



NUEVO ATAQUE A NUESTRO FERROCARRIL



Durante décadas, las políticas de transportes de los diferentes gobiernos **han discriminado al ferrocarril y a sus usuarios**. Se ha fomentado la carretera y el transporte individual frente al colectivo, y ahora impulsan un tipo de ferrocarril elitista y depredador. El propio Ministro de Fomento ha reconocido que ha sido un **despilfarro de fondos públicos**, pero eso no impide que siga adelante con esta demencial política.

Utilizan lo que es de tod@s para promover transportes individuales o inaccesibles para la mayoría, mientras **eliminan el tren que tod@s podemos utilizar**, que nos acerca a nuestra casa, a los servicios médicos y educativos: **un ferrocarril que es nuestro y que debe**

servir a los intereses de la comunidad.

En 1984, el Consejo de Ministros decidió el cierre de numerosas líneas de tren que consideraba económicamente “no rentables” (rentabilidad que nunca se ha exigido a la carretera, infraestructura que pagamos todos, la usemos o no). Cerraron 1.916 km de vía.

En 2005 la Ley del Sector Ferroviario (aprobada por el PP, puesta en marcha por el PSOE) segregaba RENFE e iniciaba el camino de la privatización, pretendiendo escudarse en imposiciones de la UE en las que nuestro gobiernos habían participado.

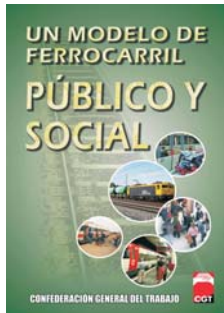
Los planes anunciados por el Ministerio de Fomento pretenden dar el impulso definitivo a la privatización y convertir el ferrocarril público en un negocio para unos pocos.

- ★ **Se limitará la consideración de servicio público** a determinados trenes de viajeros, con criterios que decidirá el Consejo de Ministros sin contar con los usuarios.
- ★ En tres años, los trenes considerados servicio público **podrán salir a subasta**, y RENFE sólo podrá licitar en condiciones de “igualdad” con las empresas privadas que se presenten al concurso, para lo que tendrá que **“abaratar” costes, en detrimento del servicio y la seguridad**.
- ★ Los trenes que no consideren servicio público, aunque los utilicemos las mismas personas para acceder a los mismos derechos, **serán eliminados** si no presentan beneficios económicos, salvo los que discurran por una Comunidad Autónoma y ésta esté dispuesta a costearlos.
- ★ Si embargo, los **servicios transferidos** a la Generalitat de Catalunya siguen sin contar con el Contrato Programa comprometido que garantice su viabilidad.
- ★ **Mercancías RENFE será fragmentada y privatizada**. Las empresas privadas recibirán el apoyo económico que se ha negado al ferrocarril público.
- ★ El Ministerio de Fomento ha anunciado un Plan Extraordinario de Colaboración Público Privada cuyo objetivo real es **entregar a las empresas privadas también la gestión de las infraestructuras y la seguridad**.
- ★ La eliminación de servicios supondrá un nuevo **cierre masivo de líneas**.

Los responsables políticos pretenden hacernos creer que hay que privatizar por su propia incapacidad para gestionar lo público. Hablan de fomentar el ferrocarril cuando lo están hundiendo, de sostenibilidad cuando la única que defienden es la de sus cargos, de seguridad cuando están cambiando plantilla estable por trabajo precario.



EL MODELO DE CGT UN FERROCARRIL PÚBLICO Y SOCIAL



Desde CGT venimos defendiendo el ferrocarril público desde hace muchos años, y lo hemos hecho con rigor y constancia, y sobre todo con coherencia.

El ferrocarril que defendemos tiene ventajas medioambientales y energéticas, de cohesión territorial, económicas, sociales y laborales; es un ferrocarril de tod@s y para tod@s, con empleo estable, seguro y con derechos.

★ **El ferrocarril debe seguir siendo un servicio público**, orientado a generar un beneficio social para el conjunto de la comunidad.

- ★ **Debe seguir siendo propiedad pública**, nos oponemos a toda forma de privatización.
- ★ **Las inversiones en transporte y en infraestructuras deben favorecer de forma prioritaria al ferrocarril convencional.**
- ★ **Se debe recuperar el abandono sufrido por el ferrocarril durante largos años.**
- ★ **El ferrocarril debe garantizar la seguridad por delante de cualquier otro criterio.**
- ★ **Infraestructura y transporte deben estar integrados en una misma empresa.** No nos resignamos a la segregación que impuso la Ley del Sector Ferroviario y luchamos contra sus efectos, que ya hemos empezado a sufrir tanto trabajador@s como usuari@s.
- ★ **Se debe tener en cuenta el ahorro en costes externos que supone el ferrocarril**, favoreciendo su desarrollo como modo prioritario de transporte.
- ★ **Los usuarios deben beneficiarse de este ahorro**, mediante servicios adecuados y tarifas asequibles y subvencionadas.
- ★ **Debe fomentarse el uso prioritario del ferrocarril, tanto para viajeros como para mercancías.** Es el modo de transporte más seguro y el más accesible para la mayor parte de las personas, y el menos contaminante y dañino para nuestra salud y nuestro entorno.
- ★ **El empleo en el ferrocarril debe contar con un marco laboral común**, que garantice tanto las condiciones laborales como la seguridad. Las continuas destrucciones de plantilla han provocado la externalización de cargas y la subcontratación, precarizando el empleo y el propio servicio ferroviario.

Planteamos la necesidad de recuperar la inversión en el ferrocarril convencional que garantice el mantenimiento de las infraestructuras en condiciones óptimas, potenciando las comunicaciones de corta y media distancia, incrementando los servicios de proximidad y la vertebración del territorio en su conjunto.

También se hace imprescindible abrir los tramos de líneas cerradas y traspasar un porcentaje suficiente del transporte de mercancías por carretera al ferrocarril para desbloquear el actual colapso de consumo energético y de degradación medioambiental.

Pero sobre todo planteamos la necesidad de que exista un debate público, porque los usuarios y la sociedad tenemos derecho a que se nos informe y a participar en la definición de un modelo de transporte que nos afecta a todos y que financiamos entre todos.

PORQUE EL FERROCARRIL PÚBLICO ES NUESTRO FERROCARRIL