

PARA CANTABRIA

Cantabria junto con el resto de la Cornisa, también ferroviariamente es una de las regiones más abandonadas. De no corregirse la actual tendencia, de corto a medio plazo, el tren desaparecerá de nuestra geografía.

Esto será una realidad si no se empiezan a realizar inversiones importantes que suponga una elevación de velocidades en todas nuestras líneas.

FEVE.-

1.- Urgente mejora de la línea de La Robla, para la reapertura de la misma.

2.- Mejorar y potenciar la red del Transcantábrico, que no se especialice solo en Cercanías.

RENFE.-

1.- Renovación del material de Cercanías que cuenta con unos 25 años de servicio.

2.- Inclusión de Mataporquera en el núcleo de Cercanías de Cantabria, beneficiándose de la tarifa social y restablecimiento al menos del tren de enlace con FEVE.

3.- Reanudación de los Servicios de Paquetería, Equipajes y Vagón Completo de las estaciones donde se han clausurado recientemente.

APOYAN ESTA CAMPAÑA

ASAMBLEA DE MUJERES DE
CANTABRIA

ADIC

ASOCIACION ECOLOGISTA DE
CAMARGO

ASOCIACION FEMINISTA DE
TORRELAVEGA

ASOCIACION MONTE CORONA

CC.OO.

COMITE DE EMPRESA DE RENFE

CONFEDERACION ECOLOGISTA DE
CAMPOO Y REINOSA

CGT

CORDINADORA ECOLOGISTA
CANTABRA

GEA

IU

LIBERACION

PCPE

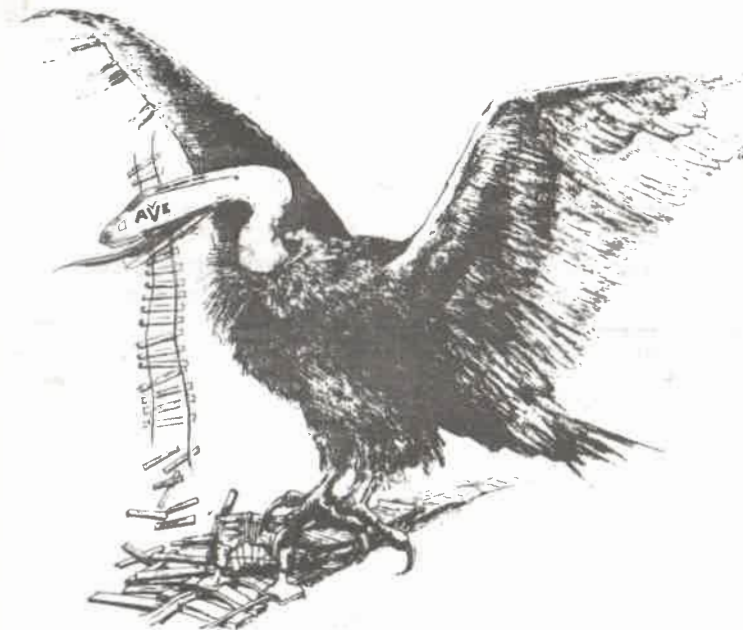
PNC

REVISTA CANTARIDA

STEC

SUC

POR UN FERROCARRIL DE CALIDAD



NO AL TREN DE ALTA VELOCIDAD

Dentro de la Campaña **DESENMASCAREMOS EL 92**, los Colectivos que apoyamos este escrito consideramos al Ferrocarril como un dinamizador económico, con un marcado carácter social y ambientalmente imprescindible para un desarrollo sostenible.

Desgraciadamente la actual política de transportes tiende a relegarle cada vez más, invirtiendo poco y con criterios nefastos, acelerando así su pérdida de competitividad.

Se busca la reducción del volumen de transporte, se prioriza servicios minoritarios pero selectos, desatendiendo los de mayor demanda social. Se pretende una especialización geográfica marginando las áreas más pobres.

Estos criterios mercantilistas han cosechado en RENFE su peor resultado económico en 1991 (250.000 millones de déficit).

EL TAV. PUBLICIDAD DEL PODER

La apuesta por el desarrollismo a ultranza del Gobierno español se ha visto reflejada a través de la

construcción de TAV entre Madrid y Sevilla.

En un principio, el Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía se proyectó en ferrocarril convencional por importe de 77.000 millones, el resultado final con el AVE, se ha elevado a 450.000 millones.

La ingente inversión en el TAV, ha supuesto la desviación de vitales recursos necesarios para el ferrocarril tradicional. El costo de un solo tren de estas características hubiera sido suficiente para salvar la línea de La Robla.

Las obras de construcción del TAV junto a las prisas por inagurarlo en 1992, han tenido un efecto devastador sobre nuestro patrimonio natural e histórico.

ALTERNATIVAS FERROVIARIAS

Es necesario potenciar el ferrocarril de manera que pase de una cuota en el volumen del transporte nacional del 7% actual al 50% a medio o largo plazo, según recomienda la racionalidad y la CEE. Para ello propugnamos el siguiente modelo:

1.- Un servicio público con marcado carácter social, con una gestión pública que no justifique ni un mal servicio ni unos desastrosos resultados económicos.

2.- Una inversión en infraestructuras similar a la carretera, que desarrolle de manera homogénea una red principal a 160-200 Km/h, y una red secundaria a 100-160 Km/h, donde las obras sean posibles, acompañadas de rigurosos estudios de impacto ambiental.

3.- Paralización de los programas de Alta Velocidad, incompatibles con el esfuerzo inversor generalizado al resto del ferrocarril y con el medio natural.

4.- Mantenimiento serio de material e infraestructuras, pues es el principal garante de la seguridad y regularidad.

5.- Detener la actual destrucción de plantillas que imposibilita el crecimiento cuantitativo de la actual cuota de transporte.