

Noviembre 2012

nuestra
de alternativa
ferrocarril
PÚBLICO Y
SOCIAL



CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO



Edita:
SP del SFF-CGT
Avda. Ciudad de Barcelona, 10 – Sótano 2º
Teléfonos: 91 506 62 87 – 91 506 6285
Fax: 91 506 63 14
Correo-e: sff-cgt@cgt.es
Web: www.sff-cgt.org

Madrid, Noviembre 2012



**Confederación
General del
Trabajo**



**Ateneo
Libertario
Eladio Villanueva**



**Sindicato
Federal
Ferroviario**



ÍNDICE

● INTRODUCCIÓN	3
● UNA APROXIMACIÓN A LA SITUACIÓN ACTUAL	8
● UN SECTOR FERROVIARIO COMPLEJO	25
● ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA HISTORIA DEL FERROCARRIL	30
● LAS POLÍTICAS FERROVIARIAS DE LA UNIÓN EUROPEA	35
○ MARCO NORMATIVO COMUNITARIO, LA DERIVA DEL FERROCARRIL EN LA UE	35
○ LOS PAQUETES FERROVIARIOS	38
○ EL MODELO FERROVIARIO EUROPEO	42
○ VENTAJAS DEL FERROCARRIL CONVENCIONAL	45
● LAS CLAVES DE NUESTRA DEFENSA DEL FERROCARRIL	49





INTRODUCCIÓN

En el **SFF-CGT** hemos mantenido durante años un proyecto de defensa del ferrocarril que ha tratado de trascender los aspectos puramente sindicales, incluyendo en nuestros planteamientos el concepto de un servicio público que debe estar al alcance de todos y orientado al servicio de la sociedad, y un modo de transporte con ventajas sociales y medioambientales que empiezan a ser reconocidas tanto por el público como por las propias administraciones que han legislado y actuado en su contra.

Nuestra voluntad ha sido desde un comienzo trabajar conjuntamente con colectivos sociales y llegar al público con un discurso claro, argumentado, abierto y razonado, favoreciendo el debate y permitiendo que los ámbitos más amplios de la sociedad tengan conocimiento de lo que desde las instituciones se pretende hacer con un ferrocarril que es de todos.

El trabajo de análisis ha estado apoyado en todo momento por un esfuerzo por llegar al público, y fundamentalmente a la sociedad organizada: usuarios, vecinos, estudiantes, asociaciones. Nuestro mensaje ha llegado en numerosas ocasiones, y fundamentalmente por medio de la movilización, a una amplia opinión pública a través de los medios de comunicación, a pesar del control y la fuerte censura impuesta sobre ellos por el capital y sus gobiernos, y sobre todo a través de nuestra labor de información directa a los usuarios del ferrocarril.

Ha sido un trabajo concienzudo, un esfuerzo dilatado en el tiempo, y si observamos con atención cómo han cambiado en la última década la opinión pública, que empieza a ser consciente de las ventajas del ferrocarril como modo de transporte y del ferrocarril público en particular como algo que le pertenece y sobre lo que debería ser consultada, o los discursos políticos e institucionales que pretenden

disfrazar sus propios actos y los intereses verdaderos a los que sirven, así como los cambios en las políticas, sobre todo renunciando o modificando algunos de los planes más agresivos contra el ferrocarril público, vemos que el trabajo realizado no ha sido estéril. Pero también debemos reconocer que queda mucho por hacer.

En junio de 2001, cuando el gobierno empezaba a concretar sus planes sobre la privatización, el SFF-CGT publicó su documento más completo sobre el ferrocarril, *“Nuestro Modelo de Ferrocarril. Una alternativa de transporte social y seguro”*, un texto en el que recogíamos nuestra crítica, nuestro análisis y, sobre todo, nuestras propuestas, elaboradas durante años de trabajo, reflexión y lucha colectivos. Este documento explicativo nos sirvió para hacer pública nuestra oposición a una agresión que ya era inmediata: el M^o de Fomento había empezado a elaborar modelos de una futura ley del sector ferroviario en los que planteaba sin rodeos la fragmentación y la privatización, favorecidos por las políticas liberalizadoras, mercantilistas y desreguladoras de la Unión Europea.

En 2010 vimos la necesidad de actualizar este documento que, si bien seguía siendo válido en lo fundamental de nuestras propuestas, debía recoger los cambios que se habían dado en la situación, porque habían pasado ocho años y muchas, muchísimas cosas. Se había segregado la empresa pública ferroviaria RENFE, dividiendo infraestructura y transporte, mediante la aplicación de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, y paradójicamente, para desregular el sector se habían publicado multitud de normas.

También las Comunidades Autónomas han establecido leyes para liberalizar los ferrocarriles de sus respectivos ámbitos. Todo ello pretendiendo seguir el desarrollo normativo de la política privatizadora de la Unión Europea, que paquete a paquete ha ido sacando Directivas, Reglamentos, normas y recomendaciones, Libros Blancos y Verdes, de los que no sólo nos afectan los que se refieren específicamente al ferrocarril, sino también los relativos a Redes Transeuropeas, energía, servicios públicos, transporte en general, medio ambiente, etc...





Por otra parte, la orientación en la construcción de infraestructuras de los sucesivos gobiernos ha seguido siempre/indefectiblemente los mismos criterios: lo que no sea carretera, que sea alta velocidad, pretendiendo enmascarar como estímulo al ferrocarril precisamente su desmantelamiento programado. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2006-2020, PEIT, concretaba los posicionamientos del Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 del anterior gobierno, sin cambiar de orientación.

El Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI 2012-2024, del actual gobierno, sigue incidiendo de una forma más drástica en el desmantelamiento del ferrocarril, con la eliminación de servicios y el cierre de líneas, la fragmentación de las empresas públicas ferroviarias y la privatización.

La alta velocidad ha ido ganando terreno (en sentido literal), se han construido nuevas infraestructuras, se han aprobado otras muchas, y se han puesto en servicio nuevas líneas, mientras se cerraban las convencionales, las que la gente utiliza para acceder a servicios, bienes públicos y derechos. Y si bien debemos asumir que lo que está hecho es difícilmente recuperable, también debemos tener en cuenta que el desarrollo de la alta velocidad ha generado un acervo de experiencias que legitiman con datos y realidades nuestros posicionamientos y validan el análisis que hacíamos de un fenómeno social y ambientalmente depredador.



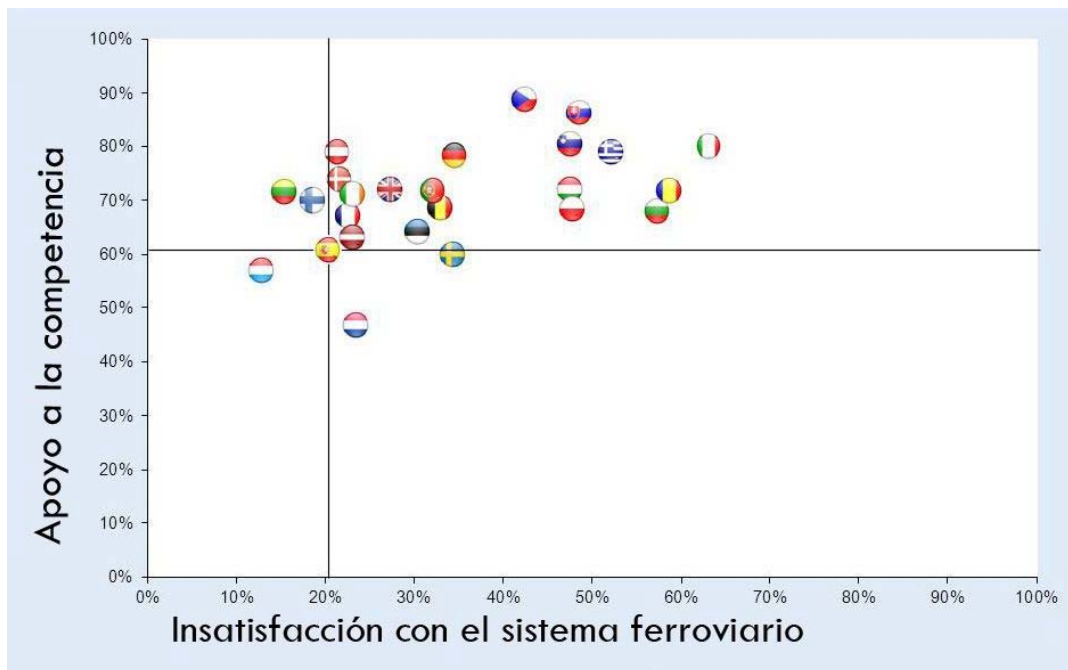
Tras reconocer públicamente el Ministro de Fomento, en comparecencia ante el Senado, el derroche que ha supuesto la construcción prioritaria e indiscriminada de líneas de alta velocidad, el gobierno anunció la aplicación del modelo de participación pública-privada para enmascarar presupuestariamente las inversiones públicas en más macroinfraestructuras, que se entregarán a la gestión privada, mientras se consolida la desinversión en el mantenimiento del ferrocarril. No se trata de frenar el derroche que nos ha llevado a la actual situación, sino de disimularlo y garantizar las ganancias privadas a través de una política de traspaso de bienes públicos a manos privadas, enajenando lo que no es propiedad suya, sino tan solo tienen la obligación de gestionar, gestión intencionadamente incorrecta para justificar su enajenación.

Las mismas políticas que han liberalizado, privatizado, desregulado y desmantelado, se han hecho sentir en los aspectos laborales. Las plantillas de las empresas públicas se han ido dividiendo merced a la segregación y se han ido reduciendo con la complicidad de sindicatos mayoritarios y sindicatos gremiales al servicio de los intereses empresariales.

En paralelo al proceso generalizado de Reformas Laborales y de negociaciones colectivas a la baja, en el ferrocarril se han ido precarizando las condiciones de trabajo, se ha introducido la flexibilidad y se han perdido derechos. Una gran parte de los actuales trabajadores del ferrocarril dependen de subcontratas, están al margen de los convenios colectivos de las empresas públicas ferroviarias y sufren presiones que perjudican al servicio prestado a los usuarios.

El gobierno Zapatero, aprovechando el río revuelto de la crisis, decidió dar un impulso sin precedentes a la destrucción del ferrocarril público y a las políticas privatizadoras, uniendo el cierre de líneas con nuevos planes de segregación y privatización, y planteó una redefinición del concepto de servicio público que permite la eliminación de numerosos servicios.

El actual gobierno Rajoy, dispuesto también a utilizar la crisis contra sus víctimas, ha decidido prescindir del obstáculo que suponen las formalidades de las apariencias democráticas y ponerse al servicio del capital sin los disimulos de anteriores gobiernos, dar el paso definitivo en la destrucción de derechos y de servicios públicos, convertirnos en mercancías y expropiar lo común para entregárselo al capital, suprimir cualquier debate público y acabar con cualquier forma de resistencia u oposición al expolio programado de lo que es de todos para entregárselo a quienes dictan y dirigen sus políticas.



Según la Comisión Europea, tenemos uno de los mayores índices de satisfacción con el ferrocarril y menor interés en la competencia (Eurobarómetro, publ. septiembre de 2012)

La privatización total del ferrocarril y la supresión de su carácter público ya no es una amenaza, sino un programa explícitamente expresado en sus términos más crudos, retornando al fracasado modelo británico que los demás estados de la UE se han negado a implantar por las graves consecuencias que tuvo. Esta amenaza se concreta, fundamentalmente, en el Real Decreto-Ley 22/2012, de 20 de julio, en el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2013 y en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI 2012-2024.

Los cambios recientes y la grave situación actual, la amenaza inminente de privatización y las medidas que ya se están llevando a cabo contra el ferrocarril de todos, contra los usuarios, los trabajadores y la comunidad en general, nos han llevado a la necesidad de actualizar nuestro análisis y volver a presentar a la sociedad nuestro modelo de ferrocarril como herramienta de debate y de lucha en defensa de un modo de transporte que es de todos y que debe servirnos a todos.

Debemos mantener y renovar el debate, presentando propuestas fundamentadas, haciendo un esfuerzo para llegar al público, explicar nuestras razones para oponernos al modelo de ferrocarril, de transporte y de sociedad que nos pretenden imponer.

Es nuestra responsabilidad colectiva reclamar que haya un diálogo real, que los usuarios sepan lo que está sucediendo y lo que se plantea como futuro para su ferrocarril, que la sociedad se conciencie de que el ferrocarril es suyo y debe estar orientado a satisfacer las necesidades de tod@s.

Debemos facilitar a la sociedad los elementos necesarios para reclamar su derecho a un transporte ferroviario seguro, respetuoso con nuestro medio ambiente, público y social.

UNA APROXIMACIÓN A LA SITUACIÓN ACTUAL

La reciente historia ferroviaria de las últimas décadas está caracterizada por un proceso de desmantelamiento y privatización de los ferrocarriles españoles, a partir de una injusta política que ha venido primando una supuesta mayor rentabilidad económica del transporte por carretera.



Una de las actuaciones más evidentes de esta orientación fue el acuerdo del Consejo de Ministros que, el 1 de enero de 1985, cerró 914 km de vía, y limitó otros 933 al tráfico de mercancías; de éstas, la mayor parte fueron cerradas posteriormente, hasta sumar otros 1.003 kms de nuevos cierres.

- **Líneas cerradas en 1985**

Caminreal-Cidad Dosante	434 Km
Alcantarilla-Guadix (entre Guadix y Almendricos)	161 Km
Jaén-Campo Real	121 Km
Fuente de San Esteban-La Fregeneda	61 Km
Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda	37 Km
Vara de Quart-Llíria entre Riba-Roja y Llíria	12 Km
El Coscollar-Cabañal	21 Km
Cinco Casas-Tomelloso	19 Km
Selgua-Barbastro	19 Km
Vadollano-Los Salidos	18 Km
Ripoll-Sant Joan de lesAbadesses	10 Km

TOTAL: 913 Km cerrados a todo tráfico en 1985

- **Líneas de vía ancha cerradas después de 1985**

Plasencia-Astorga	328 Km
Valladolid-Ariza	254 Km
Parla-Ciudad Real	153 km
Segovia-Medina del Campo	93 Km
Gibraleón-Ayamonte	49 Km
Albatera-Torreveja	26 Km
Villacañas-Quintanar de la Orden	25 Km
La Trinidad-Morón	21 Km
Quintanilla-Barruelo	13 Km
Zuera-Gurrea de Gállego	12 Km
Burgos-Villalonguéjar	12 Km
Algodor-Toledo	8 Km
O'Donnell-Barajas	6 Km
Les Franqueses-Granollers	3 km

TOTAL: 1.003 Km cerrados

NUESTRA ALTERNATIVA DE FERROCARRIL

El Ministerio de Fomento, tras reconocer recientemente el despilfarro que ha supuesto la construcción indiscriminada de infraestructuras de alta velocidad, autopistas y autovías, y decir que ha llegado “el momento de la racionalidad”, ha anunciado su intención de llevar a cabo un nuevo cierre masivo de líneas de ferrocarril, lo que supone un nuevo recorte de derechos a las personas que viven en zonas con menores dotaciones de servicios.



Como parte de este proceso de desmantelamiento del ferrocarril se han eliminado servicios, se han cerrado estaciones, se ha destruido plantilla estable y condiciones laborales, se ha limitado el mantenimiento de la infraestructura y se han reorientado las inversiones en seguridad hacia fines economicistas.

Uno de los procesos más destructivos para el ferrocarril fue la aprobación, en noviembre de 2003, de la Ley del Sector Ferroviario, que imponía la segregación de infraestructura y transporte.



Frente a este ataque, el SFF-CGT tuvo que movilizarse dentro de la empresa en solitario, puesto que el resto de sindicatos no era capaz o no quería ver las consecuencias de una ley que tenía como principal objeto dejar el ferrocarril público listo para su privatización.

Uno de los efectos más graves de esta ley es la segregación de un sistema de seguridad integrado, cuyos elementos técnicos deben ser compatibles tanto en los vehículos como en la infraestructura, deben tener normas comunes y deben seguir un proceso de innovación e implantación paralelo para mantener unos estándares de seguridad elevados. Lógicamente, una empresa privada cuyo objeto es primordialmente el beneficio económico no va a realizar costosas inversiones en seguridad ni va a estar interesada en el desarrollo de nuevos sistemas que supongan un coste. La segregación, como se demostró en los ferrocarriles británicos, reduce la seguridad de una forma intolerable.

El Libro Blanco del Ferrocarril, *Estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios*, publicado por la Comisión Europea en 1996, ya proponía limitar las inversiones en seguridad basándolas en el “*cálculo de probabilidades*” y teniendo en cuenta costes y beneficios, puesto que las inversiones en seguridad en el ferrocarril “*se basaban en valores máximos mucho más elevados de vidas salvadas que en el sector de la carretera*”.

En los últimos años hemos asistido a una evolución de la política de transportes que ha resultado muy desfavorable hacia el ferrocarril, pasando de una apuesta exclusivista por el transporte por carretera, a una política enfocada a la segregación, externalización, privatización y desmantelamiento de los servicios públicos, mezclada con el tramposo fomento de un nuevo modelo de transporte ferroviario en el que se promueve un ferrocarril elitista, continuando con la eliminación de trenes que dan servicio a una mayoría de la población y desconectando amplios espacios territoriales.

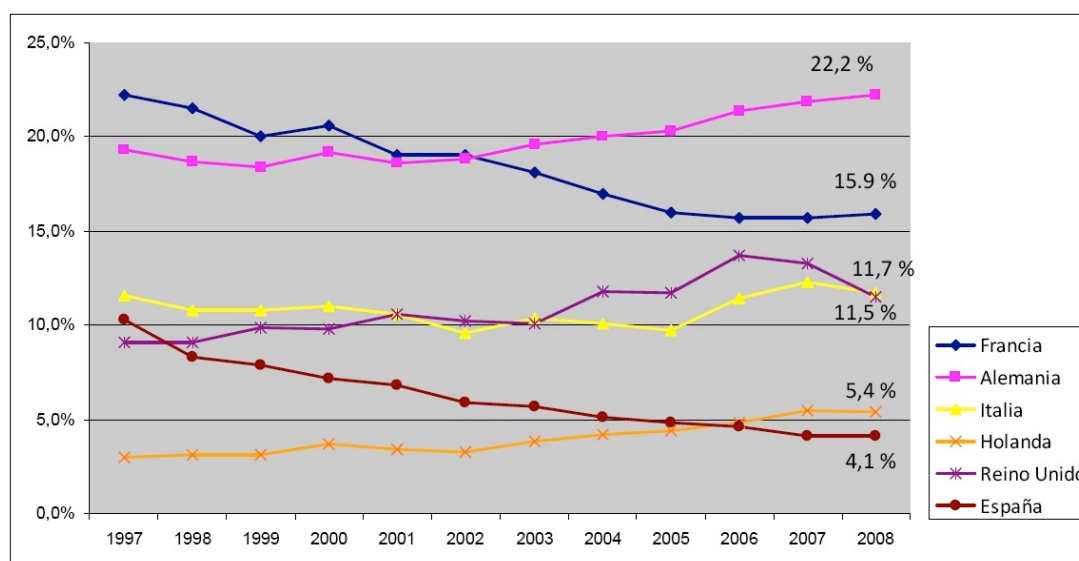
El reparto modal muestra claramente las consecuencias de la primera fase de esta política de transportes, evidenciando la prioridad dada a la carretera, que en 1996 absorbía el 89,9% del transporte interior de viajeros y el 78,7% del de mercancías, frente al 5,8% y 4,2% respectivamente para el ferrocarril.

NUESTRA ALTERNATIVA DE FERROCARRIL

Las estadísticas de la UE (Eurostat) presentan los datos referidos al transporte interior terrestre, que para el ferrocarril presenta el siguiente cuadro:

	PASAJEROS		MERCANCÍAS	
	UE-15	ESPAÑA	UE-15	ESPAÑA
1996	6,60%	4,90%	15,30%	9,80%
2006	7,10%	5,20%	14,40%	4,60%
2007	7%	5%	15%	4,2%
2008	7,3	5,5%	15,3%	4,3%
2009	7,3	5,4%	14,3%	3,6%
2010	7,4	5,4%	14,95	4,2%

De enero a julio de 2012 se produce un descenso del tráfico de viajeros por ferrocarril del 0,64% con respecto al mismo periodo del año anterior; en mercancías este descenso es del 8,96%



Cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril
Fuente: Eurostat

En el transporte de viajeros por ferrocarril, aunque antes de la caída actual ha habido una ligera mejora, ésta se ha debido a los viajes en trenes de alta velocidad, como demuestran los datos de la UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles), según los cuales tan sólo en 2008 **RENFE ha perdido cinco millones de viajeros**, pero ha aumentado el número de viajeros/kilómetro: se

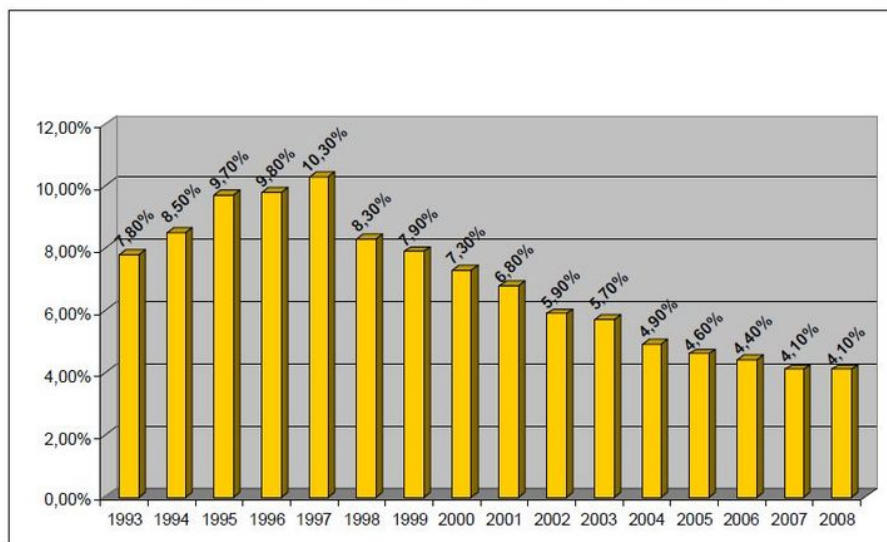


ha expulsado a los usuarios de los servicios regionales, un servicio público que no se reconoce como tal, a pesar de que es el que necesitan los habitantes de zonas más desestructuradas para acceder a servicios de primera necesidad.

El supuesto incremento de los últimos años es en cualquier caso ínfimo en relación con el coste de las multimillonarias inversiones en alta velocidad. El PEIT 2005-2020 contempla una inversión en ferrocarril de “altas prestaciones” (como llaman al tren de alta velocidad cuando no quieren llamarlo por su nombre), entre 2005 y 2020, de 83.450 millones de euros.

En **mercancías** podemos ver cómo nuestros ferrocarriles **han perdido prácticamente dos tercios de su cuota**, una pérdida que se acentúa notablemente en el último año contemplado, y que sigue esta pauta. Según datos de la UIC, en 2008 RENFE pierde un 10,3% del transporte nacional de mercancías, y hasta un 12,4% del internacional. Más grave es el caso de FEVE, que ha perdido un 23% de sus tráficos.

CUOTA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA (txkm)



Fuente: Eurostat

Al mismo tiempo se han ido abandonando líneas y servicios. La red ferroviaria ha sufrido, a consecuencia del carácter secundario que se ha dado al ferrocarril, una constante disminución: si en 1970 la red convencional contaba con 13.668 km. de vía, en 1990 se había reducido a 12.560 km. y en 1999

quedaban tan sólo 11.838 km., ahora contamos con 11.798 km. A esta disminución habrá que sumar los nuevos recortes anunciados por el Ministerio.

No debemos olvidar que las líneas del ferrocarril convencional administradas por Adif están divididas en categorías, basadas supuestamente en su importancia y utilización; esta división define en realidad el futuro de las líneas ferroviarias clasificadas como Tipo A; como Tipo B, sin inversiones en infraestructura; y como Tipo C, sin inversiones ni mantenimiento y por tanto condenadas al cierre. Estos dos últimos tipos de línea cubren precisamente los territorios con menor dotación de infraestructuras de transporte; es decir, aquellos en que el carácter social del ferrocarril es más incuestionable.

Iniciado el nuevo siglo, en un momento en el que el Medio Ambiente acostumbra a estar en el centro de muchos debates, parece que hemos redescubierto el ferrocarril. Pero ahora se arrincona el tren convencional, capaz de circular a más de 200 km/h sin incrementar los problemas medioambientales, y se sustituye por el tren de Alta Velocidad, abandonando nuevamente una gran parte de la red ferroviaria en beneficio de ese nuevo modelo, gran consumidor de energía y de gran impacto ecológico, en un momento en el que se va a invertir más que nunca en el ferrocarril.

Las grandes multinacionales han entrado de lleno en la dirección de la política económica de la U.E., con las Redes Transeuropeas como proyecto definido y que se concreta en el Libro Blanco del Ferrocarril como declaración de intenciones, fomentando los grandes corredores a costa del ferrocarril social y apostando por la "privatización del servicio público" (una contradicción en sus términos).

Entre las prioridades de la política europea se está situando de manera prioritaria el Tren de Alta Velocidad, que centra las inversiones en las zonas más prósperas y mejor equipadas del territorio, provocando el abandono de las líneas ferroviarias que dan cobertura a las zonas menos desarrolladas que sufren las mayores carencias en infraestructuras de transporte.

En 2005, el gobierno del PSOE publicó el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020, PEIT (continuista al 100% del Plan de Infraestructuras



y Transportes del anterior gobierno del PP), acompañado de un Informe de Sostenibilidad Ambiental. A ambos documentos, tanto el SFF-CGT como la Federación de Transportes de CGT, presentamos las oportunas alegaciones.

Este plan seguía apostando por la construcción de grandes infraestructuras, enfocándolas a la carretera y a la alta velocidad, y al incremento descontrolado del transporte, no a la satisfacción de las necesidades sociales. De hecho, el Plan descarta el Escenario Ambiental de su Informe de Sostenibilidad porque podría no obtener “la adecuada respuesta de la mayoría de ciudadanos, administraciones y empresas”, y se añade que, para que este enfoque tuviera sentido, “sería necesario que el enfoque ambiental impregnara el conjunto de las actividades sociales”.

Evidentemente, la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, aprobada por el Consejo de Ministros el 30 de abril de 2009, contradictoria con el PEIT, es más un lavado de cara que un propósito serio. Ambos documentos entienden “sostenibilidad” como la capacidad de un gobierno para mantener un sistema desarrollista a pesar de su inviabilidad.

En el desarrollo de este nuevo modelo ferroviario, ya se han construido 3.026 kilómetros de vías de alta velocidad, duplicando la red estatal en dos redes completamente diferentes en cuanto a costes, precios, utilidades, tipo de servicios, sostenibilidad y desgraciadamente también en cuanto a inversiones y viabilidad.

En 2012 se pretendía que España fuera el primer país del mundo en kilómetros de alta velocidad (solo está por detrás de China, que este año ha decidido suspender el 80% de sus proyectos en alta velocidad), y en 2020 se espera llegar a un total de 10.000 km.



La catástrofe de Wenzhou (23 de julio de 2011), con 43 muertos y más de 200 heridos, puso en cuestión la fiabilidad de la alta velocidad en China

NUESTRA ALTERNATIVA DE FERROCARRIL

El Ministerio de Fomento está ejecutando más de 200 km, y tiene en fase de estudio o proyecto otros 2.800 km aproximadamente. Adif está construyendo casi 1.500 km de alta velocidad y otros 900 km están en fase de estudio o proyecto.

Como referencia, en Francia hay tan sólo 1.200 km y en Alemania 745, ambas con un tráfico ferroviario mucho más denso, lo que nos lleva a pensar que lo que se tiene en cuenta no es el interés general, sino intereses particulares de las constructoras.

De hecho, en respuesta a la “crisis del ladrillo”, en junio de 2008 el gobierno planteó incrementar el gasto público en construcción de infraestructuras (un 64% más en el primer cuatrimestre con respecto al año anterior), fundamentalmente alta velocidad y carreteras, para ayudar a las grandes constructoras a que mantengan sus inmensas ganancias. El incremento en el caso del ferrocarril (alta velocidad) se triplicaría, alcanzando los 3.007,43 millones de euros.

Clarificadores de esta tendencia son los datos económicos del Contrato-Programa entre la Administración General del Estado y Adif para el periodo 2007-2010: del total de inversiones previstas (3.842.368 €), el 44,6% se destinó a la construcción del tramo de alta velocidad Ourense-Santiago (1.715.231 €), frente a un 55,4% para el conjunto ferrocarril convencional.

Se evidencia la enorme contradicción que supone el alto coste con el escaso beneficio social, ya que se construyen líneas por las que no pueden circular mercancías y que no pueden ser utilizadas por la mayoría de la población, cuya puesta en funcionamiento está implicando directamente el cierre de estaciones intermedias y el abandono de servicios de corta y media distancia





Todo ello nos obliga a concluir que los incesantes proyectos de Alta Velocidad oscurecen aún más el futuro del tren como medio de transporte racional, sostenible y ecológico. En este terreno concreto **la alternativa del SFF-CGT siempre ha sido y sigue siendo la Velocidad Alta**, aprovechando las infraestructuras ya existentes modernizadas y creando nuevas líneas de ancho RENFE.

La Velocidad Alta, con un coste mucho menor, permite alcanzar velocidades poco menores que las del TAV, evitando el impacto sobre el suelo y el salto energético de la alta velocidad, y permitiendo que puedan seguir circulando trenes de viajeros con paradas intermedias y trenes de mercancías.

Como contábamos en la Introducción, este proceso no sólo afecta al establecimiento de una “doble red” ferroviaria (convencional y AVE) que configura cuatro niveles distintos de líneas y de servicios (líneas AVE y líneas divididas, según el nivel de mantenimiento que reciben, en líneas tipo A, B y C); también este proceso ha tenido un grave impacto en las plantillas y en las condiciones de trabajo.

El impacto en las plantillas del proceso de transformación del modelo de explotación ferroviaria ha sido notable en las dos empresas matrices (Adif y Renfe-Operadora), que en este momento apenas suman 28.000 trabajadores/as entre las dos.

En lo que se refiere a “la vía”, en Adif ha habido una importante reducción a través de la implantación de nuevas tecnologías (las inversiones han tenido en muchos casos más en cuenta como prioridad la eliminación de personal que la necesidad de sustituir los sistemas con menos garantías de seguridad) y de la externalización de actividades relacionadas con el mantenimiento de la infraestructura, así como con la formación de trenes.

Por otra parte, Renfe ha externalizado gran parte del canal de venta y de las actividades comerciales, implementando un alto nivel de polivalencia en el conjunto de las actividades. También ha externalizado gran parte del mantenimiento de los trenes, generando un modelo industrial insostenible.

Se ha abierto un nuevo camino a la segregación y a la privatización a través de la transferencia de Cercanías y servicios de media distancia a la Generalitat de Catalunya. Independientemente de quién tome las decisiones sobre el servicio que debe ofrecer el ferrocarril, este traspaso de responsabilidades no puede suponer una ruptura de la empresa ferroviaria, ni la fragmentación de normas de seguridad y de condiciones laborales, y mucho menos una excusa para privatizar el servicio, algo que encontramos explícitamente en las actuaciones del gobierno catalán y en la

Ley Ferroviaria de Catalunya aprobada en 2006. El Real Decreto-Ley 22/2012 faculta de hecho a la Generalitat de Catalunya para prestar los servicios de Cercanías y Media Distancia ella misma o mediante su adjudicación directa.

La Ley del Sector Ferroviario se acompañó con la asunción por el estado de la deuda de Renfe para facilitar su privatización. Pasados siete años, la deuda de RENFE Operadora se ha incrementado hasta los 5.225 millones de euros al cierre de 2011 (en el caso de ADIF asciende a 8.745 millones), entre otras razones, por el incumplimiento del gobierno que se ha desentendido de atender las obligaciones de servicio público y por la compra injustificada de material. La “solución” va a ser favorecer la aparición de empresas de leasing, siguiendo nuevamente el desastroso modelo británico, que acabó poniendo en circulación material que apenas se mantenía en pie por falta de mantenimiento.

Esta posibilidad se concreta en la creación, mediante el Real Decreto-Ley 22/2012, de una sociedad mercantil para el arrendamiento del material o la venta de material e instalaciones, de forma que las empresas privadas que quieran operar en la red ferroviaria no tengan que hacer costosas inversiones: la sociedad ya ha asumido el coste, ellos se limitarían a quedarse con los beneficios.

**Por unos servicios
públicos sociales
y de calidad**





Si hablamos de las condiciones de trabajo, más allá de los convenios pactados con alto contenido regresivo y la presión diaria hacia la movilidad, la polivalencia y la arbitrariedad, debemos resaltar la continua privatización del empleo público para sustituirlo por empleo “privado” y, en general, precario.

Se fragmenta la estructura empresarial, se dividen las plantillas y se precarizan las condiciones laborales, siendo el de las contratatas y las subcontratatas el modelo en auge.

La subcontratación consiste en la cesión o externalización de trabajos de una empresa matriz a una serie de empresas contratistas, que a su vez pueden volver a subcontratar parte de esas tareas a otras empresas.

Las empresas contratistas a las que se ceden tareas externalizadas a menudo subcontratan estos trabajos, siguiendo el mismo modelo hasta crear una cadena jerarquizada y dependiente que incrementa la “productividad”, favorece el abaratamiento del salario y la eliminación de derechos, tanto laborales como sindicales, sociales y “vitales”.

La subcontratación multiplica por tres el riesgo de sufrir un accidente con baja médica en el puesto de trabajo. En el año 2003, el 51% de los trabajadores que fallecieron en su puesto de trabajo estaban empleados por una subcontrata.

En el ferrocarril se han disparado el número de accidentes y muertes en el trabajo, dato que queda encubierto en los datos de las empresas públicas ferroviarias y se transfiere a los trabajadores desprotegidos de contratatas y subcontratatas. La siniestralidad laboral constituye una lacra social de primer orden, y por tanto el fomento de la subcontratación por parte de ADIF y RENFE Operadora atenta contra el derecho a la vida y a la salud.

Con un doble discurso, el gobierno ha decidido dar un paso fundamental en la destrucción del ferrocarril público en general y en el desmantelamiento de RENFE en concreto. El Consejo de Ministros de 2 de julio de 2010 ha decidido limitar la consideración de servicio público del ferrocarril, permitiendo las subvenciones sólo en aquellos casos justificables “por razones de eficiencia

energética, social, económica o medioambiental”, lo que en boca de un gobierno plegado a los dictados del capital significa bien poco.

Renfe podrá seguir prestando los servicios declarados de interés público por un período de tres años, a cuyo término podrán ser licitados en régimen de concurrencia. Los servicios considerados de interés público se limitarán prácticamente a los de cercanías no transferidos, media distancia “de uso habitual y frecuente”, y los que estén dispuestas a financiar las Comunidades Autónomas. Transcurridos estos tres años, el gobierno decidirá si se establece una prórroga adicional del contrato de servicio público o directamente se sacan a subasta para que los gestionen empresas privadas con subvenciones públicas.

Los servicios que no entren en esta consideración podrán ser prestados en condiciones de mercado, sin tener en cuenta los beneficios que puedan aportar a la sociedad, y cuando se demuestre que no tienen suficiente demanda, puesto que nada se hace para incentivar sus ventajas, el Ministerio presentará un plan de reorganización que “garantice la conexión territorial” con transportes alternativos; dicho en otras palabras, eliminarán los servicios y expulsarán a los usuarios a la carretera.

El Real Decreto 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, plantea una nueva división de RENFE Operadora en cuatro sociedades mercantiles que se encargarían de las siguientes áreas:

- Viajeros
- Mercancía y Logística, en la que se volverían a integrar las sociedades de mercancías creadas en octubre de 2011, y cuya participación estaba abierta al mercado hasta un 45%: Multi, Irion y Contren.
- Fabricación y Mantenimiento
- Arrendamiento de material ferroviario, de la que ya hemos hablado.

El R D-L 22/2012 establece también la supresión de la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE, que pasaría a integrarse en RENFE Operadora y ADIF, que se subrogarían de sus derechos y obligaciones.





En los PGE para 2013 se prevé un incremento de los presupuestos para personal en RENFE y ADIF que suponen tan solo el 77% de lo que sería necesario para asumir íntegramente la plantilla de FEVE.

FEVE también ha planteado eliminar 89 frecuencias en Asturias que afectarían a la zona rural, pero también al servicio que presta entre Oviedo y Gijón.

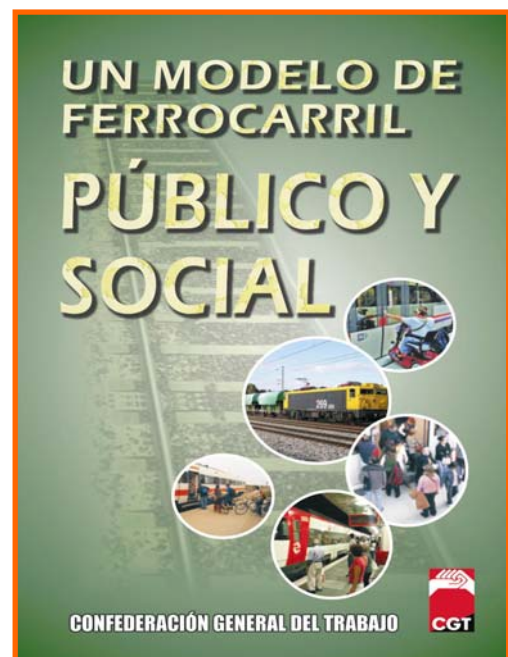
Por otra parte, el R D-L 22/2012 establece la liberalización del transporte ferroviario de viajeros al 31 de julio de 2013, modificando la Ley del Sector Ferroviario, que lo vinculaba a la fecha en que se disponga por la legislación comunitaria y adelantándose a la fecha que pueda poner la Unión Europea en el cuarto paquete ferroviario, cuya tramitación ni siquiera ha comenzado.

Es significativa esta urgencia del gobierno por adelantarse en la liberalización del transporte de viajeros, cuando un reciente informe de la Comisión Europea, publicado en septiembre de 2012, nos señala como uno de los estados miembros en los que la gente está más en contra de la liberalización.

En el mismo informe se señala que el nivel de satisfacción con nuestro ferrocarril estamos muy por encima de la media europea (y bastante por encima de los británicos con respecto al suyo, precisamente el modelo privatizado que pretenden imponernos).

Antes del 31 de diciembre de 2012, el gobierno definirá qué infraestructuras considera no rentables; dichas infraestructuras serán excluidas de la Red Ferroviaria de Interés General y clausuradas.

También definirá qué servicios ferroviarios de media distancia se consideran afectados por obligaciones de servicio público; todos aquellos que decidan excluir serán suprimidos y el material que los presta pasará a ser convertida en excedentario y pasará a engrosar el stock de material a arrendar o vender.



Aunque los servicios de que se habla son en principio de media distancia, ya en abril de 2012 se ha cerrado en Madrid una línea de cercanías, entre Pinto y San Martín de la Vega, por considerarse no rentable.

Según la Ministra de Fomento (comparecencia ante la Comisión de Fomento del Congreso en septiembre de 2012), un 68% de la totalidad de la red ferroviaria tiene un grado de ocupación bajo o muy bajo, lo que nos estaría dando un dato sobre las intenciones del gobierno respecto al cierre de líneas y la eliminación de servicios.

Sin embargo, según el documento *Transporte Ferroviario de Servicio Público en la Unión Europea: una perspectiva general*, publicado en noviembre de 2011 por la Comunidad de Ferrocarriles Europeos, CER, y recogido en el Tercer Informe sobre el seguimiento de la evolución del mercado ferroviario de la Comisión Europea, *“el 90% del mercado doméstico de pasajeros tendría obligaciones de servicio público”*.

Es decir, la destrucción del ferrocarril que va a llevar a cabo el gobierno es una decisión política que no responde ni a exigencias de la UE, ni al reflejo de las políticas ferroviarias en otros estados miembros ni mucho menos a las necesidades de nuestra sociedad.

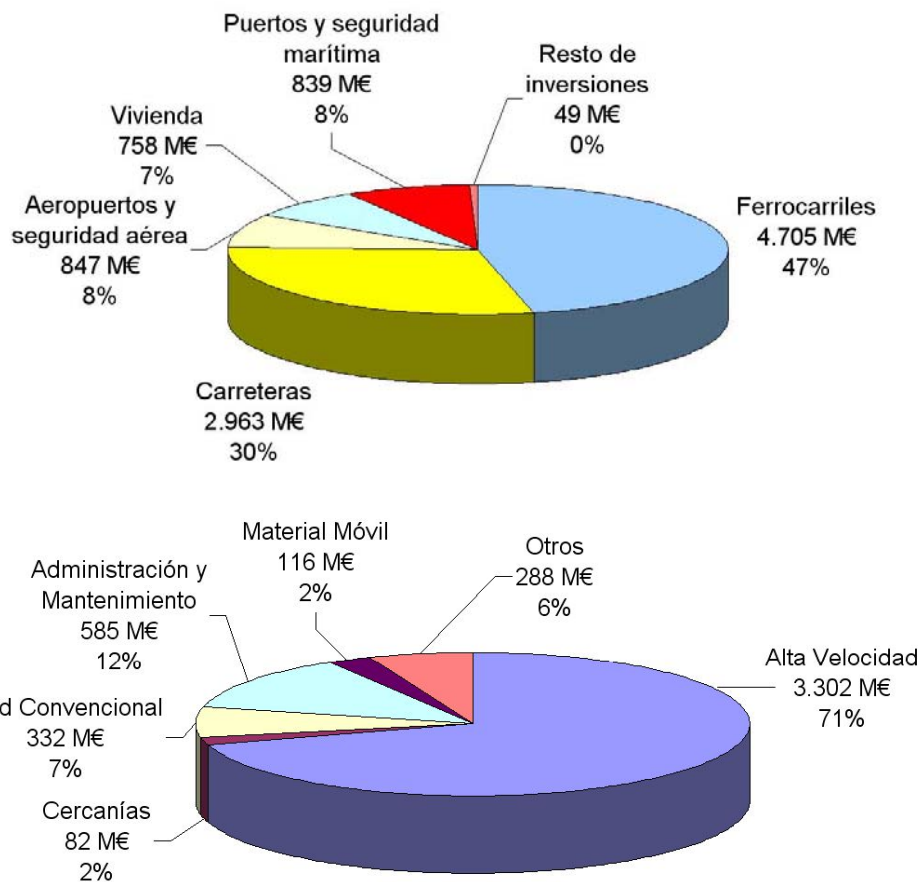
El gobierno también ha decidido segregar la empresa pública ADIF, creando un administrador de infraestructuras privatizable, en el que estarían las infraestructuras de alta velocidad rentables y que apenas contaría con plantilla, y un ADIF de segunda, con las infraestructuras no rentables y por tanto clausurables y las convencionales.

Esta segregación permitiría además camuflar la deuda público vinculada al AVE en una empresa con alto porcentaje de titularidad privada y que podría seguir recibiendo subvenciones del Banco Europeo de Inversiones; en definitiva, con el dinero de todos se estaría subvencionando el beneficio privado, y podríamos seguir endeudándonos sin que figure como déficit público.



En esta carrera por beneficiar a las empresas que quieran apropiarse de lo público se encuadra la reforma del Comité de Regulación Ferroviaria. El CRF se crea en la Ley del Sector Ferroviario para “garantizar el acceso equitativo” a las infraestructuras y para mediar en los conflictos entre el ADIF y los operadores. Su reforma en 2011 limita su actuación a las reclamaciones de los operadores, poniéndose al servicio de las empresas privadas; establece la ejecutividad de sus resoluciones, que ponen fin a la vía administrativa, y se desvincula del Ministerio de Fomento, que estará obligado a prestarle la colaboración que le solicite para el cumplimiento de sus fines: un caso más en que el gobierno se pone al servicio de los mercados.

En los Presupuestos Generales del Estado para 2013, el ferrocarril sufre la mayor reducción de la inversión, con un recorte del 26%, y ésta se dedica fundamentalmente a la alta velocidad, con un 71% del importe total destinado a ferrocarriles. Cercanías recibirá un 43% menos.



La construcción de alta velocidad se come el presupuesto del ferrocarril
Fuente: Ministerio de Fomento



NUESTRA ALTERNATIVA DE FERROCARRIL

Mientras tanto, las concesionarias de autopistas y puertos recibirán 1.779 millones de euros, frente a los 4.705 presupuestados para todo el ferrocarril, lo que supone un incremento del 36%.

Precisamente este ruinoso sistema de concesiones es el que el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-

2024, PITVI, plantea para el ferrocarril, con sus planes de participación público-privada que permitirán que las empresas privadas, fundamentalmente las grandes constructoras, se lucren de las inversiones públicas y vean crecer sus beneficios a costa de las subvenciones públicas.

Sencillamente, el gobierno ha decidido acabar con el ferrocarril, y lo que quede en pie, privatizarlo.

Desde esta perspectiva es desde la que planteamos este debate trascendental y URGENTE, como urgente resulta dar dimensión a la opinión de quienes no hemos compartido el progresivo desmantelamiento del ferrocarril convencional, y seguimos creyendo en la necesidad de potenciar este modo de transporte al servicio del conjunto de la sociedad, conservando sus principales virtudes ecológicas, equilibradoras y de seguridad.

Se ha hurtado deliberadamente el debate social sobre el ferrocarril, intentando imponer un modelo donde primen los criterios puramente económicos sobre cualquier otro. Y en estos momentos el modelo ferroviario impulsado por el gobierno del PSOE, no es ni más ni menos que la propuesta elaborada por el ministro Cascos en el último gobierno del PP. Un modelo basado en los grandes titulares propagandísticos y en la especulación territorial. Un modelo de ferrocarril caro, despilfarrador y desvertebrador, hecho a medida de una cultura especulativa y de dinero fácil y depredador de los derechos laborales.





UN SECTOR FERROVIARIO COMPLEJO

El sector ferroviario abarca a todas las empresas de transporte, tanto de viajeros como mercancías, que utilizan el carril, la vía o el cable para su actividad, así como aquellas empresas auxiliares a dicha actividad. Dentro de las actividades ferroviarias que se realizan hay que destacar tres fundamentales:

1. Gestión y mantenimiento de la Infraestructura.
2. Operaciones del transporte ferroviario.
3. Servicios auxiliares.

En el Sector Ferroviario nos encontramos, fundamentalmente, con un esquema empresarial que comprende tanto empresas propiamente ferroviarias como empresas auxiliares que intervienen en el ámbito ferroviario.

En las empresas propiamente ferroviarias existe el siguiente mapa:

Empresas públicas de ámbito estatal

- **ADIF:** Es el Administrador de Infraestructura Ferroviaria, que surge tras la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario (LSF, 1 de enero 2005) y la segregación de la antigua RENFE. Cuenta en la actualidad con 14.800 trabajador@s. Tiene presencia en todas las provincias de la península.
- **RENFE Operadora:** Es además el actual Operador de transporte ferroviario de referencia, también surge tras la entrada en vigor de la LSF. Tiene presencia estatal como el ADIF, aunque ya no en todas las provincias. En la actualidad tiene unos 14.400 trabajador@s.
- **FEVE:** Tiene presencia en seis Comunidades Autónomas, contando en la actualidad con unos 1.800 trabajador@s. Transporta viajeros y mercancías.

Empresas públicas de ámbito autonómico

- **FGC:** el ámbito de actuación es Catalunya. Cuenta en la actualidad con un@s 1.300 trabajador@s.
- **FGV:** cuyo ámbito es el País Valencià, contando en la actualidad con un@s 1.600 trabajador@s.
- **EUSKOTREN:** Con ámbito de actuación en Euzkadi. También ha sufrido un proceso de separación entre la infraestructura, dando lugar a Euskal Trenbide Sarea (ETS) y la operadora Euskotren. La primera cuenta con un@s 80 y la segunda con un@s 1.000 trabajador@s.
- **SFM:** cuyo ámbito de actuación está localizado en las Islas Baleares (Palma de Mallorca). Tiene en la actualidad un@s 200 trabajador@s.
- **Metro de Madrid:** depende del Consorcio establecido entre la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento. En la actualidad tiene un@s 5.600 trabajador@s.

Con la transferencia del servicio de Cercanías de RENFE a Catalunya, se ha iniciado una nueva fragmentación en los ámbitos autonómicos que han establecido legislación privatizadora específica, en la que se contempla pasar la gestión de los servicios públicos a las multinacionales que ya se han apoderado de las cercanías en países más “avanzados” en cuanto a liberalización del ferrocarril.



Empresas públicas de ámbito local

- **Metro de Barcelona:** depende del Ayuntamiento y cuenta con un@s 2.700 trabajador@s. CGT es la principal fuerza sindical.



- **Metro de Bilbao:** depende del Consorcio de Transporte (Diputación Vizcaya-Gobierno Vasco y Ayuntamientos) y cuenta con unos 450 trabajador@s.
- **Nuevos metros y trenes ligeros:** Málaga, Sevilla, etc.

Empresas privadas

Ya existían algunas antes de la entrada en vigor de la LSF, como es el:

- **Ferrocarril de Soller,** con un@s 90 trabajador@s.
- **Ferrocarril Minero de MSP** (Ponferrada-Villablino) con un@s 60 trabajador@s.

En el proceso de liberalización hay otras que a día de hoy cuentan con licencia de empresa ferroviaria.

- Continental Rail, Comsa Rail, Acciona Rail, Activa Rail, Tracción Rail, EWSI (Homologación Licencia Europea) etc. Estas empresas, actualmente, operan unos tráficos concretos en el ámbito del transporte de mercancías por ferrocarril, cuentan con un@s 350 trabajador@s, con tendencia al alza.

Empresas auxiliares

- **Contratas ferroviarias:** empresas privadas, que prestan *servicios de limpieza, removido, desinfección y desratización en el material (trenes), instalaciones y dependencias* de las empresa principales. En el último Convenio Colectivo, firmado en exclusiva por UGT, se incluyen en el ámbito funcional los *Servicios Auxiliares, Complementarios y Adicionales: Servicios de maniobra en carros transbordadores, locotractores y pórticos grúa, aprovisionamiento de combustible a las locomotoras diésel y tractores de maniobra, conservación, limpieza y engrase de agujas, cambio de lunas de vehículos ferroviarios así como la lija y pintura en material ferroviario, servicio de maniobras, enganche y pruebas de frenado.* Así mismo quedan incluidos en el ámbito de aplicación los agentes de acompañamiento en ruta de trenes, y el personal de mantenimiento y maniobrabilidad de los cambiadores de ancho en las líneas de Alta Velocidad. Cuenta con un@s 2.500 trabajador@s.

Presentan una realidad empresarial diversa, donde conviven empresas dependientes o vinculadas a grandes grupos empresariales (FCC, ACCIONA, EULEN, etc.) con otras de carácter familiar; unas con implantación nacional, otras de carácter local.

- **Empresas prestadoras de servicios a bordo:** empresas privadas que prestan servicios a bordo en los trenes de viajeros (atención, camas, restauración etc.). Suelen estar integradas en grupos multinacionales de servicios. De ellas cabe destacar a Cremonini (antiguas Rail Gourmet y Wagons-Lits), que tiene en la actualidad unos 2.700 trabajadores.
- **Empresas prestadoras de servicios en estaciones:** que son las que prestan servicios de venta de billetes y servicios auxiliares de atención al cliente en las estaciones y/o accesos a trenes, como actividad complementaria a la de la empresa principal. Cuenta con unos 1.500 trabajadores.

En cuanto a las **actividades emergentes** cabe destacar las de “control amable”, que son aquellas de vigilancia y seguridad en estaciones, diferente a la seguridad convencional, ya que su labor es más similar a la atención a usuarios y viajeros en estaciones.

Otras realidades y empresas como son las empresas de **construcción y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias:**

- **Las de Construcción** son de difícil control y seguimiento por las rotaciones de las mismas y la gran movilidad geográfica que ya traían consigo hace mucho tiempo, aparte de su desafección del mundo ferroviario y su cada vez más apego al mundo de la construcción, en estos momentos trabajan en la Construcción de nuevas líneas de Alta Velocidad en torno a 12.000 trabajadores.
- **Las de Mantenimiento** están copando la faena efectiva en el Mantenimiento Preventivo y correctivo, además están preparándose para realizar, dentro de poco tiempo, las labores propiamente ferroviarias. (Encargado de los Trabajos, Piloto de Seguridad, Conductor de vehículo ferroviario tipo A. Etc.), en estos momentos trabajan en el Mantenimiento



Preventivo y Correctivo en torno a 3.500 trabajador@s. Estas empresas están agrupadas en torno a la patronal SEOPAN.

Asimismo se está consolidando la **gestión integral de las pequeñas estaciones**, fundamentalmente de Cercanías, surgiendo la aparición de la figura de los trabajadores autónomos. En esta situación habrá alrededor de 400 trabajador@s.

En el ámbito del **mantenimiento del material ferroviario**, se están creando empresas mixtas entre los fabricantes de material (Alstom-Siemens-Bombardier-Talgo-Caf-Vossloh, etc.) y RENFE Operadora con la constitución de Sociedades Anónimas (Nertus-Irvia-Btren-ACtren, etc.), en estos momentos estaríamos hablando de un@s 2000 trabajadores. Las condiciones de trabajo de este sector están saltando hacia el convenio del metal de cada provincia.

Por último, la Ley Ómnibus (Ley 25/2009, de 22 de diciembre) da una vuelta más a la liberalización de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

La proliferación de las subcontratas no está reñida con la lucha contra la privatizaciones. Los trabajadores subcontratados deben mejorar sus condiciones de trabajo y mejorar su calidad de empleo (empleo público), puesto que hacen los mismos trabajos que otros pero por salarios inferiores y con peores condiciones.



ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA HISTORIA DEL FERROCARRIL

Puesto que la situación por la que atraviesa el ferrocarril no es nueva, como no lo son las propuestas políticas de privatización ni los argumentos con que pretenden respaldarlas, pensamos que puede ser revelador un breve análisis histórico del desarrollo del ferrocarril, en el que se verá que nos llevan a una situación desastrosa y onerosa, y que lo hacen de forma consciente.

En el desarrollo de los ferrocarriles en Europa podemos ver un proceso cíclico, que oscila entre lo privado y lo público; se suceden la privatización (de espacios y recursos: concesiones, expropiaciones, subvenciones y beneficios fiscales), la recuperación, nuevamente la liberalización y la privatización, y sin que haya finalizado esta fase comienza una nueva de nacionalización. Procesos en los que siempre se entrega lo público al capital privado: siempre se enajena lo de todos en beneficio de unos pocos.

- La construcción del ferrocarril comienza en el siglo XIX por empresas privadas mediante concesiones estatales y subvenciones públicas entregadas en subasta a empresas privadas; al finalizar esta primera fase, la mayor parte de las líneas se han concentrado en unas pocas manos, en una situación de oligopolio.
- Desde principios del siglo XX comienza la conversión de las compañías en públicas, proceso que se generaliza después de la Segunda Guerra Mundial, rescatando los estados las concesiones o recuperándolas a costa de cuantiosas indemnizaciones.
- En la actualidad nos encontramos en una nueva fase de liberalización y privatización, en la que ya se dan nuevamente situaciones de concentración y oligopolio.
- Pero también empiezan a verse, en los casos más avanzados, nuevas recuperaciones de las concesiones, a un alto precio para los contribuyentes.



En todas estas fases, el capital privado sale beneficiado, y el discurso de la ineficiencia de la gestión pública frente a la excelencia de la privada sigue siendo un dogma, una excusa que nadie considera necesario ni siquiera explicar, a pesar de que la gestión privada del ferrocarril ha demostrado que no es eficiente ni para sacar beneficios a no ser que se los entreguen de las arcas públicas.

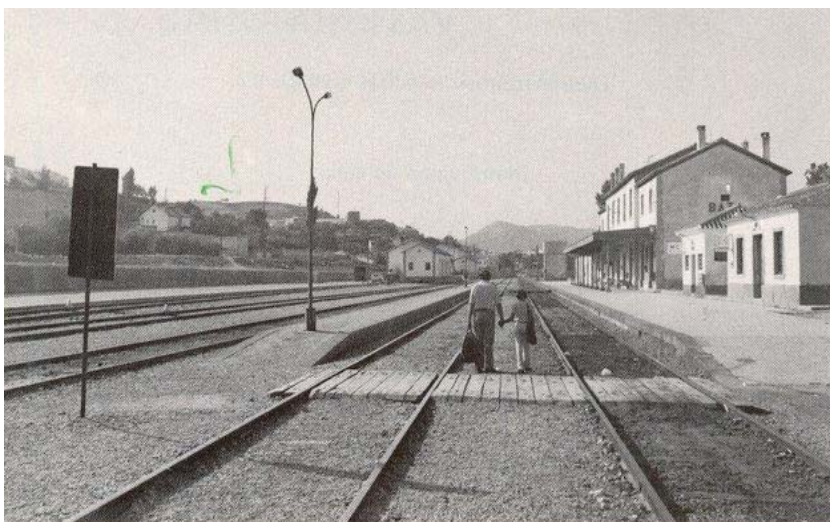
La construcción de las redes se realizó mediante concesiones otorgadas por subasta: los constructores tendrían los derechos de explotación durante un número de años determinado; concluido dicho plazo, se produciría la reversión al estado de las líneas, o bien podían ser rescatadas con anterioridad mediando una indemnización a la compañía privada. En cualquier caso, la construcción estaba financiada mediante subvenciones públicas, como tendría que estarlo después el propio servicio.

La creación de la red ferroviaria en el estado español tuvo características particulares: (frente a casos como el alemán, en el que se tenían en consideración ...) las concesiones eran otorgadas en las subastas a las compañías que asumían menores subvenciones. Las líneas se construyeron con deficiencias, tanto en la construcción como en el propio trazado, que hemos arrastrado hasta ahora, sin que nunca se haya puesto el menor interés en subsanarlas; las líneas que quedaron sin construir o sin finalizar porque las empresas privadas no tenían interés comercial en ellas, se han mantenido en el aire.



La construcción radial como decisión política y el trazado concreto de las líneas, que a menudo venían determinadas por intereses de los poderosos caciques locales, supuso una estructura que poco tenía que ver con los intereses reales de la población (que poco contaba en aquellos momentos)

Sin embargo, una vez realizada la red, se fue creando un tejido social e industrial en las zonas que quedaban conectadas; el ejemplo más evidente es sin duda la creación de ciudades en aquellos puntos en que se enclavaban



los nudos ferroviarios (Miranda de Ebro, Venta de Baños, Alcázar de San Juan, Bobadilla, Castejón de Ebro,...). La constante en la administración del ferrocarril ha sido el déficit y la mala gestión, una situación común en las épocas en que la gestión era privada o pública.

A finales del siglo XIX las grandes compañías, en concreto la del Norte y MZA, llevan a cabo un proceso de absorciones, concentrando concesiones que habían explotado otras empresas menores, creándose una situación de oligopolio privado. Pero las grandes empresas fracasaron en su gestión lo mismo que las más pequeñas, a pesar de las cuantiosas financiaciones que recibían del estado. Y puesto que su principal objetivo era, como empresas privadas, recoger beneficios,

A principios del siglo XX comienza un proceso de recuperación por el estado de las concesiones privadas: en 1926 se funda la Explotación de Ferrocarriles por el Estado para hacerse cargo de las compañías que iban renunciando a sus concesiones y eran rescatadas por el estado, en 1929 se nacionaliza la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España, y en 1936 la de los Ferrocarriles Andaluces.



En 1941, se rescata la totalidad de concesiones de ancho ibérico y se unifican en una sola empresa, Renfe, mientras que los ferrocarriles de vía estrecha se van agrupando en la entidad Explotación de Ferrocarriles por el Estado, a partir de la cual se crea en 1965 FEVE, que seguirá recibiendo compañías rescatadas hasta principios de los años 70.

Las compañías ferroviarias privadas participaron en el diseño de la política de rescates de las concesiones por parte del estado; en un momento en que los beneficios empezaban a ser exigüos a pesar de la financiación pública que recibían, y el futuro se veía amenazado por el desarrollo del transporte por carretera, era preferible negociar una cuantiosa compensación por la interrupción de la concesión a esperar a que finalizase la concesión y tuvieran que devolver la propiedad a cambio de nada.

Era necesario forzar el incumplimiento del compromiso por parte del estado. Por otra parte, las empresas privadas ferroviarias habían dejado de cumplir sus compromisos (en realidad, desde el momento mismo de adjudicación de la concesión).

A pesar de los problemas que se han apuntado frecuentemente como idiosincrásicos de los ferrocarriles españoles (atraso industrial, planificación radial, ancho específico, tortuosa orografía, irregularidades en las concesiones, falta de capital y de inversiones, dispersión de la población, y en los principios del siglo pasado el desarrollo del transporte por carretera) y de lo que desde el siglo XIX se ha llamado “el problema ferroviario”, lo cierto es que el proceso de rescate de las concesiones fue un fenómeno generalizado en toda Europa, por lo que es aventurado hablar del fracaso del ferrocarril en España, cuando la realidad apunta más bien al fracaso del sistema de concesiones y de la administración privada del ferrocarril en su conjunto.

A partir de 1978, las líneas que discurren íntegramente por una Comunidad Autónoma se segregaron de FEVE y pasaron a funcionar como empresas públicas ferroviarias vinculadas a las administraciones autonómicas: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Eusko Tren, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Nos encontramos ahora en una nueva fase de privatización del ferrocarril público, en la que todos los estados se empeñan en seguir el estandarte del fracasado modelo británico, cuyo gobierno se ha visto obligado a recuperar primero la infraestructura, y más recientemente el servicio en líneas operadas por empresarios que han decidido no asumir riesgos después de haberse embolsado los beneficios.

Los ejemplos del fracaso de esta nueva ola privatizadora se pueden seguir a lo largo del globo, baste con señalar la eliminación del transporte de viajeros en Uruguay o el cierre de casi toda la red en Argentina, la privatización y ruptura de las líneas internacionales en Malí y Senegal. Pero tal vez el caso más patético haya sido el de Nueva Zelanda, que después de “sanear” el ferrocarril se lo vendió como saldo a una empresa norteamericana que en tres años lo desmanteló y vendió como chatarra material e infraestructura.



El proceso es sencillo: en el vaivén de privatizaciones y recuperaciones, el capital siempre sale beneficiado y a la sociedad de toca indefectiblemente asumir los costes, la destrucción del servicio y las consecuencias de los accidentes.

En el momento actual, en el que la privatización está repitiendo su fracaso, los estados que se han “retrasado” en las políticas liberalizadoras que les ha diseñado e impuesto el capital siguen empeñados en seguir adelante con sus compromisos, sabiendo las consecuencias de unas políticas condenadas de antemano.



LAS POLÍTICAS FERROVIARIAS DE LA UNIÓN EUROPEA

MARCO NORMATIVO COMUNITARIO, LA DERIVA DEL FERROCARRIL EN LA UE

Desde principios de los años 90 los ferrocarriles europeos han vivido un cúmulo de Directivas que han supuesto la creación de un marco normativo enfocado a la privatización del sector público ferroviario.

El modelo neoliberalizador fundado en el dogma de privatización de lo público, imperante en todos los gobiernos europeos, ha golpeado con especial virulencia al ferrocarril, a pesar de que dicha normativa se ha pretendido justificar precisamente con lo contrario, como medidas tendentes a la recuperación de este medio de transporte.

Según datos de la propia Unión Europea cada año se desmantelan 600 kilómetros de vías y la cuota de mercado en el transporte de mercancías por ferrocarril en el marco de la unión pasó de un 21% en 1970 a un 8,4% en 1998, mientras que el de transporte de viajeros tuvo un incremento de menos del 30%, a pesar de que los desplazamientos se han duplicado, y mientras el transporte por carretera tuvo un incremento de un 300%.

La Directiva 91/440/CE contempla expresamente someter al sector ferroviario a criterios comerciales, necesidades del mercado y la competencia. Esta Directiva marca la separación entre la explotación de servicios de transportes y la administración de infraestructura, estableciendo contabilidades diferenciadas.

Se pretende el saneamiento de las operadoras de transporte para beneficio de las empresas privadas concesionarias y se acumulan las pérdidas y costes en el administrador de infraestructura, cuyo gastos seguirán siendo sufragados por los ciudadanos. Es decir inversión pública para beneficio de empresas privadas que solo tendrán que pagar un canon no vinculado a la recuperación del coste de la infraestructura.

Se excluye del ámbito de aplicación de esta Directivas a los trenes de cercanías y regionales, por lo que éstos no tendrían por qué verse afectados por estas directrices privatizadoras. Posteriormente en el año 2001 se incluye la posibilidad de aplicar este régimen a regionales y cercanías de manera discrecional por cada estado, cosa que el Gobierno español ha hecho mediante la Ley del Sector Ferroviario.

La Directiva 95/18/CE establece la concesión de licencias a las agrupaciones internacionales de empresas ferroviarias, una licencia concedida por un estado miembro sirve para operar en todo el territorio de la unión, lo que da lugar a una situación de “dumping administrativo” en el marco de la UE. Las licencias se conceden en los países más permisivos lo que termina flexibilizando la normativa y en definitiva supone un proceso de desregulación. Posteriormente con los paquetes ferroviarios se extiende el dumping a las meras operadoras y administradoras de transporte que quieran operar en alguna de las redes transeuropeas de transporte ferroviario.

En este primer grupo de Directivas se encuentra la 96/48/CE, referida a la interoperabilidad de la alta velocidad, consolida el concepto de interoperabilidad marcando las pautas para la interoperabilidad de las mercancías y del transporte convencional en las redes transeuropeas de transporte ferroviario.

De otro lado con el Libro Blanco “estrategias para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios” se asientan las líneas ideológicas para el ferrocarril en Europa, que sucintamente son:

- Privatización del Transporte Público Ferroviario una vez saneado.
- Explotación subvencionada, también rentable, de los servicios ferroviarios de obligado cumplimiento por su condición de servicio público. A costa de la calidad y seguridad de estos servicios.
- Apuesta por la desregulación normativa eliminando obstáculos reglamentarios y administrativos frente a la flexibilidad normativa del transporte por carretera.



- Someter los objetivos de seguridad a una valoración de “coste y beneficio”, criticando los valores máximos de seguridad utilizados en el tren respecto al sector del transporte por carretera. Condicionando la inversión a los siniestros producidos y a su gravedad.
- Plantea la eliminación de la necesidad de constituir agrupaciones internacionales para acceder a los servicios de transporte.
- Pérdida de puestos de trabajo tanto en el sector como en las empresas conexas, flexibilidad y movilidad en el empleo.

Por tanto se pueden extraer dos consecuencias básicas de este primer grupo de Directivas: Privatización y desregulación. La disparidad de criterios con la que los distintos estados de la UE aplicaron estas directivas llevó a más de un desastre en la aplicación de este paradigma privatizador.

Concretamente ha supuesto:

- Degradación y desaparición del servicio.
- Deterioro de infraestructuras y material rodante en aquellos servicios no rentables.
- Crisis en el sector industrial conexo.
- Regulación de empleo en el sector e industrias relacionadas.



Esto llevó a cierto grado de conflictividad social y una mala imagen sobre la privatización por parte de la opinión pública europea, en algunos países existen movimientos que reclaman la vuelta a la nacionalización, que ha llevado a rediseñar su política ferroviaria mediante un nuevo marco normativo que suponen los denominados paquetes ferroviarios.

En el caso de los ferrocarriles británicos, considerados prototipo del modelo liberalizador y posteriormente ejemplo que todo el mundo rechazaba, la privatización supuso la multiplicación inmediata del gasto público y un aumento progresivo de las tarifas, alcanzando el servicio un deterioro que obligó al estado a rescatarlo de manos privadas con un importante coste para el conjunto de los ciudadanos.



A pesar del justificado rechazo generalizado del modelo británico, los sucesivos gobiernos del estado español mantienen el empeño en copiarlo. Tal vez el ejemplo más significativo sea el paralelismo en los procesos de aprobación de las respectivas leyes liberalizadoras del ferrocarril: los gobiernos conservador y popular, respectivamente, imponen antes de las elecciones su ley privatizadora, y los gobiernos relevistas, laborista y socialista, que formalmente se habían opuesto, las asumen y las ponen en marcha.

LOS PAQUETES FERROVIARIOS

El primer paquete ferroviario: 2001

La **Directiva 2001/12/CE** establece la interoperabilidad para mercancías en toda la red ferroviaria europea, así como el derecho de acceso a la red sin necesidad de constituir agrupaciones internacionales, salvo para viajeros.



Esta directiva rectifica someramente la separación entre operadora de transporte y administrador de infraestructura a una mera separación contable al permitir la existencia de empresas integradas y eliminando de entre sus objetivos la separación operadora-administrador de infraestructura. Permitiendo el mantenimiento de la financiación pública de la infraestructura ferroviarias de titularidad estatal.

La **Directiva 2001/13/CE** se extiende el ámbito de aplicación sobre licencias ferroviarias que planteaba la Directiva 95/18/CE a los trenes regionales y de cercanías, a discrecionalidad de los estados.

Con la **Directiva 2001/16/CE** se desarrolla la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional sobre la base de la Directiva de interoperabilidad de la alta velocidad de 1996, desarrollando las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) que pretenden la homologación técnica del sistema ferroviario europeo.

Dichas ETIS las establecen las mismas empresas, valorando una vez más costes y beneficios entre las soluciones técnicas consideradas.

Se continúa sin hacer avances significativos en seguridad, si bien se establece la responsabilidad de las empresas ferroviarias, de infraestructura y de mantenimiento.

El Segundo Paquete Ferroviario: 2004

La **Directiva 2004/49/CE** sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, se plantea ante las deficiencias en materia de seguridad generadas por la liberalización del sector ferroviario. La merma en seguridad producida por la opción liberalizadora pone en riesgo las propias operaciones de transporte internacional. Si bien establece Indicadores comunes de seguridad (ICS), Objetivos Comunes de Seguridad (OCS) y Métodos Comunes de Seguridad (MCS) conforme a Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI), plantea el mantenimiento de inversiones en seguridad en tanto se reestructura el sector y sometido a criterios de viabilidad razonable y competitividad del transporte ferroviario frente al transporte por carretera, es decir desinvertir posteriormente en seguridad, una vez asentada la liberalización.

La Agencia Ferroviaria Europea se crea mediante el **reglamento (CE) nº881/2004**, en el marco de este segundo paquete ferroviario.

La Directiva 2004/50/CE modifica la Directiva 96/48/CE de interoperabilidad de la alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE de interoperabilidad de los ferrocarriles convencionales.

Otorga vinculatoriedad a las ETIS reconociendo capacidad de establecer todas las disposiciones a las que debe ajustarse un componente de interoperabilidad, así como el procedimiento que debe seguirse para evaluar dicha conformidad. Con lo que acuerdos entre las empresas del sector terminarán convirtiéndose en normativa vinculante toda norma europea recogida en una ETI desde el momento de aplicación de ésta.

Dichas ETIS podrán regular materias como: desde el ámbito de aplicación que cubren (parte de la red o material rodante), especificaciones funcionales o técnicas de los sistemas e incluso las competencias profesionales y de salud y seguridad en el trabajo del personal afectado por las mismas, por encima de las legislaciones de los distintos estados. Esto se debe sin duda a la ineficiencia demostrada hasta la fecha para lograr avances reales hacia la interoperabilidad.

El tercer paquete ferroviario: 2007-2008

Este último bloque de Directivas y reglamentos refleja la chapuza normativa europea del ferrocarril que ha supuesto la necesidad de un parcheo legislativo continuado.

La **Directiva 2007/58/CE** que modifica a la 91/440 y 2001/14, se plantea como objetivos la apertura del mercado de los servicios internacionales de viajeros en el marco de la unión para el 1/1/2010.

Tras 16 años de fiebre liberalizadora en el sector del ferrocarril, se reconoce el declive y progresiva desaparición de los servicios de larga distancia, por su falta de rentabilidad, frente al aumento del tráfico de la alta velocidad con la duplicación de la red europea de alta velocidad para 2010.



Este es el modelo ferroviario europeo: financiación de las pérdidas e infraestructuras por los ciudadanos, beneficios para las empresas privadas y desmantelamiento de servicios no rentables a pesar de la utilidad social de éstos.

A su vez se aprueba la **Directiva 2007/59/CE** sobre certificación de maquinistas y trenes. Establece los requisitos esenciales (edad mínima de 20 años, aptitud física y psicológica, escolaridad básica de nueve años como mínimo de primaria y secundaria, conocimientos lingüísticos y conocimientos profesionales generales, sobre el material rodante y sobre la infraestructura) que deben cumplir los trabajadores de locomotoras y trenes que circulan en el sistema ferroviario comunitario de empresas ferroviarias o administradores de infraestructuras con obligación de poseer una autorización de seguridad.

Se emitirá una licencia y un certificado complementario armonizado para estos trabajadores. El Certificado complementario especificará las infraestructuras por las que el titular puede conducir y el material rodante para el que está autorizado.

Dicha Directiva resulta del acuerdo paritario entre la denominada Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Comunidad Europea del Ferrocarril.

Culminando con la **Directiva 2008/57/CE** que aprueba el texto refundido sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario que supone la unificación normativa de la alta velocidad y el sistema ferroviario convencional.

Destaca el **Reglamento 1370/2007** sobre servicios públicos de viajeros por ferrocarril y carretera, donde se enmarca los operadores de servicios públicos en el sector del ferrocarril. Se establece un periodo máximo de concesión de estos servicios públicos de transporte.

De otro lado alienta la subcontratación en los servicios públicos y permite el establecimiento de normativas que puedan regular las situaciones de dumping social entre los estados de la Unión, evidenciando que en todos los servicios de transporte no declarados servicios públicos o que los propios estados no opten por otorgar una especial protección social se potencia esta práctica de dumping.

A su vez en este paquete aparecen el **Reglamento 1371/2007**, sobre derechos y obligaciones de los viajeros que recoge es sistema de reclamación, indemnización y asistencia, así como de información, venta y reservas, y el **Reglamento 352/2009** sobre seguridad.

EL MODELO FERROVIARIO EUROPEO

Tras el análisis de la evolución normativa de la Unión Europea se puede definir que el modelo fijado por la Unión Europea para el ferrocarril pretende su liberalización y privatización paralelamente a provocar una situación de dumping social y administrativo entre los distintos estados.

Es decir las operadoras, una vez liberalizado definitivamente el sector, se irán estableciendo en los países con una normativa social y administrativa más laxa, produciendo una flexibilización progresiva de la normativa de todos los estados en materia de la Unión. A su vez se abre la puerta a la subcontratación en los servicios públicos de transporte ferroviario.

Por último se dibuja un perfil de desmantelamiento de los servicios de transporte ferroviario convencional que no resulten rentables frente a un desarrollo de la Alta Velocidad a pesar de sus costes sociales y ambientales mucho mayores. Respecto a otros medios de transporte se sigue potenciando el transporte por carretera frente al ferrocarril.

Con este modelo de ferrocarril se contradicen los objetivos ambientales de la Unión Europea así como sus propias declaraciones y compromisos sobre cambio climático con una potenciación de medios de transporte más contaminantes y de mayor consumo energético.





También se contradice con lo establecido en el **libro verde “hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte, opciones para la internalización de los costes externos del transporte en la unión europea”**, sobre los efectos y costes negativos de cada uno de los modos de transporte como el desgaste de las infraestructuras, atascos, accidentes, contaminación y otros impactos ambientales y el **libro blanco “tarifas justas por el uso de las infraestructuras-una estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructura en la unión europea”** en el que se plantea la repercusión de los costes externos, sociales y ambientales, producidos a la infraestructura de transporte y al resto de ciudadanos, así como reforzar la sostenibilidad del sistema de transporte europeo.

Se profundiza en políticas de transporte cada vez más antisociales e insostenibles, obviando tanto los costes externos como los compromisos medioambientales asumidos.

Unos pocos datos bastan para darnos una idea clara de que el transporte es un problema, que se agrava de una forma intolerable por un reparto modal insostenible:

- De las emisiones de gases efecto invernadero de la Unión Europea, el 19,3% se deben al transporte (con un incremento del 27% entre 1990 y 2006), de las corresponden a la carretera el 93,2% y tan sólo un 0,8% al ferrocarril.
- En cuanto al reparto modal, en el estado español prácticamente la totalidad de las mercancías se transportan por carretera (96,1%) frente a un 78,8% de la Unión Europea.
- El gasto de las familias en transporte en el estado español, con un 14,3% y más de 4.200 euros anuales, es el segundo mayor gasto después de los relacionados con la vivienda.
- En 2007, 3.823 personas perdieron la vida en las carreteras españolas, y 146.344 resultaron heridas.

Un problema que los gobiernos conocen pero no se atreven a afrontar, porque no entra en las directrices que les marca el capital. De ahí que en su discurso hablen del traspaso modal y el transporte sostenible, mientras que sus medidas van orientadas a fomentar las carreteras y financiar grandes infraestructuras.

El estudio realizado por encargo de la Unión Internacional de Ferrocarriles y llevado a cabo por expertos de la Universidad alemana de Karlsruhe y la consultora suiza Infras AG, actualizado en octubre de 2004, ha valorado en 650.275 millones de euros en el año 2000 el coste externo del transporte en Europa (incluyendo a los países de la UE-15, más Noruega y Suiza), una enorme cifra equivale al 7,3% del PIB de dichos estados. Esta valoración no incluye los costes de congestión, aplicables sólo a la carretera, que suponen por sí solos 753.000 millones de euros, un 8,4% del PIB de los estados incluidos en el estudio; más de 50.000 millones de euros en el caso del estado español, que ocupa el quinto puesto en congestión.

Entre los costes externos destacan los accidentes de tráfico, la contaminación atmosférica, el ruido y la congestión por saturación de carreteras, que por sí sola es responsable de la mitad de los costes externos. Además de recomendar una serie de líneas de actuación para internalizar los costes externos, se hace especial hincapié en dos elementos fundamentales:



- La creación de fondos financiados mediante tasas por costes externos procedentes del sector del transporte por carretera, *“que asegurarían los medios financieros necesarios para la modernización de los ferrocarriles”*.



- Prioridad política para internalizar en primer lugar los costes de accidentes y ambientales del transporte por carretera y aéreo, causantes de la mayor parte de los costes.

VENTAJAS DEL FERROCARRIL CONVENCIONAL

Uno de los grandes problemas que tiene el ferrocarril en el Estado Español es la heterogeneidad de su red, líneas con anchos, tensiones eléctricas y sistemas de seguridad diferentes. Cuestiones estas que impiden que exista una verdadera red, interrelacionada y que permita una vertebración real del territorio, además de imposibilitar que el ferrocarril pueda cumplir con un papel prioritario en el transporte de mercancías y viajeros.

Este problema se viene ahondando, en los últimos años, con las políticas de los diferentes gobiernos en materia ferroviaria y su apuesta por la “construcción desmedida” de nuevas líneas, exclusivas para la circulación de trenes AVE y similares, olvidando potenciar los servicios ferroviarios, tanto de mercancías como de viajeros, cuyo principal problema no está en la velocidad, sino en la deficiente accesibilidad que existe para la mayoría de la ciudadanía. El ferrocarril sigue sin tener el papel fundamental que debiera en el transporte de mercancías, y de hecho el abandono que están sufriendo las líneas convencionales, relegadas por la construcción de las nuevas líneas AVE, está haciendo cada vez más impracticable su utilización tanto para el transporte de viajeros como de mercancías.

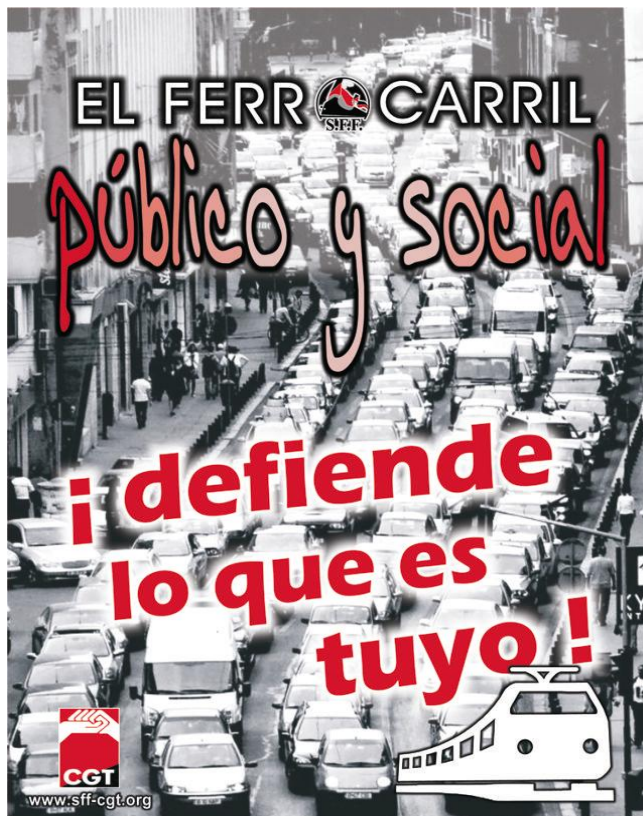
Si bien algunas de las declaraciones de intenciones recogidas en las Directrices específicas para el desarrollo de la política ferroviaria del PEIT 2005-2020, podrían suponer un avance para el ferrocarril, como el establecimiento de una red para tráfico mixto, la accesibilidad al conjunto del territorio, el mantenimiento integral y preventivo de toda la red o la inserción en el medio urbano, la realidad nos indica que si bien son conscientes de cuales son las verdaderas necesidades de esta sociedad, con respecto al ferrocarril, prefieren seguir despilfarrando en infraestructuras para unos pocos y abandonando los servicios que se necesitan para la mayoría (cercanías, regionales, mercancías,...).

Ventajas AMBIENTALES

Eficiencia energética. El ferrocarril convencional es el medio que con menor gasto de energía es capaz de transportar a un mayor número de personas y mercancías, este hecho resulta trascendental por dos motivos:

- El transporte en su conjunto es el mayor consumidor de energía.
- Su producción es una de las actividades con mayor impacto ambiental.

Impacto Atmosférico. Una apuesta clara por el ferrocarril convencional en detrimento del transporte por carretera y del AVE supondría una menor incidencia, tanto en la contaminación atmosférica -debido al menor consumo de combustibles fósiles, principales causantes del efecto invernadero, lluvia ácida, etc.- como en la contaminación acústica, esta última sobre todo en las ciudades.



Ventajas TERRITORIALES

Menor impacto paisajístico y menor efecto barrera, sobre todo comparado con autopistas, autovías y AVE.

Menor ocupación del espacio. El espacio es un bien escaso, sin embargo en la construcción de las grandes infraestructuras del transporte no suelen considerarse los valores ecológicos, sociales y económicos de los espacios sacrificados. El ferrocarril convencional requiere mucho menos espacio para transportar el mismo número de personas y mercancías que otros medios de prestaciones similares.



Ventajas SOCIALES

El ferrocarril es el medio de transporte más seguro. Al elegir entre las grandes opciones de transporte hay que tener en cuenta la enorme cuota de dolor y sufrimiento que la opción de la carretera supone.

La apuesta por la carretera ha demostrado su inoperancia a la hora de mover grandes cantidades de personas o mercancías. La situación a escala planetaria previene de un futuro colapso de este modelo de transporte y apuesta decididamente por el ferrocarril, además por un ferrocarril útil para el transporte de mercancías, es decir un ferrocarril convencional. A más carreteras más coches, terminando aquéllas por resultar insuficientes.

El ferrocarril ha sido, y es, no sólo un medio de transporte, sino también una fuente de desarrollo social; suprimir una línea de tren causa un grave daño a los pueblos y comarcas a los que presta servicio, ahonda injusticias y acentúa la tendencia al despoblamiento de las zonas rurales. Las autopistas y el AVE no inciden favorablemente en los municipios que no son puntos de origen o destino y que, por lo general, quedan peor comunicados.

El ferrocarril convencional mejora nuestra calidad de vida al permitir aprovechar y disfrutar el tiempo empleado en el desplazamiento. Permite retomar el concepto colectivo y comunitario del transporte, favoreciendo la calidad de los valores culturales y sociales del viaje.

Las potencialidades del ferrocarril convencional lo convierten en el medio adecuado para la integración de colectivos de personas con movilidad reducida (ancianos, minusválidos, etc.), las cuales se enfrentan a trabas a veces insalvables y sufren la exclusión con respecto al resto de los ciudadanos.

La puesta en marcha de las normas existentes al respecto facilitando el acceso tanto a los trenes como a las estaciones para las personas invidentes por medio de señalizaciones táctiles, mapas y horarios en sistema Braille, etc..., y la desaparición de las barreras arquitectónicas son elementos vitales para dicha integración.

Aprovechar al máximo la potencialidad del ferrocarril convencional pasa también por mantener una política de precios populares que facilite el acceso a las personas excluidas o más desprotegidas socialmente como ancianos, personas con recursos económicos limitados, jóvenes, etc..

Ventajas ECONÓMICAS

Si a la cuenta de resultado de los diferentes transportes se le imputaran los costes externos, estos serían significativamente más favorables al ferrocarril convencional que a cualquier otro medio, particularmente a la carretera. También el ferrocarril convencional resulta mucho más conveniente frente al AVE que, como ya hemos definido, comparte con otros modos de transporte unos mayores niveles de costes y de degradación medioambiental

Ventajas LABORALES

El mantenimiento de un concepto de ferrocarril como servicio público, que se plantea como una alternativa ecológica y sostenible, debe llevar aparejado un modelo de empleo y de relaciones laborales respetuosas en los mismos términos y valores con las personas que trabajan en él. Así, frente a la política empresarial diseñada para abaratar costes y sobre todo para debilitar la posición de los trabajadores y trabajadoras del ferrocarril, debemos defender un modelo de ferrocarril integrado, que incorpore el empleo público de calidad y la seguridad a todos los niveles como parte esencial de sus señas de identidad.

Creemos que hay que modificar profundamente las políticas empresariales y sustituir la actual dispersión estructural a través de procesos de externalización y privatización por un proceso inverso que garantice la coordinación en la planificación y la igualdad en las condiciones de trabajo, sustituyendo la progresivas distancias que se están estableciendo por una homogeneización que garantice los niveles de calidad, fiabilidad y seguridad.

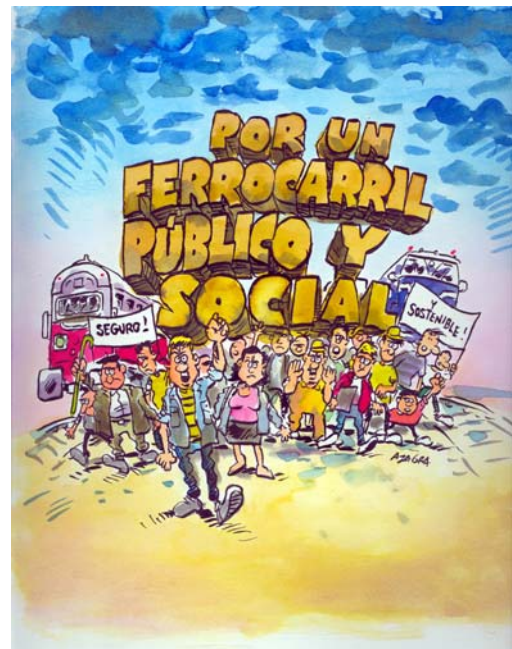
Hemos visto que los problemas del ferrocarril convencional no tienen como causa que se haya convertido en un medio de transporte obsoleto, sino la falta de inversiones y de voluntad.

No proceden de su falta de competitividad con otros medios, sino que no se han tenido en cuenta sus ventajas. Y tampoco es un medio que resulte económicamente no rentable. De hecho su rentabilidad es precisamente lo que quieren apropiarse las multinacionales que se están enriqueciendo con la liberalización del ferrocarril en Europa y en el mundo.

LAS CLAVES PARA “NUESTRA” DEFENSA DEL FERROCARRIL

El modelo de ferrocarril que proponemos tiene unas líneas muy claramente definidas, que se pueden enumerar en forma de decálogo:

1. **El ferrocarril debe seguir siendo un servicio público**, en el que debe primar, por encima de cualquier consideración economicista y de los intereses de unos pocos, el beneficio social que supone para el conjunto de la comunidad.
2. **El ferrocarril debe seguir siendo propiedad pública**, porque somos los/as ciudadanos/as quienes lo hemos creado y mantenido, y porque nadie tiene derecho a arrebatarnos lo que nos pertenece.
3. **El ferrocarril convencional es el medio de transporte social por excelencia**, prestando un servicio asequible a toda la sociedad que se beneficia directamente de este servicio e indirectamente de su respeto al medio ambiente, su menor accidentalidad y la integración territorial que fomenta. **Las inversiones en infraestructuras de transporte deben favorecer de forma prioritaria al ferrocarril convencional.**



4. **Las inversiones en el ferrocarril convencional** deben recuperar el largo abandono que ha sufrido, orientándose a:
 - Mejora de líneas actuales: duplicación de vías, electrificación, racionalización de trazados.
 - Modernización de los sistemas de seguridad y señalización.
 - Reapertura de líneas cerradas.
 - Retomar proyectos abandonados de líneas ferroviarias que ofrecerían un servicio fundamental sobre todo a zonas con menor dotación de infraestructuras y conexiones entre territorios aislados.
 - Recuperación de enlaces internacionales.
 - Aumento de frecuencias en líneas infrautilizadas y con una demanda de transporte no satisfecha.
 - Recuperación de servicios: reapertura de estaciones, transporte de mercancías fraccionadas, etc.
 - Cambio profundo en el modelo de transporte de las mercancías
5. **El ferrocarril debe garantizar la seguridad por delante de cualquier otro criterio**; es imprescindible que se lleven a cabo las actuaciones necesarias tanto en el material como en la infraestructura, y que el mantenimiento de ambas siga estando unido.
6. **El ferrocarril debe mantener el concepto de unidad integrada de planificación y servicio**, que responda tanto de la infraestructura como del transporte. Garantizando el mantenimiento de la infraestructura y del material remolcado, y conservando los medios comerciales y materiales (patrimonio) que permiten su viabilidad como empresa.
7. **Las cuentas del ferrocarril deben tener en cuenta el ahorro en costes externos** que supone para la sociedad: respeto al medio ambiente, servicio ofrecido a la comunidad, ocupación del terreno, cohesión territorial, etc.
8. **El usuario se debe beneficiar** del ahorro de costes externos que supone el ferrocarril, fomentando, por medio de **servicios adecuados y tarifas asequibles y subvencionadas**, la utilización del medio más limpio, económico y seguro.



9. **Debe fomentarse la utilización del ferrocarril como medio prioritario de transporte**, teniendo en cuenta sus ventajas económicas y sociales, tanto para viajeros como para mercancías.
10. **El empleo en el ferrocarril** debe contar con un **marco laboral común** que garantice tanto las condiciones de trabajo como la seguridad, laboral y en el transporte. La precarización del empleo tiene como consecuencia directa el deterioro del servicio y la disminución de la seguridad.

A modo de resumen

Todo lo reflejado se resume planteando una recuperación de 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.

Hay que homogeneizar la accesibilidad a los servicios ferroviarios y sobre todo la seguridad para evitar la consolidación de varios sistemas ferroviarios divergentes que se van alejando cada vez más en función de los diferentes niveles de inversión y mantenimiento.

Por último es obligatorio garantizar la calidad en el empleo y la cohesión laboral de las plantillas ferroviarias, consolidando unas condiciones de trabajo comunes para la totalidad del ferrocarril que formen parte inseparable de ese modelo social, vertebrador, ecológico y seguro.

