

## **Comunicación del Comité de Empresa de STP con relación a la resolución del Parlament de Catalunya de 21/03/2012**

### **Valoración positiva**

Valoramos de forma positiva la resolución del Parlament de Catalunya y el reconocimiento “que el sector ferroviari és estratègic per al futur industrial de Catalunya i per al desenvolupament d’un sistema de mobilitat modern i adaptat a les necessitats de la societat i l’economia catalanes i al repte de la sostenibilitat ambiental”.

Ha llegado el momento de superar la declaración de intenciones y las buenas palabras para pasar a la acción, la industria ferroviaria catalana está en una grave situación y necesita una actitud firme y decidida por parte del Govern de Catalunya.

### **Denunciamos las políticas de reajuste sin futuro: política del déficit “cero”**

Desde la responsabilidad de sentirnos ciudadanos de Catalunya y al mismo tiempo trabajadores de un sector estratégico como es el ferroviario, nos preocupa profundamente la aplicación del déficit “cero”. La aplicación estricta de este tipo de políticas puede llevarnos al borde del abismo. No solamente se pone en peligro el Estado del Bienestar, degradándose servicios públicos esenciales para los ciudadanos, como la salud, la enseñanza, el transporte, servicios sociales..., sino que se pone en peligro el futuro de sectores económicos e industriales generadores de empleo de calidad, que incorporan valor añadido a nuestra economía y tienen una fuerte capacidad exportadora.

*La política de inversión “cero” puede llevar a sectores industriales en Catalunya: infraestructuras y material ferroviario, energías renovable,... a su desaparición.*

### **Algunas expectativas de trabajo generadas por la presión sindical...**

Los trabajadores de Alstom hemos hecho los deberes, hemos actuado con profunda responsabilidad y hemos firmado dos ERE seguidos, después de una dura negociación, al mismo tiempo que hemos aceptado medidas de reducción de empleo y de flexibilidad operacional, hemos exigido contrapartidas a la dirección, como una mejora de la gestión en todos los terrenos, sobre todo una mayor agresividad comercial que nos permita acceder a los mercados emergentes en latino-América y los BRIC.

En estos momentos nuestra carga de trabajo fundamentalmente se orienta hacia el mercado exterior: metros de Sto. Domingo, Lima, Panamá, derivados del s-9000 desarrollado y fabricados en STP para el metro de Barcelona. Seguimos presionando para que la multinacional aplique la flexibilidad productiva, facilitando la transferencia de carga de otros centros de Alstom en Europa con sobrecarga de trabajo al centro de STP. En estos momentos y gracias a la presión sindical, se nos ha adjudicado la fabricación de 22 tranvías CITADIS para Nottingham, y hay expectativas en diferentes ciudades rusas y argelinas.

Pero estos esfuerzos sindicales no servirán para nada si no existe un ejercicio de corresponsabilidad por parte de las administraciones ferroviarias española y catalana, generando una cierta contratación a la espera de una posible reactivación en el 2013-2014. Exigimos imaginación a los poderes públicos para activar la inversión utilizando fórmulas de financiación público-privada que permitan solventar la escasez de recursos públicos, superando el fundamentalismo de inversión “cero”, que está poniendo en peligro de desaparición a la industria ferroviaria catalana.

### **Situación actual industria ferroviaria catalana**

El Govern de Catalunya no puede por acción u omisión desinhibirse de un grave problema de política industrial que afecta a un sector que genera cerca de 5.000 puestos de trabajo directos e indirectos en Catalunya y que además está vinculado al pasado de nuestra actividad industrial, cuando éramos la fábrica de España, y al futuro de un sector como

el ferroviario, vector tecnológico del desarrollo sostenible y la movilidad, instrumento de cohesión social y de equilibrio territorial.

En los últimos años se ha producido un proceso de descapitalización tecnológica y pérdida de conocimiento sin precedentes en la industria ferroviaria catalana, han abandonado la empresa los mejores profesionales, se ha debilitado de forma consciente la ingeniería, se han acentuado los procesos de dependencia de otras plataformas tecnológicas externas. Por el contrario, la política industrial llevada a cabo por el Gobierno vasco en los últimos 30 años ha permitido que la industria ferroviaria vasca, con CAF a la cabeza, se sitúe entre las cinco empresas ferroviarias más importantes del mundo.

### **Exigencias a las administraciones**

Las administraciones en general, y en especial el Govern de Catalunya, deben ser en parte responsables de este proceso de degradación industrial y por lo tanto tienen la obligación de encontrar soluciones y generar expectativas propuestas de inversión a corto y medio plazo.

Catalunya tiene importantes déficits en su red ferroviaria, son evidentes las necesidades de renovación y modernización tanto de material móvil como de las infraestructuras de señalización, comunicaciones y electrificación. Las transferencias de "Rodalies" y "Regionals" deben venir acompañadas de las inversiones comprometidas. El Govern de la Generalitat no puede seguir justificando su inacción en base a los gravísimos incumplimientos del Gobierno central y su incapacidad manifiesta para hacer cumplir los compromisos contraídos.

Existen en estos momentos una serie de proyectos que son clave para el futuro industrial y ferroviario de Catalunya: la urgente renovación de la flota de regionales transferida por el MIFO, con trenes con más 35 años de vida que han agotado su periodo de explotación, la conexión tranviaria en Barcelona entre las dos redes (Trambaix/Trambesós), la llegada de la L9 al aeropuerto de Barcelona, la urgente necesidad de modernización de las infraestructuras de las "Rodalies" en la RMB, mejorando su seguridad, el desarrollo de las infraestructuras necesarias para la conexión Port Barcelona con la Red Europea de mercancías, dentro del proyecto Corredor MED, etc.

Desde el Comité de Empresa y las secciones sindicales de CCOO y UGT, seguiremos exigiendo compromisos y realizando el seguimiento de todos los procesos que iniciamos, en todos los ámbitos en los que estamos representados, tanto a la dirección de Alstom como a las diferentes administraciones, para garantizar la viabilidad y futuro de la Planta de Santa Perpètua.

**Comité de Empresa del Centro de Santa Perpètua de Mogoda /Alstom Transporte España**

**22/03/2012**