

Manifiesto de Avilés por el ferrocarril público, social y sostenible.

La política de transporte del Estado español no ha destacado por priorizar el transporte público colectivo. Ha primado el transporte privado por carretera y, en el caso del ferrocarril, ha abandonado el tren convencional, apostando por el AVE: un tren elitista, ineficiente e insostenible que responde antes a espurios intereses electorales y a los de las grandes constructoras que a las necesidades de movilidad del conjunto de la población.

El transporte público es un servicio imprescindible que se debe prestar por la Administración Pública. Como parte del mismo, **el tren es el medio más eficiente y respetuoso con el medio ambiente, y el que mejor vertebra el territorio.** Sin embargo, el proceso de desmantelamiento y privatización de los ferrocarriles españoles sigue profundizándose, justificada en un perverso criterio de rentabilidad económica e irresponsable aplicación de Directivas Comunitarias, y agudizada por la crisis y el Cuarto Paquete Ferroviario de la UE. Un proceso que contribuye al incremento de la desigualdad al priorizar la inversión en el AVE, un medio de transporte caro, minoritario y muy deficitario, que solo conecta grandes ciudades con Madrid, frente al tren, mucho más asequible, mayoritario y socialmente rentable, que puede conectar en una red tanto a ciudades grandes como pequeñas, y al mundo rural y sus comarcas.

Como ejemplo decir que el 70% de las inversiones en infraestructura ferroviaria se ha destinado a la alta velocidad, que utiliza solamente el 4% de las usuarias, mientras que sólo el 30% de la inversión se destina a Cercanías y Media Distancia, utilizado por el 96% de las personas que viajan en tren.

El modelo de ferrocarril que defendemos y proponemos para el debate, tanto de las organizaciones que hoy relanzan la Coordinadora estatal en defensa del ferrocarril público, social y sostenible como a aquellas que aún faltan y a las que invitamos a unirse, se resume en los siguientes puntos:

- 1. El ferrocarril debe seguir siendo un servicio público, y de titularidad pública** en el que debe primar el beneficio social y medioambiental que supone para el conjunto de la sociedad.
2. Por su respeto al medio ambiente, rentabilidad social, mínima ocupación de suelo, cohesión territorial, ahorro respecto al transporte privado y por carretera, entre otras muchas razones, **el ferrocarril debe ser el modo de transporte social por excelencia**, prestando un servicio asequible a toda la sociedad.
- 3. Las inversiones en infraestructuras de transporte deben contar no solo con evaluación de impacto ambiental, sino también de impacto socioeconómico**, para asegurar que tienen una rentabilidad social que las justifique y se eviten infraestructuras ruinosas que hipotecan nuestro futuro, de las que tenemos sobrados ejemplos. **Las cuentas del ferrocarril deben considerar el ahorro en costes externos** que supone para la sociedad en comparación con otros modos de transporte.

4. Las inversiones en infraestructuras de transporte deben favorecer de forma prioritaria al ferrocarril, compensando el largo abandono que ha sufrido. Dichas inversiones deben orientarse a:

- Actualización de las líneas actuales en servicio, mejorando los sistemas de seguridad, señalización, racionalización de trazados, instalación de vías, electrificación, telecomunicaciones y sistemas de gestión del tráfico de tecnología actual.
- Parar el levantamiento de vías y recuperar las líneas cerradas. Incluso las vías verdes abiertas sobre trazados ferroviarios que fueron cerrados por gobiernos anteriores deben recuperarse para el servicio ferroviario volviendo a instalar las vías.
- Adecuación de horarios a las necesidades laborales, sociales, de estudios y de ocio de la población.
- Aumento de frecuencias en líneas con una potencial demanda de transporte no satisfecha.
- Recuperación de servicios: reapertura de estaciones, construcción de nuevas en los núcleos urbanos emergentes y polígonos industriales. Renovación de los vehículos más antiguos y obsoletos.
- Construcción de intercambiadores de transporte y plataformas intermodales para favorecer el uso del tren dentro del sistema multimodal de transporte, potenciando que las estaciones permanezcan en el centro de las ciudades y priorizando la comunicación de las zonas rurales por las que pasa.
- Cambiar profundamente el modelo de transporte de las mercancías para alcanzar en breve plazo la media europea. Recuperando las mercancías fraccionadas. (Alemania 23%, España 2,8%).

5. El ferrocarril debe garantizar la seguridad por delante de cualquier otro criterio; es imprescindible que se instalen los más actuales sistemas de seguridad tanto en los trenes como en la vía y resto de la infraestructura ferroviaria. Y que estos tengan una compatibilidad total entre sí, evitando la falta de interoperabilidad. Así mismo deben existir estamentos coordinados donde tanto empresas ferroviarias, las prestadoras de los servicios ferroviarios, como la administradora de infraestructuras compartan experiencias y prevean deficiencias.

6. RENFE y ADIF deben volver a formar parte de una única estructura integrada.

7. El ferrocarril debe mantener el concepto de unidad integrada de planificación y servicio, que responda tanto de la infraestructura como del transporte, garantizando el mantenimiento de la infraestructura y de las locomotoras, trenes, coches y vagones, conservando el patrimonio comercial y material que permitan su viabilidad como empresa.

8. Las personas usuarias del ferrocarril se deben beneficiar del ahorro de costes externos que supone el ferrocarril, fomentando, por medio de **servicios adecuados y tarifas asequibles y subvencionadas**, la utilización del modo más ecológico, económico y seguro.

9. El fomento del ferrocarril pasa por invertir en un servicio de calidad para que se convierta en la columna vertebral del sistema multimodal de transporte, potenciando el

uso de la bicicleta y facilitando la accesibilidad a personas con diversidad funcional, revirtiendo los recortes en personal, tanto a bordo de los trenes, como en las estaciones.

10. **El empleo en el ferrocarril** debe contar con un **marco laboral común** que garantice tanto las condiciones de trabajo como la seguridad. La precarización del empleo tiene como consecuencia directa el deterioro del servicio y la disminución de la seguridad y la calidad.

El tren no sólo es el medio de transporte que mejor responde a los retos de movilidad de la ciudadanía en la actualidad, sino a medio y largo plazo si tenemos en cuenta la necesidad de mitigar el cambio climático y la evolución de la energía debido al agotamiento de los combustibles fósiles. Por eso, es inexcusable la promoción y gestión pública de un tren eficiente, sostenible, accesible, asequible, seguro y de calidad.

Este **Manifiesto** es parte de los resultados del Encuentro por un ferrocarril público y social que tuvo lugar en Avilés los días 7 y 8 de julio de 2017, en el que participaron:

SOS TREN Asturias.

Ecologistas en acción.

Plataforma Cantabria por lo Público Sin Recortes y Mesas de Movilidad de Cantabria.

Plataforma per la Defensa d'un Ferrocarril Públic y de Qualitat.

Plataforma en defensa do Tren A Coruña e As Mariñas.

Plataforma Castilla y León por el tren.

Plataforma Salmantina Defensa Ferrocarril.

Plataforma en Defensa del Ferrocarril de Palencia.

Plataforma por el Ferrocarril del País Leonés (PFPL).

Plataforma Castilla La Mancha por el tren.

Plataforma Andalucía por el tren.

Movimiento por el tren Ruta Plata.

Sector Federal Ferroviario de la Confederación General del Trabajo, SFF-CGT.

Sindicato Ferroviario de la Confederación Intersindical.

Técnicos especialistas en movilidad.

Trabajadores del sector ferroviario.

Equo.

Izquierda Unida.

Podemos (Izquierda Unitaria Europea · GUE/NGL, Parlamento Europeo).