

ÉS UN PROCÉS ONERÓS QUE DESEMBOCA EN UNA RENACIONALITZACIÓ

# La privatització del ferrocarril acaba amb els seus avantatges

**Esteban Guijarro**

COORDINADOR DE LA DEFENSA DEL FERROCARRIL. SINDICAT FEDERAL FERROVIARI (CGT, ESTAT ESPANYOL)

En el període d'entregueres, els governs es van veure en la necessitat de recuperar les concessions. El sistema de concessions per a la construcció d'infraestructures, igual que el ferrocarril privat, que es van demostrar ineficients fa ja gairebé un segle, estan en l'agenda dels estats de la UE, àdhuc sabent per experiències recents, com la britànica i la de Nova Zelanda, que la privatització és un procés summament onerós que desemboca necessàriament en una renacionalització igualment costosa.

La situació es concreta a l'Estat espanyol amb l'aprovació de la polèmica Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, i la seva posada en vigor pels qui s'hi havien oposat, en un exercici d'oblit a curt termini que evidencia les cordials relacions del govern amb el capital privat: l'opinió pública només sembla tenir valor durant els breus períodes electorals; la resta del temps el que compta és l'opinió privada dels qui financien les polítiques i els polítics —finançament que, en última instància, es nodreix amb diners públics.

A aquesta Llei li va seguir de prop, tant en el temps com en els objectius, la Llei 6/2004, de 21 de maig, de la xarxa ferroviària basca: segrega infraestructura i transport de la companyia pública Euskotren i del Metro de Bilbao. La Llei es va aprovar pràcticament sense debat parlamentari i sense coneixement del públic. Els ciutadans generalment desconeixen que les empreses que utilitzaven, sigui RENFE o Euskotren, o ja no existeixen o han quedat segregades; el que sí que han començat a sentir-ne són les conseqüències.

A Catalunya, la Generalitat ha presentat un avantprojecte de Llei ferroviària que planteja la segregació de les infraestructures, tant de FGC com del Metro de Barcelona, que passarien a l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (Infercat), creat el 2001 amb funcions similars a les que el PP va atorgar al GIF el 1996, que no va ser capaç d'assumir la gestió de l'AVE Madrid-Saragossa-Lleida.

Ja al desembre de 2004, el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, ofería el seu suport a la liberalització del ferrocarril tot afirmant que

La nacionalització dels ferrocarrils va ser un procés paral·lel a tot Europa. Construïts pel sistema de concessions, es van aprofitar de forma profusa de subvencions públiques; en ocasions van omplir les butxaques de bancs i d'empreses sense que ni tan sols arribessin a construir-se, en unes altres els projectes no obeïen a necessitats reals sinó a interessos particulars, i en tots els casos va arribar un moment que el servei es va convertir en alguna cosa caòtica i completament ineficient.

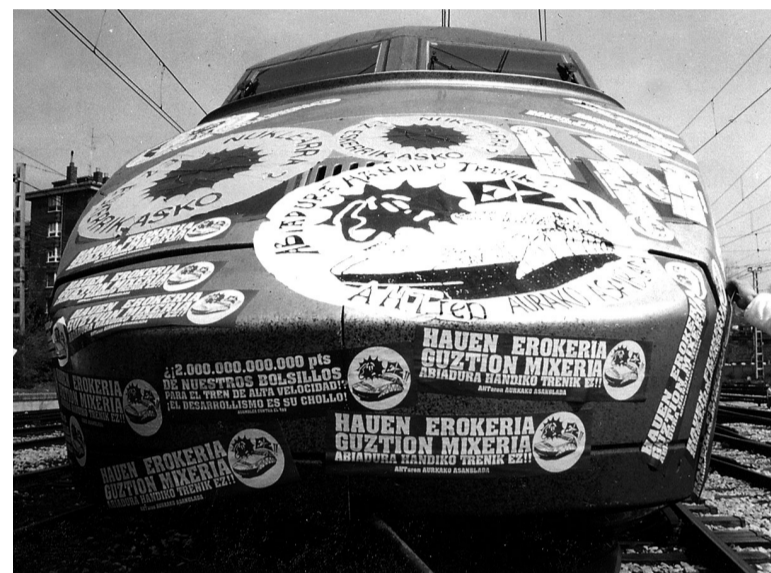
«fan falta nous operadors més fiables i eficaços»; és freqüent que les Administracions critiquin el funcionament dels serveis públics, quan són ells mateixos els responsables de la seva gestió: reconeixen la seva incompetència, però n'eludeixen la responsabilitat.

La segregació d'infraestructura i transport comporta la ruptura dels sistemes de seguretat integrats, que concebeixen la via i el vehicle com un tot interrelacionat: sistemes de frenat, de reconeixement de senyals i d'emergència, han d'estar instal·lats en trens, infraestructures i estacions, i ser perfectament compatibles. També el seu desenvolupament ha de ser paral·lel. Dificilment, es convencerà una empresa privada —l'objectiu fonamental de la qual és guanyar diners i estalviar despeses— perquè instal·li i desenvolupi costosos sistemes de seguretat, perquè doni als seus treballadors una formació

suficient i actualitzada, o perquè respecti les normes laborals i de seguretat que poden reduir el seu marge de beneficis.

Una conseqüència inevitable de la liberalització és també l'increment del cost, que es tradueix en un augment de la despesa pública i en una forta pujada de les tarifes. Un servei gestionat de forma privada necessita afegir, als costos d'exploració, els beneficis, que sempre tractarà d'incrementar. Els costos, no obstant això, tractarà de reduir-los estalviant en manteniment, en personal (incloent-hi la formació), en seguretat i en serveis.

La privatització redueix els avantatges del ferrocarril, inclosos els ambientals; prova d'això és l'increment, en els últims anys, del soroll i dels incendis provocats pel ferrocarril, ja que s'ha disminuït el manteniment d'infraestructura i vehicles i el nombre de treballadors encarregats del control i de la seguretat.



## FLAIXOS SOBRE EL FERROCARRIL A CATALUNYA

**Roberto Carrasco de la Torre**

COORDINADOR DE LA DEFENSA DEL FERROCARRIL. SINDICAT FEDERAL FERROVIARI (CGT, CATALUNYA)

- > El ferrocarril a Catalunya està mancant de les inversions necessàries per tenir un ferrocarril modern i de qualitat: doble via, apta per a 160 Km/h, sistemes moderns de seguretat, estacions connectades a altres mitjans de transport...
- > Mal estat i obsolescència de la línia Lleida- Manresa - Barcelona.
- > El mateix passa a la línia Vic-Ripoll-Puigcerdà.
- > Faria falta construir noves variants ferroviàries: per exemple, la tan sol·licitada entre Cervera-Igualada-Martorell-Barcelona.
- > L'AVE no solucionarà els problemes de vertebració territorial a Catalunya. En comptes d'això, el que es pretén és eliminar la xarxa ferroviària convencional, a la qual ja s'ha descapitalitzat en bona mesura.
- > Existeix una certa radialitat, amb Barcelona al centre, en la xarxa ferroviària catalana. Falten línies transversals (actualment s'estudia la possibilitat de construir una línia que enllaci Lleida amb Girona i la frontera francesa).
- > Des de fa anys, no es vol solucionar el problema de l'accés ferroviari als ports de Tarragona i Barcelona, el que genera greus perjudicis a tot Catalunya: pèrdua de competitivitat, sobrecàrrega del trànsit de carretera...
- > Tan sols cal comparar la xarxa de rodalia i el Metro de Madrid amb els de Barcelona per veure que aquesta última és «la germaneta pobre»: hi falten inversions en noves variants i obres d'enginyeria (túnel, ponts) i vehicles ferroviaris d'última generació. (incloent-hi, en la xarxa de rodalies, els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, amb les seves línies del Carrilet i dels antics Catalans).
- > Actualment s'ha elaborat des del Tripartit un avantprojecte de Llei ferroviària de Catalunya, semblant a l'emprada a l'Estat espanyol per a liberalitzar el ferrocarril.