



## SEMANA DE LUCHA POR EL FERROCARRIL

La Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público, Social y Sostenible, de la que forma parte CGT, llevará a cabo durante siete días –del 13 al 19 de noviembre– una Semana de Lucha por el Ferrocarril. Siete días en los que se organizarán movilizaciones y acciones por todo el territorio español para reclamar la defensa y la mejora de la red ferroviaria. Teniendo como objetivo, frenar los recortes en los servicios y el cierre de líneas previstas para finales de año por el Ministerio de Fomento, así como reclamar la mejora de una red ferroviaria de calidad, en contraposición al modelo AVE que se ha impuesto en los últimos 20 años, suponiendo el estancamiento de los servicios de Cercanías y Regionales.

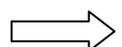
A finales de este año está previsto que el Ministerio de Fomento haga pública una batería de recortes en servicios ferroviarios, así como el cierre de determinadas líneas, que no resultan rentables desde su posicionamiento capitalista.

Este proceso de desmantelamiento que lleva 20 años implantado, contribuye al incremento de la desigualdad social y territorial al priorizar la inversión en el AVE, un medio de transporte caro, minoritario y muy deficitario. El AVE solo conecta grandes ciudades con Madrid, frente a un modelo de tren, mucho más asequible, mayoritario y socialmente rentable, que puede conectar en una misma red tanto a ciudades grandes como pequeñas, a las comarcas y al mundo rural.

Ante esta situación, la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público, Social y Sostenible insiste en que el transporte público es un servicio imprescindible que deben prestar las administraciones públicas. El tren es el medio de transporte más eficiente y respetuoso con el medio ambiente, así como el que mejor vertebraba el territorio.

El modelo de ferrocarril que la Coordinadora propone se resume en los siguientes puntos:

1. El ferrocarril debe seguir siendo un servicio público y de titularidad pública, en el que prime 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 y ahorro respecto al transporte privado y por carretera, el ferrocarril debe ser el modo de transporte social por excelencia, prestando un servicio asequible a toda la sociedad.





3. Las infraestructuras de transporte deben contar con la Evaluación de Impacto Ambiental. Asimismo, su componente socioeconómico debe resultar prevalente, para asegurar la rentabilidad social que las justifique y para evitar infraestructuras ruinosas. Las cuentas del ferrocarril deben considerar el ahorro que supone para la sociedad en comparación con otros medios de transporte.
4. Las inversiones en infraestructuras de transporte deben favorecer de forma prioritaria al ferrocarril convencional, compensando el largo abandono que ha sufrido.
5. El ferrocarril debe garantizar la seguridad por delante de cualquier otro criterio. Es imprescindible que se instalen los sistemas de seguridad más actuales tanto en los trenes como en la vía y resto de la infraestructura ferroviaria.
6. La Red Básica Ferroviaria Española tiene que estar integrada en la red básica ferroviaria transeuropea que se establecerá en 2023 y se pondrá en servicio en 2030. Asimismo, se propone la unión de Renfe y ADIF en una única estructura integrada de empresa pública.
7. Las personas usuarias del ferrocarril se deben beneficiar del ahorro de costes externos que supone el ferrocarril. Para ello, se deben fomentar los servicios adecuados y tarifas asequibles y subvencionadas, así como el modo más ecológico, económico y seguro de transporte.
8. 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. Este sistema implica potenciar el uso de la bicicleta y facilitar la accesibilidad a personas con diversidad funcional, revirtiendo los recortes en personal, tanto a bordo de los trenes, como en las estaciones.
9. 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.

La Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público, Social y Sostenible está compuesta por:

SFF-CGT

Ecologistas en Acción

Equo

Izquierda Unida

Movimiento por el tren Ruta Plata

Plataforma Andalucía por el Tren

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

Plataforma Castilla La Mancha por el Tren

Plataforma Castilla y León por el Tren

Plataforma en Defensa del Ferrocarril de Palencia

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

Plataforma en defensa do Tren A Coruña e As Mariñas

Plataforma Salmantina Defensa Ferrocarril

Plataforma por el Ferrocarril del País Leonés (PFPL)

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

Sindicato Ferroviario de la Confederación Intersindical

SOS Tren Asturias

## CGT EN DEFENSA DE UN FERROCARRIL PÚBLICO Y SOCIAL