

MANIFIESTO BARCELONA

**VIII Jornadas Estatales en Defensa del Ferrocarril, 2 y 3 de noviembre de 2007,
Barcelona**

EL TREN CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

En Barcelona, la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público, en las VIII Jornadas Estatales celebradas los días 2 y 3 de noviembre de 2007, quiere reivindicar la importancia del ferrocarril en la lucha contra la cada vez más preocupante contaminación urbana, la congestión, las desigualdades sociales, la inseguridad y accidentabilidad en el transporte y el cambio climático.

Que el cambio climático ya afecta a millones de personas en todo el mundo, es una evidencia. En España, el abuso del automóvil y el camión para el transporte de personas y mercancías es causa directa del incumplimiento del Protocolo de Kioto y de las escandalosas víctimas mortales por contaminación urbana, que con más de 16.000 muertes al año, superan cuatro veces la preocupante mortalidad por accidentes de tráfico.

Es muy urgente acometer un cambio profundo del modelo de transporte, más sostenible, mediante la potenciación de un transporte público, más potente y multimodal, favorecedor de la accesibilidad dulce (desplazamientos a pie y en bicicleta) y por tanto asequible para todas las personas, sea cual sea su situación geográfica, tenencia de permisos, poder adquisitivo, capacidad física, género, o edad. En este marco es clave potenciar el ferrocarril como elemento vertebrador de la red de transporte público integrada, por su mayor capacidad, menor consumo energético, menor emisión de gases con efecto invernadero y mayor seguridad.

Potenciar el ferrocarril no consiste en implantar alta velocidad como algunos gobiernos han hecho hasta ahora, ya que este medio logrará transportar 16.000 personas diarias como máximo, una minoría si se comparan con los 2.000.000 de viajes cotidianos efectuados en trenes de cercanías y regionales. Sólo invirtiendo el mayor esfuerzo en la red ferroviaria normal, la del día a día, el ferrocarril logrará mayores éxitos contra la congestión, la contaminación, el cambio climático y la exclusión social. Es sobretodo el transporte de mercancías por ferrocarril, los trenes de cercanías, regionales, trenes-tranvía y tranvías y ferrocarriles urbanos y metropolitanos los que, acompañados de autobuses y trolebuses, logran una mejor accesibilidad y desplazamientos diarios para la mayoría de la ciudadanía. El tren es sin duda el más eficaz motor de cambio hacia el transporte y la movilidad sostenibles y el mejor instrumento para mitigar los efectos del cambio climático. Pero actualmente no se aprovecha su potencial.

Una sociedad que pretende progresar, que supuestamente respeta el medio ambiente; no puede avanzar al margen del ferrocarril cotidiano. Durante los últimos años, las nuevas inversiones en ferrocarril se han centrado en la denominada alta velocidad y en los soterramientos, que en muchos casos no aportan ninguna ventaja para el servicio ferroviario, dejando en segundo plano la mejora del mismo. La descapitalización de recursos humanos e inversiones en el seno de Renfe-Adif en lo que al tren normal se refiere, ha alcanzado su punto álgido en el caos de Cercanías de Barcelona. La apresurada construcción de la nueva línea en Barcelona ha puesto la codicia de unos pocos por encima del interés general, que se mueve en los trenes de todos los días, Cercanías y Regionales. Mientras tanto, las líneas abandonadas en la década de 1980 son convertidas en las llamadas

vías verdes sin ser recuperadas para el tráfico de mercancías, cada vez más comprometido en las líneas principales.

Además, el descuidado diseño de las infraestructuras de alta velocidad hipoteca y reduce las posibilidades de la red normal, restringiendo su capacidad, alejando las estaciones, antes céntricas y accesibles, y convirtiendo el ferrocarril en un transporte más pensado para el acceso a la estación en coche, que a pie, bicicleta o transporte público. En definitiva, alejando al tren de la sociedad y reduciendo sus prestaciones ambientales.

En Cataluña exigimos que el Gobierno General del Estado y el Gobierno de la Generalitat, revitalicen el ferrocarril cotidiano, poniendo al día sus infraestructuras con mejor accesibilidad y mayor calidad de servicio y capacidad de transporte.

Para ello exigimos aumentar las inversiones en el ferrocarril normal frente a proyectos faraónicos y elitistas basados en la prepotente concepción del "todo AVE". Exigimos dar prioridad a obras como la duplicación de vías únicas, creación de apartaderos que permitan la coexistencia de trenes semidirectos con trenes que paren en todas las estaciones, crear más plataformas intermodales para mercancías, mejorar la accesibilidad de las estaciones a las personas con movilidad reducida, adaptar los trenes al transporte de bicicletas, crear una red de autobuses de aportación, crear nuevos ejes en zonas de elevada densidad, además de otras mejoras.

Igualmente denunciarnos que intereses partidistas hayan puesto en jaque el servicio ferroviario, como ha ocurrido con el intento ya descartado de forzar la inauguración de la nueva línea en Barcelona para el próximo 21 de diciembre sin haberse realizado las necesarias pruebas.

Exigimos que se revise inmediatamente el PEIT, aplicando de forma inmediata criterios ambientales y sociales en sus propuestas, generando una auténtica malla de transporte público que democratice realmente la movilidad, algo que sólo es posible con un transporte público de calidad.

Por todo lo anterior, proponemos:

- 1.- Plan de choque inmediato para poner a punto, y actualizar toda la red actual de cercanías y regionales de Cataluña y resto del Estado, así como la creación de nuevos núcleos (Lleida, Girona y Camp de Tarragona), además de potenciar los ya existentes.
- 2.- Plan ferroviario urgente en Cataluña para la inmediata realización de las líneas de cercanías: Castelldefels – Cornellà y la orbital Vilanova – Mataró por el interior, más las líneas de Tram–Tren en Camp de Tarragona, Cercanías de Girona y Costa Brava (Anella de les Gavarres), y àrea metropolitana del Vallés Occidental.
- 3.- Cesión a las Comunidades Autónomas de las líneas de interés local, por principio de subsidiariedad, como herramienta para el desarrollo del ferrocarril regional. El ejemplo de lo sucedido con la línea Lleida – La Pobla de Segur es lo suficientemente ilustrativo.
- 4.- Plan especial para reabrir antes de 2013 los ejes más estratégicos que fueron suprimidos en la vergonzosa clausura de líneas de 1984, con destino al tráfico regional y al desvío de los trenes de mercancías por rutas más cortas y menos saturadas.

- 5.- Plan específico para incrementar las inversiones en la mejora y mantenimiento del ferrocarril cotidiano, en telecomunicaciones, señalización, electrificación, vía, trazados, estaciones, trenes, accesibilidad al tren para las personas con movilidad reducida, adaptación de los trenes para el transporte de bicicletas, etc.
- 6.- Plan específico para crear una auténtica malla de transporte ferroviario de mercancías, rápido, eficaz y sostenible, financiado con la aplicación de la “Euroviñeta” al transporte de mercancías por carretera.
- 7.- Actualización y construcción de las líneas transversales que necesita el mallado de la red básica.
- 8.- Aplicación inmediata de los criterios ambientales en el PEIT y publicación de los planes sectoriales de transporte generando un Plan de Transporte Sostenible que cree un sistema multimodal e integral capaz de alcanzar la máxima accesibilidad con la mínima movilidad.
- 9.- Reconducción de la Estrategia de la UE para el Desarrollo Sostenible propugnando un sistema transeuropeo basado en las mismas características de sostenibilidad que el propuesto, por esta Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público, para España.
- 10.- Plan urgente para la reconversión, por fases, al ancho normal europeo de 1.435 mm, de la red ferroviaria básica.

Las VIII Jornadas Estatales en Defensa del Ferrocarril han continuado en Barcelona, la labor realizada en Zamora, Pizarra, Madrid, Torrijos, Valencia, Zaragoza, Guadalajara y Salamanca, por las organizaciones sociales que dan forma a estas plataformas ciudadanas que han puesto en práctica la democracia participativa defendiendo el ferrocarril como un servicio público fundamental, ecológico y sostenible, herramienta esencial para conseguir un cambio del modelo de movilidad y transporte, beneficioso, a su vez, en la lucha contra el cambio climático.

Barcelona, 2 de noviembre de 2007