

Manifiesto de la Movilización Transcantábrica del 26 al 29 de mayo de 2022

Viaje reivindicativo en defensa de un ferrocarril público, social, ecológico, eficiente y sostenible en el norte peninsular.

Por primera vez, desde el País Vasco hasta Galicia pasando por Cantabria y Asturias, las Plataformas ciudadanas, colectivos, movimientos y agentes sociales comprometidos con la defensa del ferrocarril público y social en nuestros territorios, hemos aunado y consensuado esfuerzos para convocar **del 26 al 29 de mayo** una movilización conjunta, coordinada y compartida a lo largo de la línea ferroviaria de Ancho Métrico Irún-Ferrol en defensa de un ferrocarril público en el norte peninsular, como la mejor opción de transporte público en las comarcas y pueblos por los que transcurre, vertebrador del territorio y verdadero motor de la economía y de la actividad productiva de los mismos. Una movilización enmarcada en un creciente movimiento social a favor de un ferrocarril que vertebre el territorio y frene el calentamiento global del planeta, consciente del papel estratégico, ambiental, territorial, y social que puede tener el modelo de movilidad que asumamos colectivamente. Ahora, además en el contexto de emergencia climática y una necesaria transición ecológica y social justa; en la que el transporte representa un sector estratégico, por lo que supone de emisión de Gases de Efecto Invernadero GEI; dando respuesta así a la llamada de alarma que se nos lanza en el último Informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático IPCC de las Naciones Unidas.

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, especialmente las zonas rurales, garantizan la accesibilidad al conjunto de las personas y colectivos independientemente de sus condiciones y localidad. 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.

Nos enfrentamos, críticamente y con alternativas, no sólo a décadas de abandono del ferrocarril convencional, el que utilizamos la mayoría de la ciudadanía y ampliamente denunciadas, sino también a las irresponsables políticas y propuestas que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana MITMA presenta. Así, tanto el Plan Español Ferroviario 2021-2026 como el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, merecen el rechazo de la Coordinadora Estatal por el Tren Público, Social y Sostenible y de las plataformas que la integramos; constatando con preocupación que, más allá de algunas contradictorias buenas intenciones, dichas políticas y medidas representan el abandono de los compromisos ambientales, territoriales y sociales indispensables en este ámbito y que reclamamos desde muy diferentes territorios y realidades. Así, esta convocatoria participa de la movilización más amplia que se está articulando en el conjunto del Estado como respuesta y alternativa a estas irresponsables políticas; respondiendo tanto a los problemas más inmediatos como el deterioro o incluso el cierre de líneas y servicios como a lo más global de la planificación y modelos de movilidad.

El grave deterioro del estado de la infraestructura y de los trenes, por la falta de inversiones en mantenimiento y renovación, unido a una deficiente gestión del personal, ha provocado el constante deterioro de la calidad del servicio que ofrece. Ello se ha traducido en un aumento de los tiempos previstos de viaje, así como en un alarmante incremento del número de incidencias (grandes retrasos, averías de trenes, cortes de vía, transbordos a autobuses o taxis, suspensión de servicios, etc); falta de personal de intervención a bordo de los trenes, falta de atención e información a las personas que usan el tren sobre servicios o incidencias, aumento del tiempo en la normalización del servicio tras una incidencia; limitaciones de velocidad para evitar obras imprescindibles y, en general falta de cuidado, custodia y limpieza de las estaciones, entre otras consecuencias.

El cambio de responsables de las líneas que conforman este ferrocarril, de Feve a Adif y Renfe, en 2013, solo ha servido para agravar la precariedad. Las líneas han sido descapitalizadas en medios materiales y en personal, y se encuentran en una situación caótica. La inevitable derivada ha sido una reducción alarmante del número de viajes efectuados en estos trenes. El transporte de mercancías por la línea transcantábrica es víctima de una nefasta gestión y las toneladas transportadas han descendido en picado en muy pocos años, cuando podría contribuir a la

financiación del ferrocarril, además de evitar las consecuencias de su transporte por carretera: más contaminación, dependencia de combustibles fósiles, costo, saturación de tráfico en carreteras e inseguridad, etc.

El Tribunal de Cuentas de la Unión Europea y también la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF), han advertido del gran desequilibrio existente entre el gasto dedicado al ferrocarril de alta velocidad y al de cercanías. Por ello, han pedido al gobierno español una reformulación de la planificación ferroviaria. Actualmente, casi dos millones de personas se sirven diariamente de los trenes de cercanías y de los trenes regionales en España, y sólo 23.000 personas utilizan, cada día, los trenes Ave. Es injustificable el abandono de cientos de kilómetros de infraestructura ferroviaria construida durante siglos, que da servicio a todo el Cantábrico y también al sur de la Cordillera. Su pérdida sería un desastre. Algo absurdo, ya que puede mantenerse y actualizarse con un modesto porcentaje de la inversión que destina el MITMA cada año al ferrocarril.

Tampoco hay justificación para que todas las instituciones que nos representan se desentiendan de la población que vive en las comarcas afectadas. La gente joven, para formarse, se ve obligada a alquilar una vivienda en las capitales. Las dificultades para desplazarse por cuestiones laborales, sanitarias, administrativas o de ocio, teniendo en cuenta el envejecimiento de la población y su mayor dependencia del transporte público colectivo, contribuyen también a la paulatina despoblación que sufrimos. Tanto los desplazamientos cotidianos como el turismo se ven afectados negativamente por los frecuentes problemas.

Ahora, más que nunca, en un contexto de crisis energética, emergencia climática y necesidad de transición ecológica y social en la que la movilidad es uno de los ejes centrales, el tren y este del norte peninsular tiene futuro; los pueblos y las comarcas sin él, lo dudamos. Por ello, exigimos a los gobiernos municipales, departamentos responsables del transporte de las diputaciones y de los gobiernos autonómicos, por los que transcurre, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a las instituciones de la Unión Europea y sobre todo, al MITMA, responsable de Adif y Renfe, un **plan integral y específico de transporte, con medidas urgentes y eficaces en favor de un ferrocarril público, social, sostenible y de calidad, a fin de que este sea el eje vertebrador del transporte en las comarcas por las que discurre, y que otros modos y medios de transporte no sean competencia ni alternativa, sino que se coordinen con él y lo alimenten.**

En dicho plan exigimos que figure como **objetivos** lo siguiente:

- **Aumentar frecuencias y ajustar horarios a las necesidades de la población.**
- **Puntualidad**, con desviaciones nunca superiores a los cinco minutos en destino.
- **Coordinación con los otros modos y medios de transporte**, con **billete único**, para facilitar los transbordos en los viajes que necesitan varias etapas entre origen y destino.
- **Electrificación**, inmediata en los tramos ya iniciados e implantación progresiva en los tramos sin iniciar.
- **Desdoblamiento de vía en los tramos con mayor densidad de tráfico.**
- **Recuperar, en todos y cada uno de los tramos, los menores tiempos históricos de viaje.**
- **Desaparición inmediata de transbordos a autobuses o taxis**, salvo en el caso de extraordinaria necesidad y siempre que se justifique.
- **Información en tiempo real al viajero, en todas las paradas, sobre incidencias.**
- **Conexión de las líneas con los centros que generan transporte de mercancías o multimodalidad de estas** (Plataformas Logísticas, puertos marítimos y puertos secos, etc).
- **Mantenimiento preventivo y renovación de la flota de trenes.** Adquisición de material móvil adecuado a nuestra línea.
- **Inclusión del corredor transcantábrico en el Corredor Atlántico de la Red Básica Ferroviaria Española y Transeuropea, con tráfico mixto de personas y mercancías.**

Mayo de 2022

Plataformas ciudadanas en defensa del tren del norte peninsular

