



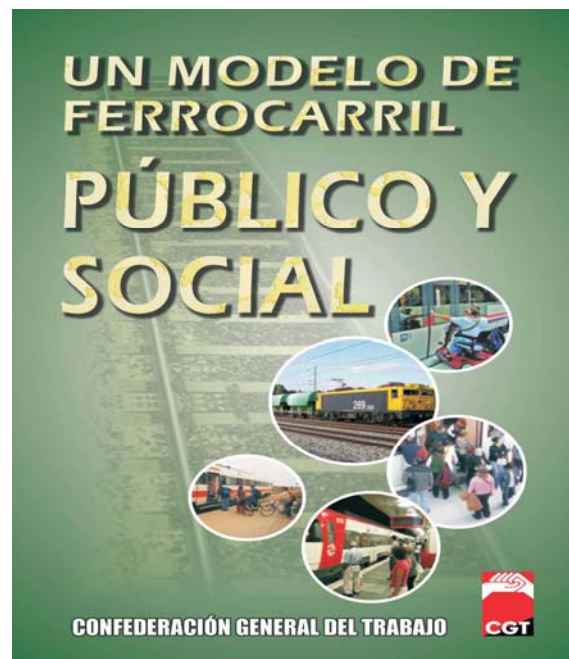
MILLORAR EL NOSTRE TREN

CGT DEFENSA UN FERROCARRIL PÚBLIC I SOCIAL, DE I PER 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 continui 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 nostre 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 distancia (el que avui defineixen com transport urbà e interurbà). Les inversions necessàries per millorar aquest tipus de línies son notablement inferiors a les requerides per l'alta velocitat. El greuge es evident. La gran majoria de ciutadans no tenim que fer servir l'AVE cada dia ni ens ho podem permetre.

- En **1984**, el Consell de Ministres va decidí el tancament de nombroses línies de tren que considerava econòmicament "no rendibles" (rendibilitat que mai s'ha exigut 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, pretenent 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 costos 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 que treballadors de las contractes i empreses auxiliars tinguin feina, salaris i condicions laborals cada vegada mes precaris.**

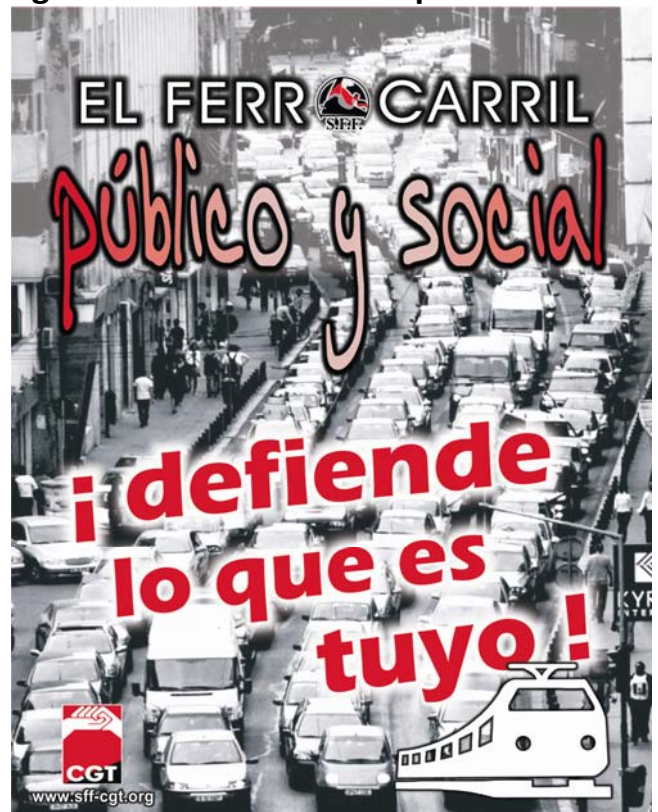
Els plans anunciats recentment pel Ministeri de Foment pretenen donar l'impuls definitiu a la privatització i convertir el ferrocarril públic en un negoci per uns quants, però pagant-ho entre tota la ciutadania:

- ★ 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 sòls podrà licitar en condicions d'“igualtat” amb les empreses privades que es presentin al concurs, per la qual cosa tindrà que **“abaratir” costos, 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 dispostada a costejar-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 quant caminen cap endarrera.
- ★ 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 parlant de sostenibilitat quant 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 deuen 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 deuen estar integrats en una mateixa empresa.
- ★ Es deu tenir en compte l'estalvi en costos externs 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 deuen beneficiar-se d'aquest estalvi, mitjançant serveis adequats i tarifes assequibles i subvencionades.
- ★ L'ocupació al ferrocarril ha de comptar 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 I A LES COMARQUES DE TARRAGONA ES NECESSITA JA:

- **La conversió en via doble de les actuals línies de via única: major capacitat, mes freqüències y mes velocitat:** Línia de Barcelona-Puigcerdà per Ripoll, línia de Barcelona-Manresa-Lleida, línia de Reus a Caspe i Saragossa, corredor Mediterrani per Tarragona, ...
- La implementació d'una **xarxa de rodalies** que aprofiti les infraestructures viàries existents, optimitzant el volum d'inversió necessari i minimitzant l'impacte ambiental. La **reobertura de la línia Reus-Roda** –prevista per al desviament de mercaderies perilloses- juga un paper clau. La seva reactivació per al transport de viatgers permetria,

a més, connectar l'aeroport de Reus amb l'Estació del Camp i la vertebració del Baix Gaià.

- **L'intercanviador d'eixos a L'arboç** com l'alternativa més eficient i ecològica, degut a la proximitat entre les vies, i que permetria un sistema ferroviari circular al Camp de Tarragona, la connexió de regionals d'alta velocitat i la comunicació entre poblacions que ara permaneixen aïllades
- **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 gracies).
- **Adequar bé els horaris per poder combinar els trens de distintes línees, així com d'intercanvi amb altres mitjans.**
- **Un manteniment de major qualitat per 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 línees amb trens mes 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 mes cares, pitjor servei ferroviari i un deteriorament de la seguretat.

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

A CGT plantegem la necessitat de que existeixi un debat públic sobre el ferrocarril, perquè els usuaris i la societat temin drets a que s'ens 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



