

Manifest en defensa del ferrocarril i del transport públic

Considerant ...

la insostenibilitat de l'actual sistema de transport a Catalunya amb un creixement sense límit del vehicle motoritzat i les seves cada cop més greus conseqüències: ambientals, econòmiques, saturació viària, pèrdua de vides humanes,

la importància actual del ferrocarril, dins el sistema global de mobilitat en transport públic col·lectiu, reconegut ara ja per les administracions públiques amb la reincorporació de sistemes ferroviaris urbans i de superfície, com ha estat la recent implantació del tramvia a la Regió Metropolitana de Barcelona,

la funció insubstituïble dins la ciutat moderna del metro, com a sistema ferroviari soterrat de gran capacitat,

les possibilitats, encara poc explotades, del ferrocarril en serveis de rodalies i regionals,

les immillorables condicions del ferrocarril, tant per a determinats transports de mercaderies com per raons d'accessibilitat als centres urbans i, fonamentalment pels recursos i dispositius d'intermodalitat entre sistemes.

Constatant ...

que el tren és un sistema de desplaçament sostenible (de baix cost, economitador de recursos energètics, descongestionador de l'espai viari urbà i periurbà, de bon comportament ecològic en comparació amb altres mitjans),

que bona part d'aquestes excel·lències han estat històricament limitades conceptualment, principalment pel poc reconeixement social que han tingut els sistemes ferroviaris envers d'altres mitjans, i del cotxe en particular, però que també estan limitades per una crònica mancança d'aquella inversió pública i de coordinació funcional que el ferrocarril necessita, cosa que fa que sigui un sistema encara mal integrat per a atreure usuaris de forma més generalitzada en el conjunt del territori,

i, per tant, que la xarxa global de transport públic col·lectiu no està prou ben articulada per a fer del desplaçament de les persones una activitat habitual que resulti segura, còmoda i eficient,

una progressiva decadència formal del mode ferroviari en el seu conjunt, tant quant a mercaderies i viatgers com pel que fa a infraestructures i estacions, que s'agreuja perquè encara resta per desenvolupar una xarxa potent de rodalies i regionals.

Es proposa ...

que totes les administracions competents considerin novament les possibilitats que ofereixen tots els sistemes ferroviaris i entenguin que cal revitalitzar la seva funció d'estructuració territorial i de servei social,

que es procedeixi a una reestructuració de la xarxa global de mobilitat mitjançant sistemes de transport públic col·lectiu per a la totalitat de Catalunya, conservant qualsevol mode de transport existent, convenientment readaptat a les circumstàncies,

que el govern català elabori un pla de transport ferroviari integrat en un pla integral de la mobilitat a Catalunya que tingui com a objectiu canviar l'actual distribució modal de transport en benefici dels sistemes ferroviaris i del transport públic en general, i que faci possible que en arribar a l'any 2020 el 30% dels desplaçaments de persones i mercaderies s'efectuïn en ferrocarril, propiciant la corresponent disminució del trànsit viari a Catalunya, tenint present els objectius de transferència de càrrega de la carretera al ferrocarril continguts en el Llibre Blanc de Transports de la UE així com l'ineludible compromís de Catalunya en el compliment del Protocol de Kioto,

que, així, Catalunya sigui capdavantera en la definició d'un model eficient i ecològic de la mobilitat, cosa que, de moment, passa indefectiblement pel ferrocarril i el transport públic,

que s'analitzi la viabilitat de la recuperació d'aquells traçats ferroviaris tancats al servei –només a Catalunya sumen més de 500 km – posats al dia quant a infraestructura i operació.

I finalment, es demana ...

Afrontar seriosament, i de forma global i urgent, totes les qüestions relacionades amb la mobilitat, en clau sostenible i segura, posant sobre la taula el ferrocarril (tren – metro – tramvia) com a eina bàsica i fonamental de millora de l'accessibilitat, de l'equitat social i de la preservació del medi ambient.

Redactar un pla d'actuació en el ferrocarril, emmarcat dins d'un pla de millora del transport públic a Catalunya, que tingui com a objectiu bàsic el canvi de distribució modal en favor dels modes ferroviaris i del transport públic, internalitzant els costos externs de cada un dels modes de transport per tal de fer-ho possible.

Tornar a fer del ferrocarril un servei públic d'accessibilitat universal i de preu assequible, les infraestructures i serveis del qual segueixin sent de propietat i gestió sota control públic, impulsant un profund debat sobre el model ferroviari amb la societat civil.

Procedir a una revisió de la política tarifària del ferrocarril per a recuperar usuaris en els serveis de mitja i llarga distància complementant-ho amb una correcta adequació dels horaris a les necessitats reals de la demanda, reduint al mínim els temps d'espera en les estacions de transbord.

Promoure la intermodalitat dels ferrocarrils amb tots els altres sistemes de desplaçament de les persones, principalment dins els entorns urbans: tren-metro-tramvia amb bus urbà/interurbà o peu/bici, "park & ride" i en el futur amb el "carsharing".

Fer del ferrocarril el principal sistema de transport, tant per a persones com per a mercaderies, que garanteixi la millor vertebració del territori, i que els altres sistemes, igualment imprescindibles, en constitueixin els dispositius complementaris.

Que les inversions que comporta el TAV no siguin excloents de les destinades al sistema ferroviari convencional, considerant-lo com un altre mode de transport que poc té a veure amb l'anterior.

Optimitzar la capacitat de la infraestructura ferroviària existent (escurçament de cantons, circulació de mercaderies per la nit, etc) mitjançant les adequades millores tecnològiques i organitzatives.

Actuar amb celeritat, doncs la immediata saturació dels sistemes de mobilitat (de tots ells) a les àrees metropolitanes de forta concentració, i

els compromisos mediambientals (principalment el Protocol de Kioto), donen un marge temporal mínim per redreçar la situació.

Totes aquestes accions hauran de repercutir en una millora de la qualitat de vida de les persones, un increment de l'eficàcia, de l'equitat social i de la sostenibilitat, en el camí que indica el Llibre Blanc del Transport de la UE i del que es deriva del ferm compromís de compliment del Protocol de Kioto.

Barcelona, 14 d'octubre de 2004