

18 - 24 de octubre 2021

SEMANA DE LUCHA POR UN TREN QUE VERTEBRE EL TERRITORIO Y ENFRÍE EL PLANETA



Manifiesto

Coordinadora Estatal por el Tren Público, Social y Sostenible
Alianza por el Clima
Rebelión por el Clima

La declaración del año 2021 como año europeo del ferrocarril supone una oportunidad para relanzar y poner en primer lugar de prioridades la defensa del ferrocarril como medio de transporte seguro, al servicio de las personas y medioambientalmente sostenible.

Los sucesivos gobiernos del PP y PSOE han realizado durante los últimos años una política de transporte ferroviario orientada a su liberalización y privatización, destinando ingentes cantidades de dinero público a la construcción de líneas de Alta Velocidad que pudiesen hacer atractiva la llegada de operadores privados y abandonando las inversiones en las líneas ferroviarias normales/convencionales, utilizadas por el 95% de las personas que usan el tren. La Alta Velocidad ha consumido grandes inversiones públicas, tiene un gran impacto ambiental y energético, y ha contribuido al aislamiento de infinidad de zonas rurales. Esta concepción del transporte se aleja del papel de prestación de servicio público, de vertebración del territorio y de reequilibrio territorial que debe jugar el ferrocarril.

La progresiva disminución de servicios en los municipios de menos de 20.000 habitantes está contribuyendo directamente a su desaparición, ya que las personas que viven en ellos necesitan desplazarse para acceder a servicios de primera necesidad como la educación, la sanidad o las consultas a profesionales de todo tipo. Igualmente, dichos servicios de transporte resultan fundamentales para que las mujeres que sufren violencia de género puedan tener una vía de salida del entorno en el que sufren este maltrato, así como acceso a servicios y recursos de diverso tipo. Además, una red ferroviaria descentralizada y accesible representa un instrumento indispensable para lograr una repoblación juvenil de las zonas vaciadas.

Por otro lado, no podemos olvidar que vivimos en una situación de emergencia climática en la que el ferrocarril es una pieza clave en la imprescindible descarbonización del transporte. La apuesta por un errado modelo basado en la carretera y en el automóvil ha debilitado un sistema ferroviario normal/convencional y electrificado, que hoy debería jugar un papel central en la lucha climática. Es prioritario centrar esfuerzos en el trasvase al ferrocarril de mercancías y personas que hoy son transportadas por carretera. Reivindicamos el ferrocarril como uno de los modos de transporte más eficientes energéticamente y con menores emisiones; eje de una movilidad sostenible y multimodal que contribuye tanto a la construcción de ciudades más habitables como al equilibrio del conjunto del territorio. A estos criterios deberían responder la planificación y debates sobre transporte y movilidad en todos los ámbitos, desde el más global a los locales, con actuaciones que contribuyan responsablemente al enfriamiento del planeta.

Desde las plataformas por el tren y las organizaciones firmantes de este manifiesto, conscientes de la importancia social, vertebradora y sostenible del transporte ferroviario, trasladamos una propuesta a la ciudadanía para hacer posible un giro radical en las políticas de transporte, y así avanzar hacia un modelo sostenible donde la movilidad a pie, en bicicleta y en tren sean la prioridad, y el resto de modos sean subsidiarios y complementarios en tanto no reduzcan al mínimo su agresividad medioambiental.

LA PROPUESTA SE BASA EN LOS SIGUIENTES ASPECTOS:

1.	Rediseño de las ciudades y aglomeraciones urbanas para priorizar un sistema de movilidad basado en los desplazamientos a pie, en bicicleta, en tren y en otros modos de transporte público colectivo.
2.	Rediseño de la oferta de servicios de las empresas ferroviarias públicas (estatales y autonómicas) para garantizar un sistema multimodal y cadenciado de conexiones que integre de forma adecuada los servicios regionales con los de grandes distancias. Ello, con el objetivo de facilitar a todas las poblaciones, directamente o a través de las cabeceras de comarca, la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, pudiendo ir y volver a su municipio de referencia en la misma jornada.
3.	Establecimiento de criterios sociales, especialmente en el medio rural, para combatir la reducción y eliminación progresiva de los servicios de transporte ferroviario, causa fundamental de la despoblación y el aislamiento.
4.	Garantizar el acceso universal al tren a todas las personas usuarias, tanto en términos de asequibilidad (para el conjunto de la población y con tarifas sociales destinadas a colectivos vulnerables), como mediante la eliminación de las barreras que impiden el acceso a trenes y estaciones.
5.	Rediseño de las plazas a ocupar en los trenes o, en su caso, utilización de los coches furgón ya existentes, para facilitar el acceso a los mismos de ciudadanos que puedan viajar con su bicicleta. Asimismo, adaptación de los vehículos con espacios exclusivos para bicicletas o, al menos, con asientos abatibles que permitan el transporte de bicicletas con garantías.
6.	Incremento substancial de las inversiones en la renovación y actualización de las infraestructuras de las líneas de tren convencional, ejecutando en su totalidad las partidas presupuestarias asignadas. Estas inversiones deben ser prioritarias frente a la Alta Velocidad, para la que pedimos una moratoria en la construcción de líneas, reorientando las ya construidas, para permitir la intermodalidad con el ferrocarril normal/convencional y otros modos de transporte sostenibles.
7.	Recuperación, en concordancia con la tendencia europea para este tipo de servicios, de los trenes nocturnos suprimidos, además de incrementar la oferta de circulaciones nocturnas. El objetivo es conectar tanto los territorios periféricos como las Comunidades Autónomas alejadas entre sí, junto a la implantación de enlaces transeuropeos más allá de nuestras fronteras con Portugal y Francia.
8.	Recuperación de todas las circulaciones suprimidas y paradas eliminadas (total o parcialmente) en los últimos años, como consecuencia de la aplicación de Obligación de Servicio Público (OSP) por parte del Gobierno, incluyendo en el listado de OSP todos los trenes, independientemente del tipo de subvención que garantiza su mantenimiento, y mejorando sus horarios y tiempos de viaje.
9.	Potenciación del transporte de mercancías por ferrocarril dentro de la red básica que cubra todo el territorio.
10.	Recuperación y reapertura de líneas cerradas, aprovechando las infraestructuras, los recorridos y las estaciones existentes, de acuerdo a una propuesta de servicios que atienda las necesidades de conectividad territorial.
11.	Fortalecimiento de las redes de cercanías existentes y creación, de forma progresiva, de nuevas redes en todas las aglomeraciones urbanas, y en especial en aquellas Comunidades Autónomas y capitales de provincia que no disponen de ellas, relacionando las capitales con su alfoz sobre un tiempo de viaje de una hora y una frecuencia mínima cadenciada cada hora, dando servicio a todas las localidades situadas en el trazado ferroviario.
12.	Protección de las empresas públicas ferroviarias con compensaciones que permitan abaratar el precio de los billetes y minimizar el impacto de la competencia.
13.	Electrificación de líneas de la red básica ferroviaria e introducción, en las restantes, de sistemas de tracción alternativos libres de emisiones de gases con efecto de invernadero, para el abandono progresivo del transporte ferroviario con tracción diesel.
14.	Compromiso por parte de las empresas ferroviarias públicas de utilización de energías renovables para todos los servicios e instalaciones ferroviarias.
15.	Paralización de los procesos de privatización del transporte ferroviario y compromiso de mantenimiento de las empresas ferroviarias dentro del ámbito de lo público.
16.	Defendemos un ferrocarril público con empleo público de calidad, estable y con derechos laborales.