aos 220 km/h, efectuando os desdobramentos de vía e as electrificacións de liñas que sexan convenientes para incrementar o uso do ferrocarril.
- Conseguir que o ferrocarril, concebido como o sistema principal de transporte, garanta a maior vertebración posíbel do territorio. Por iso cómpre recuperar e rehabilitar as liñas e estacións pechadas, ademais de evitar os novos intentos de peche. Do mesmo modo, construír novas liñas ferroviarias transversais para ir xerando a malla ferroviaria que permita atender as necesidades de mobilidade da poboación.
- Evitar a coexistencia de dous largos de vía distintos, cos graves inconvenientes e gastos que iso xera. Por este motivo, é perentorio e necesario resolver de forma definitiva esta situación, para o que solicitamos un debate urxente que fixe os criterios e a forma de resolver este problema.
- Estabelecer unha forma valente e decidida de apoiar o transporte público e o ferrocarril, onde o tren chegue até os centros urbanos, que se deben adecuar para eliminar posíbeis efectos barreira, alén de crear novas liñas de metro de superficie ou tranvías nas cidades e áreas metropolitanas.
- Integrar o ferrocarril na planificación urbana das cidades de acordo coas necesidades dos seus cidadáns. Medidas como os soterramentos deben contemplarse cando non existan outras solucións. Deben evitarse os procesos especulativos e a descapitalización de Renfe, detendo a galopante enaxenación do seu patrimonio inmobiliario.
- Manter as estacións no centro das cidades para promover a máxima accesibilidade ao tren e garantir a seguraza de usuarios e viciños, mesmo reabrindo aquelas que foron pechadas e creando novas estacións nos centros de localidades non servidas actualmente polo ferrocarril. As novas liñas deberán dar servizo ás poboacións polas que discorren, creando novas estacións.
- Tomar medidas urxentes, tendo en conta que o transporte é unha das actividades que máis contribúe ao cambio climático, para reducir as emisións de gases con efecto invernadoiro e cumprir o protocolo de Quioto. Unha maior implantación e uso do ferrocarril e unha menor utilización dos medios de transporte máis despilfarradores de enerxía sería a forma de contribuír a este fin, o que ademais permitiría unha mellora da calidade do aire das nosas cidades.

Torrijos, 27 de xuño de 2004