

En maio de 2001, diferentes movementos e organizacións sociais coordinados en plataformas en defensa do ferrocarril e de oposición ao AVE aprobaron en Guadalajara un manifesto chamado "Tren si, AVE non" que serviu de referente reivindicativo aos devanditos grupos.

Este documento analisaba as consecuencias da política ferroviaria do goberno, manifestaba a súa total oposición ao AVE e formulaba unha serie de propostas alternativas a este modelo. Transcorridos 2 anos desde aquela xuntanza, distintas organizacións ecoloxistas, sindicais, sociais e plataformas en defensa do ferrocarril volvémonos reunir en Valencia para analizar a situación actual e futura do ferrocarril.



Queremos manifestar os seguintes puntos:

1- Denunciamos o actual sistema de transporte caracterizado polo crecemento insostíbel da estrada. Este modelo orixina uns altísimos custos ambientais (emisión de gases de efecto invernadoiro, contaminación, ruído, ocupación e impactos sobre o territorio) e sociais (accidentes, conxestión) totalmente inaceptábeis para a nosa sociedade.

2- Reiteramos a nosa total oposición á construción de novas liñas exclusivas para a alta velocidade (AVE) polos seus gravísimos impactos ambientais, os seus desequilibrios territoriais, o seu altísimo custo económico, o seu elevado consumo enerxético e a súa escasa utilidade social. Neste sentido, asumimos plenamente o manifestado ao respecto no manifesto de Guadalajara, cuxo contido consideramos plenamente vixente. O Plano de Infraestructuras 2000-2007, que prevé o gasto de case 41.000 millóns de euros (6'8 billóns de pesetas) en liñas AVE até 2010, supón a desaparición do ferrocarril como servizo público para a maioría e a súa transformación nun servizo privado destinado a unha minoría pero pagado por todos e todas.

3- Denunciamos a progresiva implantación dunha dobre rede ferroviaria no noso país:

- Unha de primeira, en largo internacional, exclusiva para os trens de alta velocidade, que utiliza unha minoría de usuarios con alto poder adquisitivo e dotada de fortes investimentos.

- Outra de segunda, en largo ibérico, para trens de cercanías, rexionais e de mercadorías, que utiliza a grande maioría de usuarios do ferrocarril e cun grande déficit de investimentos.

4- Denunciamos o lamentábel estado no que se acha a maior parte da nosa rede ferroviaria. Os numerosos accidentes e descarrilamentos ocorridos nos últimos meses, a eliminación de tan só o 5% dos 815 pasos a nivel de obrigada supresión e o recoñecemento polo propio Ministerio de Fomento de que o 20% da rede ferroviaria non atinxe a cualificación de aceitabel (a porcentaxe real é moi superior) están pondo de manifesto cara a onde nos conduce a política ferroviaria do

actual goberno: ao abandono do ferrocarril concebido como tal ao que se lle negan os investimentos e modernización necesaria mentres se dedican cantidades inxentes de diñeiro público aos proxectos AVE.

5- Opmonos ao proxecto de liberalización / privatización do ferrocarril a través da chamada Lei do Sector Ferroviario. O exemplo da Grande Bretaña puxo de manifesto ao que conduce este modelo: aumento do gasto público, encarecemento das tarifas, perda de seguridade e conseguinte aumento da sinistralidade, destrucción e precarización de emprego e desaparición de servizos. A privatización supón pór en man de empresas privadas, co único argumento do beneficio económico, os servizos públicos que son de toda a sociedade. Opomonos ao Acordo Xeral sobre o Comercio de Servizos (AGCS) da Organización Mundial do Comercio por promover a privatización de todos os servizos públicos e en particular do ferrocarril.

DEMANDAMOS:

1- A derogación do Plano de Infraestructuras 2000-2007 por ser antiecolóxico, antisocial e desperdiciador de recursos. A derogación de dito plano ten que supor a renuncia á política de construción de novas liñas exclusivas para trens AVE e a súa substitución por outra de acondicionamento das liñas actuais para mellorar a súa velocidade media (con velocidades de até 200/220 km/h) nunha rede ferroviaria que debe ser compatíbel cos diversos usos (longa distancia, rexionais, cercanías e mercadorías).

As actuais liñas de trens AVE terían que ser reconvertidas para facer compatíbel o seu uso con distintos tipos de tráfico ferroviario así como para garantir a súa utilidade social.

2- A apertura dun debate rigoroso e transparente sobre o futuro dos camiños de ferro no noso país que analise a súa situación actual e procure solucións ás necesidades reais da sociedade. Dito debate ten que contar coa participación dos diferentes sectores da nosa sociedade: partidos políticos, grupos ecoloxistas, sindicatos, empresas, organizacións sociais, plataformas en defensa do ferrocarril e cidadanía en xeral.

3- A elaboración dun Plano Director de Camiños de Ferro que xurda como resultado do debate

expresado no punto anterior. Dito plano debe considerar a mellora e modernización integral da actual rede ferroviaria, a mellor integración das liñas ferroviarias existentes, contemplar ligazóns pendentes, favorecer as liñas transversais, crear novas redes metropolitanas nas principais áreas urbanas, reabrir as liñas pechadas (tanto por Renfe como por FEVE), potenciar a intermodalidade e, en definitiva, converter o ferrocarril na columna vertebral do sistema de transporte.

4- O mantemento do ferrocarril como servizo público de titulariedade pública. O ferrocarril debe continuar sendo propiedade do conxunto da sociedade, pois foi ésta a que o financiou, ampliou e mantivo.

O carácter público do tren é a única garantía de que éste terá unha finalidade social e de servizo. Queremos un ferrocarril onde prevaleza a rendibilidade social fronte ás políticas privatizadoras.

5- Corrixir a tendencia do actual sistema de transportes cara a insostibilidade, 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 de viaxeiros como de mercadorías transportadas. Deste xeito, contribuiríase

a reducir o desbaldimento enerxético e a contaminación que provoca o transporte, no camiño cara a unha sociedade máis xusta e máis sostíbel ambientalmente.

6- En definitiva, a potenciación e mellora do ferrocarril polas súas indubidábeis vantaxes ambientais, económicas e sociais. Un ferrocarril de calidade, accesíbel e asequíbel, que cohesione o territorio e dea servizo ás diferentes demandas da sociedade e ás necesidades da inmensa maioría da poboación. Que potencie decididamente o transporte de mercadorías. Que respecte o medio e aproveite ao máximo as infraestructuras existentes.

Valencia, 9 de marzo de 2003