



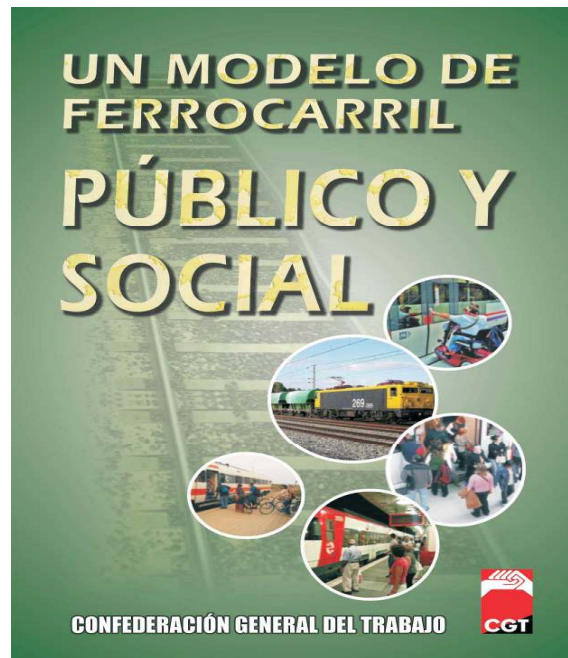
MILLORAR EL NOSTRE TREN

CGT DEFENSA UN FERROCARRIL PÚBLIC I SOCIAL, DE I PER A TOTS

Durant dècades, les polítiques de transports dels diferents governs **han discriminat al ferrocarril i al seus usuaris**.

S'ha fomentat la carretera i el transport individual davant el col·lectiu a base de "faraòniques infraestructures", i ara impulsen un tipus de ferrocarril elitista i depredador, reservat a uns quants.

El propi Ministre de Foment ha reconegut que aquesta política ha sigut un **malbaratament de fons públics**, però això no impedeix que continuï endavant amb aquesta demència. A qui estan beneficiant?



Paral·lelament han anat eliminant i/o degradant el tipus de tren que tots podem fer servir, el que ens apropa a casa nostra cada dia, a la nostra feina, als serveis mèdics, educatius, d'oci...

Estem farts de veure com s'inverteix "**poquíssim i de mala gana**" en millorar les vies i trens per Rodalies i Mitjana distància (el que avui defineixen com transport urbà i interurbà). Les inversions necessàries per millorar aquest tipus de línies són notablement inferiors a les requerides per l'alta velocitat. El greuge és evident. La gran majoria de ciutadans no hem de fer servir l'AVE cada dia ni ens ho podem permetre.

- En **1984**, el Consell de Ministres decidí el tancament de nombroses línies de tren que considerava econòmicament "no rendibles" (rendibilitat que mai s'ha exigint a la carretera, infraestructura que paguem tots, l'utilitzem o no). Van tancar 1.916 km de via.

- En **2005** la Llei del Sector Ferroviari (aprovada pel PP i posada en marxa pel PSOE) dividia la antiga RENFE en dues: **ADIF s'encarrega de la construcció i gestió de la infraestructura ferroviària i Renfe-Operadora queda como una empresa operadora de transport de viatgers i mercaderies**. S'inicia així un camí cap a la privatització, prenent escudar-se en imposicions de la UE, que no han sigut seguides per altres governs europeus.

Encara que diguin el contrari, la política ferroviària dels últims governs es apropa-se tot el possible al fracassat model anglès, privatitzant progressivament el servei **sense importa'ls-hi l'augment de despeses per la ciutadania en forma de preus directes o impostos**.

En el món laboral ferroviari aquesta política privatitzadora s'ha traduït en **donar a guanyar diners al capital privat en detriment de què treballadors de les contractes i empreses auxiliars tinguin feina, salaris i condicions laborals cada vegada més precaris**.

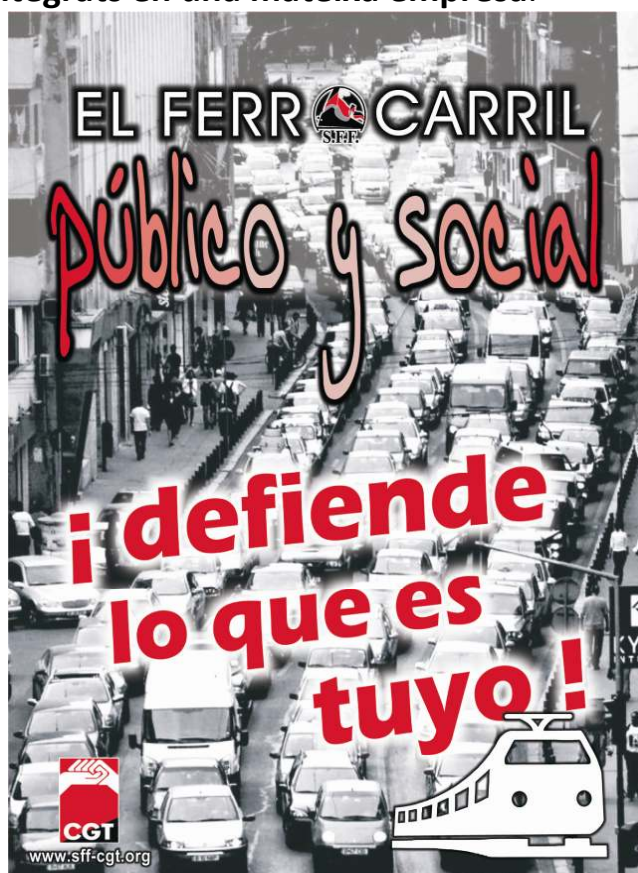
Els plans anunciats recentment pel Ministeri de Foment prenen donar l'impuls definitiu a la privatització i convertir el ferrocarril públic en un negoci per a uns quants, però pagant-ho entre tota la ciutadania:

- ★ Volen **limitar la consideració de servei públic** a determinats trens de viatgers, amb criteris que decidirà el Consell de Ministres sense comptar amb els usuaris.
- ★ En tres anys, els trens considerats servei públic **podran sortir a subhasta**, i RENFE sols podrà licitar en condicions d'"igualtat" amb les empreses privades que es presentin al concurs, per la qual cosa haurà d'**abaratir despeses, en detriment de la qualitat del servei realitzat i de la seguretat**.
- ★ Els trens que no es considerin de servei públic **seran eliminats** si no presenten beneficis econòmics, excepte els que passin per una Comunitat Autònoma i aquesta estigui disposada a pagar-los.
- ★ **Mercaderies RENFE serà fragmentada i privatitzada**. Les empreses privades rebran l'ajut econòmic que s'ha negat al ferrocarril públic, però segueix sent dubtós que el Ministeri de Foment millori les vies perquè aquest transport pugui ser competitiu. Els polítics, ja se sap, diuen que van cap endavant quan caminen cap a enrere.
- ★ El Ministeri de Foment ha anunciat un Pla Extraordinari de Col·laboració Públic Privat amb l'objectiu real d'**entregar a les empreses privades també la gestió de les infraestructures i la seguretat**.
- ★ L'eliminació de serveis suposarà un nou **tancament de línies**.

Els responsables polítics pretenen fer-nos creure que s'ha de privatitzar en benefici de la societat, en lloc d'explicar que ho fan per la seva pròpia incapacitat per gestionar neta i eficaçment el que és públic. Parlen de fomentar el ferrocarril quant l'estan enfonsant poc a poc. Ens parlen de sostenibilitat quan l'únic que defensen es la del seus càrrecs i poltrones.

EL MODEL FERROVIARI QUE PROPOSA CGT :

- ★ **El ferrocarril ha de seguir sent un servei públic**, orientat a generar un benefici social pel conjunt de la comunitat i **ha de seguir sent de propietat pública per poder reinvertir els beneficis que doni**. Ens oposem a tota forma de privatització. Els beneficis dels accionistes sempre estan per davant de la qualitat del servei prestat.
- ★ **Les inversions en transport i en infraestructures han d'afavorir de forma prioritària al ferrocarril convencional per la seva modernització, recuperant així l'abandonament sofert durant llargs anys.**
- ★ **El ferrocarril ha de garantir la seguretat per davant de qualsevol altre criteri.**
- ★ **Infraestructura i transport han d'estar integrats en una mateixa empresa.**
- ★ **S'ha de tenir en conte l'estalvi en despeses externes que suposa el ferrocarril.** Si als automobilistes se'ls repercutís els costos externs del seu cotxe, molts el deixarien cada dia al garatge.
- ★ **Els usuaris han de beneficiar-se d'aquest estalvi**, mitjançant serveis adequats i tarifes assequibles i subvencionades.
- ★ **L'ocupació al ferrocarril ha de contar amb un marc laboral comú**, que garanteixi tant les condicions laborals com la seguretat. Les contínues destruccions de plantilla han provocat la externalització del treball i la subcontractació, precaritzant la feina i el propi servei ferroviari.



CONCRETANT, A CATALUNYA ES NECESSITA JA:

- **La conversió en via doble de les actuals línies de via única: major capacitat, més freqüències i mes velocitat:** Línia de Barcelona-Puigcerdà per Ripoll, línia de Barcelona-Manresa-Lleida, línia de Reus a Caspe i Saragossa, corredor Mediterrani per Tarragona, ...
- **Més línies de Rodalies, creant noves variants, o recuperant part de trams abandonats.** Línia prevista entre Castelldefels y BCN per Sant Boi , enllaç amb Igualada per Martorell, aprofitament de la infraestructura que passa al costat de Camp de Tarragona, construcció de la línia orbital unint El Garraf amb el Maresme
- **Ubicar les noves estacions dintre o a prop de les poblacions i no allunyades del centre neuràlgic de les poblacions.** (Més casos com Camp de Tarragona, no gràcies).
- **Adequar bé els horaris per poder combinar els trens de diferents línies, així com d'intercanvi amb altres mitjans.**
- **Un manteniment de major qualitat per a infraestructures i trens:** permetria millorar la seguretat, la puntualitat i la qualitat dels viatgers.
- **Per millorar l'enfonsat tràfic de mercaderies per ferrocarril és imprescindible modernitzar els accessos ferroviaris a ports i terminals, a més, adequar les actuals infraestructures per poder augmentar la capacitat de les línies amb trens més llargs.** Això ajudaria a desbloquejar l'actual col·lapse de les carreteres, estalviant així consum energètic i accidents i frenant la degradació mediambiental.
- **Manteniment de Renfe i FGC com empreses públiques.** Els resultats de la privatització en altres països sols han portat com resultat tarifes més cares, pitjor servei ferroviari i un deteriorament de la seguretat.

A CGT venim defensant el ferrocarril públic fa molts anys, i ho hem fet amb rigor, constància i coherència. Perquè el ferrocarril que defensem té avantatges mediambientals i energètiques, de cohesió territorial, econòmiques, socials i laborals; és un ferrocarril de tots i per a tots, amb treball estable, segur i amb drets.

A CGT plantegem la necessitat que existeixi un debat públic sobre el ferrocarril, perquè els usuaris i la societat temin drets a què se'ns informi i a participar en la definició d'un model de transport que ens afecta a tots i que financem entre tots.

PERQUÈ EL FERROCARRIL PÚBLIC ES EL FERROCARRIL DE TOTS

