



CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO



NUUESTRO MODELO DE FERROCARRIL

*UNA ALTERNATIVA DE TRANSPORTE
SOCIAL Y SEGURO*

JUNIO 2001

1.INTRODUCCIÓN

El proceso de desmantelamiento y privatización de los ferrocarriles españoles, determinado por una injusta política de rentabilidad económica, sigue profundizándose.

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 desmesurada por el transporte por carretera, a una política enfocada a la privatización y el desmantelamiento de los servicios públicos, con un falso fomento del transporte ferroviario en que se promueve un ferrocarril elitista y se continua la eliminación de los trenes y servicios.

El reparto modal del transporte 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.

Al mismo tiempo se cerraban líneas y se eliminaban servicios. La red ferroviaria ha sufrido, a consecuencia del carácter secundario que se ha dado al ferrocarril, una constante disminución: si en 1970 RENFE 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.

Las líneas de RENFE se han dividido en categorías, basadas supuestamente en su importancia y utilización; esta división define en realidad el futuro de las líneas ferroviarias clasificadas como Tipo B, sin inversiones en infraestructura, y Tipo C, sin inversiones ni mantenimiento y por tanto condenadas al cierre.

Estos dos 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 un nuevo modelo, el tren de Alta Velocidad. Se pretende abandonar 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 está 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.

El proyecto del último Contrato-Programa entre el Estado y RENFE, previsto para el periodo 1999-2003, incluía medidas concretas para llevar a cabo el desmantelamiento definitivo de RENFE, incluyendo la diferenciación de la infraestructura convencional y la de alta velocidad. Finalmente se quedó en un Contrato "puente" mucho menos agresivo en sus contenidos y limitado al periodo 1999-2000. Este Contrato-Programa no llegó a ser publicado en el B.O.E. como lo fueron los anteriores, y tampoco lo ha sido su supuesta prórroga para el año 2001.

Mientras tanto, los incesantes proyectos de Alta Velocidad, muchos de ellos más propagandísticos que reales, oscurecen aún más el futuro del tren como medio de transporte racional. En este terreno concreto **la alternativa del SFF-CGT es 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 los trenes de mercancías.

Desde esta perspectiva es desde la que planteamos un debate URGENTE, como urgente resulta dar dimensión a la opinión de quienes no hemos compartido el progresivo desmantelamiento del ferrocarril, 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 está hurtando deliberadamente el debate social sobre el ferrocarril, intentando imponer un modelo donde primen los criterios puramente económicos sobre cualquier otro.

2. EL FERROCARRIL EN LOS ÚLTIMOS AÑOS.

- **Perspectiva Europea: Las Directivas Comunitarias**

La política liberalizadora de la Comisión Europea se concreta en las Directivas Comunitarias del llamado "Paquete Ferroviario", y la evolución de sus objetivos se puede seguir a través de una serie de documentos intermedios como son el Libro Blanco del Ferrocarril o la Comunicación de la Comisión sobre la evolución y aplicación de la Directiva 91/440/CEE.

El 15 de marzo de 2001, se publican en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas las tres Directivas Comunitarias, después de un largo proceso de redacción en el que se han podido ver los cambios de orientación que ha ido imponiendo la realidad en los diferentes Estados y la constatación del fracaso cada vez más patente de la liberalización allí donde se ha llevado a cabo.

Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.

Su intención es abrir a corto plazo el acceso del transporte internacional de mercancías para las empresas ferroviarias, y el acceso y tránsito del transporte internacional de viajeros a agrupaciones internacionales.

Además de la separación de cuentas y balances anteriormente establecida, que en nuestro caso ya se lleva a cabo, plantea la separación de la contabilidad del transporte de viajeros y mercancías. Esta separación contable no obliga a la *"existencia de divisiones orgánicas diferenciadas en el seno de una misma empresa, o que la gestión de la infraestructura corra a cargo de una entidad distinta"*.

La Directiva permite explícitamente la existencia de empresas integradas que se encarguen tanto del transporte como de la gestión y mantenimiento de la infraestructura.

Dispone que un organismo que no sea empresa ferroviaria establezca las normas de seguridad (actualmente el Ministerio de Fomento ya aprueba el Reglamento General de Circulación), emita las certificaciones de seguridad de empresas y material (en nuestro caso lo hace la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio) y la investigación de accidentes. Las empresas ferroviarias deben aplicar dichas normas y pueden llevar a cabo su seguimiento.

Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE **sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias**, establece que las empresas ferroviarias deberán contar con una licencia, cuya validez es comunitaria; aunque **la licencia en sí no da derecho de acceso a ninguna infraestructura**.

Las exclusiones en su aplicación, que anteriormente establecía la propia Directiva para empresas que realicen en exclusiva determinados tipos de transporte, quedan ahora a criterio de los Estados miembros.

Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, **relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad**.

También esta Directiva permite la existencia de empresas integradas que administren la infraestructura y presten al tiempo servicios de transporte, además de conservar todos los servicios con los que cuentan en la actualidad, como son talleres, maniobras, telecomunicaciones o inspección técnica del material rodante, y que pueden ofrecer a otros operadores.

Sus ingresos pueden proceder tanto de aportaciones estatales como del cobro de cánones o de cualquier otra actividad de las que actualmente realiza RENFE, como pueden ser, aparte del transporte y los servicios anteriormente citados, la gestión de espacios comerciales o la administración del patrimonio.

La razón que exponen las propias Directivas para su modificación es el hecho de que *"algunos Estados miembros han ampliado los derechos de acceso más allá de lo previsto"*. El caso concreto es evidentemente el británico, y puesto que su situación ha generado un rechazo generalizado en los demás Estados, las Directivas son lo suficientemente amplias y poco definidas como para que esta situación se pueda mantener como un caso aislado.

La lectura de las Directivas evidencia el cambio de orientación en la política comunitaria respecto al ferrocarril; las Directivas no obligan a privatizar las empresas públicas ferroviarias, ni a segregar infraestructura y explotación, ni a externalizar servicios, ni a ninguna de las pretensiones manifestadas por el Ministerio de Fomento precisamente en base a unas supuestas imposiciones comunitarias.

El **Libro Blanco del Ferrocarril, "Estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios"**, de 30 de julio de 1996, definía bajo un título ambiguo la base teórica de la política ferroviaria de la Comisión en aquel momento:

- Entregar el transporte público ferroviario, construido a costa del contribuyente, una vez saneado, y solamente la parte de él que pueda ser rentable, a la iniciativa privada, planificando el deterioro progresivo y el abandono de las partes no rentables.
- Privatización de los servicios ferroviarios de obligado mantenimiento por su condición de Servicios Públicos, en régimen de explotación subvencionada por parte de empresas privadas.
- Reducción drástica de los puestos de trabajo, aun reconociendo que va en contra de la política de empleo de la Unión Europea.
- Menores inversiones en seguridad, afirmando que *"en ocasiones, al definir los requisitos (de seguridad), no se tenían adecuadamente en cuenta costes y beneficios y que las decisiones sobre inversión en seguridad en el sector del ferrocarril se basaban en valores máximos mucho más elevados de vidas salvadas que en el sector de la carretera"*. Planteaba, por tanto, como aceptable un incremento de la accidentalidad por razones económicas.

Con el documento **"Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la aplicación y las repercusiones de la Directiva 91/440/CEE en el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios y en los derechos de acceso para el transporte de mercancías por ferrocarril"** (31 de marzo de 1998), la Comisión pretendía dar el salto definitivo hacia la liberalización del ferrocarril, proponiendo la modificación de las Directivas (básicamente la 91/440/CEE) haciéndolas más acordes con sus objetivos.

Básicamente, esta Comunicación proponía que las modificaciones fueran en el sentido de obligar a seguir los pasos de aquellos Estados miembros que habían ido más allá de lo que establecía la Directiva 91/440/CEE para *"consolidar los avances ya logrados"*, como por ejemplo pasar de la separación contable a la segregación efectiva de infraestructura y explotación.

Como se puede ver, la política de la Comisión respecto al ferrocarril ha cambiado de forma drástica, pasando de pretender imponer la segregación y privatización de las empresas ferroviarias a recoger en las Directivas las situaciones que de hecho se están dando en los distintos Estados.

En este cambio de orientación ha sido determinante la situación de los ferrocarriles británicos, considerados primero como el prototipo de modelo liberalizador y posteriormente como el ejemplo que todo el mundo rechaza.

La multiplicación inmediata del gasto público que supuso la privatización de los ferrocarriles británicos no fue considerada por la Comisión una razón de peso para poner en duda esta reforma, como tampoco lo fue el aumento progresivo de las tarifas; al fin y al cabo, de algún sitio tenían que salir los beneficios para la empresa privada, y este sitio tenía que ser el bolsillo del contribuyente y el bolsillo del usuario.

Sin embargo otros efectos desmentían cualquier argumento utilizado para justificar la liberalización: la degradación del servicio (desaparición de numerosos transbordos, falta de información, etc.), el deterioro del material (no se ha vuelto a adquirir material rodante, llevando a una grave crisis a todo un sector industrial), la falta de inversiones, en particular en infraestructuras y, sobre todo, la pérdida de la seguridad, que junto con los efectos anteriores ha llevado a la opinión pública a reclamar, cada vez con más urgencia, que el ferrocarril sea nuevamente nacionalizado.

El margen de actuación, dependiendo de cómo se regulen y se apliquen en cada país estas Directivas, determinará el mayor o menor grado de supervivencia del transporte ferroviario y del ferrocarril público. Dependemos por lo tanto de la interpretación que haga el Estado de las Directivas Comunitarias, que podrán colocar en una posición ventajosa a las Empresas Públicas o podrán llevarnos al desastre.

La aplicación de las citadas Directivas por parte de los Estados miembros de la U.E. ha traído como consecuencia la aparición de varios modelos de liberalización, que van desde la Privatización total seguida por el Reino Unido, pasando por el modelo de Holding de empresas elegido por Alemania hasta el modelo de Unidades de Negocio que se ha implantado en RENFE y que está sirviendo de ejemplo para otros países (Italia, Holanda...)

No podemos olvidar tampoco la creación de compañías transnacionales de transporte de mercancías, nacidas de la fusión de las distintas divisiones de las compañías nacionales de los Estados miembros.

La división en Unidades de Negocio a las que día a día se va dotando de mayores atribuciones, sólo puede conducir a la creación de una serie de compañías independientes (filiales y vinculadas a una compañía matriz o sin coordinación alguna).

La situación actual de RENFE está dentro de las posibilidades contempladas en las tres Directivas, y por tanto no es obligatoria la adopción de ninguna medida liberalizadora. Cualquier reestructuración que se esté planteando tendente a la liberalización y privatización sólo puede responder a intereses distintos al interés público, no muy claros cuando la excusa que se pone es una supuesta imposición comunitaria que de hecho no existe.

- **Desarrollo en España**

A partir de la Directiva 91/440/CEE, RENFE y Gobierno, desde su perspectiva liberalizadora, han intentado su adaptación a nuestra realidad en los terrenos organizativo, jurídico, económico y laboral, para lo cual se han dotado de una serie de instrumentos que facilitan la consecución de estos fines.

En el caso español, la **LEY DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE (LOTT)** contenía la imposibilidad de diferenciar la gestión de la infraestructura ferroviaria de su utilización o explotación para el servicio ferroviario. Su modificación por medio de la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 1998 permitía la filialización de los servicios ferroviarios y la posibilidad de explotaciones ferroviarias por empresas diferenciadas.

Este entramado de normas y voluntades respecto al ferrocarril, van concretando los planteamientos generales que constituyen la actual **POLITICA DE TRANSPORTES** en nuestro país, cuyas consecuencias más evidentes son:

- 1.- Una sobredotación para autopistas y autovías.
- 2.- Un reparto modal del transporte anormalmente inclinado hacia la carretera, enormemente gravoso y con efectos sociales muy negativos.
- 3.- Unos impactos ambientales que ya se aproximan o superan a los elevados niveles medios europeos, contradiciendo los objetivos medioambientales a los que se ha comprometido no sólo la Comunidad Internacional, sino el propio Gobierno español.

4.- El progresivo abandono y hundimiento del ferrocarril convencional.

5.- La potenciación de inversiones faraónicas en proyectos AVE.

Sin duda el mejor ejemplo lo constituye el propio **PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS** previsto para los años 1994-2007: orienta la inversión hacia el desarrollo de otros medios de transporte, fundamentalmente hacia la carretera, sin tener en cuenta las últimas tendencias surgidas en la propia Unión Europea, que defienden la recuperación inmediata del ferrocarril frente a la primacía del transporte por carretera.

La mejora de las condiciones de explotación en el conjunto de la red dirigidas a la reducción de tiempos y al incremento de la seguridad se basan, según el Plan Director de Infraestructuras, en "*actuaciones puntuales*", lo que significa que no en todas las líneas hay que garantizar la seguridad y mucho menos la calidad del servicio, dejando que desaparezcan por inanición las líneas que, según el estado, no interesan a la sociedad. Este planteamiento se evidencia en la división de las líneas en grupos de acuerdo con el mantenimiento al que deban estar sujetas, incluyendo líneas sin ningún tipo de mantenimiento.

Sobre este plan de inversiones en infraestructuras, debemos destacar:

- No se va a llevar a cabo, tanto por cuestiones económicas como políticas.
- Orienta la inversión hacia la carretera y la construcción de nuevas autopistas y autovías.

En cuanto al presupuesto para el desarrollo de estructuras ferroviarias, debemos señalar que el Plan Director de Infraestructuras potencia las cercanías de las grandes ciudades, y los proyectos de Alta Velocidad en los que, además, da entrada al capital privado, olvidándose del resto del servicio ferroviario.

Siguiendo las indicaciones del Libro Blanco, el gobierno español crea el 30/12/1996 la empresa pública (pública en principio, pues también se contempla en sus Estatutos la posibilidad de entrada para el capital privado), **Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF)**, que nace destinada a construir y administrar las nuevas infraestructuras, con posibilidad de asumir la totalidad de la infraestructura ferroviaria a voluntad del gobierno.

Con esto queda claro que una parte, y no pequeña, de RENFE quedaría segregada, de modo que habría en principio dos empresas. Ambas, también en principio, de titularidad pública, aunque también se indica la posibilidad de incorporación de capital privado; de hecho es uno de sus objetivos, dado que el GIF aparece como instrumento de segregación de la infraestructura y de la gestión, y como la herramienta para llevar a cabo una posible privatización de RENFE:

“El gobierno crea el GIF para que el gasto público asuma el mantenimiento y la construcción de costosas infraestructuras, (como en las carreteras) mientras que RENFE inicia su apertura al capital privado con la explotación conjunta de las líneas más rentables y que darán buenos dividendos a las grandes empresas del sector (Caf, Talgo, Siemens, GEC Alstom, Adtranz, etc.) todas ellas poderosas transnacionales” (EL PAIS, 19.09.97)

El GIF cuenta con un patrimonio propio del que forman parte las aportaciones estatales, los fondos comunitarios, el canon que le abonará RENFE y otros posibles operadores por la utilización de las líneas, subvenciones, los fondos provenientes de su propia capacidad de endeudamiento y capital privado. El GIF puede tener o no tener plantilla propia y podrá llegar a gestionar todo el mantenimiento de las infraestructuras a través de procedimientos de licitaciones públicas.

Ya en el Plan Director de Infraestructuras para 1993-2007 se contempla la incorporación de capital privado por medio de fórmulas de financiación mixtas para la construcción de las líneas de alta velocidad. Es en este panorama donde aparece, como una de las posibilidades, la figura jurídica de las **Asociaciones de Interés Económico (AIE's)**. Por supuesto, el capital privado no tiene interés en invertir allí donde es necesario material nuevo, sino donde se puede rentabilizar su inversión que, no por casualidad, son las líneas en las que el material se ha renovado más recientemente.

La inversión privada con esta fórmula no asume un riesgo proporcional al beneficio previsible: RENFE pone infraestructura, trabajadores y usuarios (no hay que olvidar que se trata siempre de líneas ya en funcionamiento y con un rendimiento comprobable), y además paga un canon en concepto de alquiler y la mitad de los beneficios por venta de billetes y alquileres en las estaciones.

En el aspecto financiero el proceso se ha dirigido mediante las firmas de los sucesivos **CONTRATOS PROGRAMA** entre RENFE y el Gobierno. El último, con una vigencia de dos años (1999 - 2000), supuestamente prorrogado para 2001, y a pesar de haber sido presentado como “*marco de financiación estable*” para RENFE, tiene un contenido totalmente decepcionante para quienes estábamos esperando la materialización de una posibilidad para encarar el futuro inmediato con unas garantías mínimas.

En el texto de este Contrato Programa nos encontramos con unos planteamientos que, sin adoptar en este espacio de tiempo tan corto ninguna medida definitiva, están directamente enfocados a realizar una labor de transición claramente orientada hacia la preparación de la segregación, de la venta del patrimonio y de la privatización.

Los principales objetivos de este Contrato Programa son bastante indicativos de lo que el Gobierno pretende:

- Especialización para preparar cada área de negocio para un futuro diferente.
- Coparticipación de la iniciativa privada en los diferentes negocios.
- Aplicación a cada Unidad de Negocio de Balance completo diferenciado.
- Preparar la liberalización del ferrocarril con la excusa de la imposición europea.
- Preparar la desregulación del transporte ferroviario y el abandono, por parte del Estado, de las responsabilidades inherentes al Servicio Público.

Lo cierto es que los CONTRATOS PROGRAMA no dejan de ser una serie de buenas intenciones económicas sobre la ficción contable de ahorro en gastos y aumento de beneficios, diseñada por RENFE para justificar teóricamente su Plan de Empresa. Unos acuerdos en los que el Gobierno se garantiza la posibilidad de incumplirlo unilateralmente, modificando o suprimiendo en cualquier momento las aportaciones económicas, total o parcialmente.

Un acuerdo que, además de la reducción de plantilla y la contención salarial, implica el mantenimiento, en la contabilidad de RENFE, **de la deuda histórica del estado**, y la peligrosa utilización del inmenso patrimonio Público para su aprovechamiento financiero inmediato sin que revierta en mejorar la explotación o en garantizar la rentabilidad de la empresa y, lo que es más peligroso, sin ningún tipo de límite o control.

Estas medidas junto con la profundización en **la división organizativa de RENFE para ESPECIALIZAR** (preparar cada área de negocio para un futuro diferente) el desarrollo y el futuro de las diferentes áreas, así como el **establecimiento de BALANCES** propios (creación a niveles contables y financieros de entidades empresariales diferenciadas) son realmente las características que marcan la orientación de este Contrato Programa.

Esta estrategia empresarial fue acompañada, desde el principio, de un nuevo **ESTATUTO JURÍDICO** para RENFE, aprobado por el Gobierno con fecha 28/01/94, tratando de adaptar sus criterios políticos a una nueva legalidad, la empresa pública ferroviaria a la Directiva Europea y *abriendo además posibilidades a la segregación definitiva de unidades organizativas de la empresa* (filialización y privatización).

Una vez introducida la modificación de la LOTT sólo quedaba cumplir con lo que establece el artículo 5.3 del Estatuto Jurídico de RENFE (28 de enero de 1994), en el que textualmente se establece la posibilidad de filializar RENFE previa autorización expresa del Ministerio de Fomento (filialización y privatización). Debemos tener en cuenta esta posibilidad así como la peligrosa sangría que representa el continuo proceso de **EXTERNALIZACIÓN** de cargas de trabajo.

La externalización de cargas de trabajo para compensar la constante reducción de plantilla supone una precarización y una destrucción de la estabilidad del empleo en el ferrocarril; en definitiva, todo lo contrario a lo que el Gobierno pregona respecto a la mejora del empleo y su estabilidad.

El último **EXPEDIENTE DE REGULACIÓN DE EMPLEO** en RENFE prevé la destrucción de otros 2.000 puestos de trabajo en el periodo 2001-2002. Este ERE no está justificado ni responde a las motivaciones legalmente establecidas; además, puede hacer inviable la capacidad productiva de la empresa, lo que supone un empeoramiento de la cuenta de resultados.

A pesar de las externalizaciones y precisamente a causa de la reducción de plantilla, en RENFE se realiza un número millonario de horas extraordinarias, incluso en trabajos relacionados con la seguridad, para poder atender las necesidades productivas y se abonan ilegalmente descansos no disfrutados y mermas de descanso por falta de personal para compensarlos con tiempo de descanso.

Esta reducción de plantilla, que se está llevando a cabo cargando los costes a los fondos públicos (prestaciones por desempleo) y viene a engrosar el paro, conllevará necesariamente nuevas externalizaciones de cargas de trabajo, abandono de servicios y cierres de estaciones. Su única motivación es el deterioro interesado del transporte por ferrocarril para justificar su desmantelamiento.

Este proceso está diseñado por el Gobierno para intentarnos conducir directamente hacia la segregación de las diferentes áreas de negocio y la creación de un maremagnum de pequeñas empresas filiales

Las áreas de negocio con posibilidad de seguir recibiendo subvenciones a través de los Presupuestos Generales del Estado o de las Administraciones correspondientes, estarán sujetos a los **mismos criterios de ajuste desde la propia política presupuestaria y la constante amenaza de externalización.**

La competitividad tal y como está ocurriendo en el ferrocarril pionero de la privatización; el británico, trae consigo **la actividad especulativa y el deterioro de las normas de seguridad**, como se pudo constatar en el trágico accidente ferroviario de Paddington, suceso que, hasta ese momento parecía impensable en el Reino Unido, y en los que se han sucedido desde entonces.

Estamos por lo tanto ante un proceso que más allá de la mera decisión organizativa empresarial, **nos intenta imponer un determinado modelo de ferrocarril, y un determinado modelo laboral, todo ello basado en el deterioro del servicio ferroviario convencional para potenciar determinados negocios.**

El desmantelamiento y la privatización del ferrocarril tienen una grave repercusión laboral en un país con un alto índice de desempleo (hasta hace poco, en teoría, objetivo prioritario del gobierno), un índice también altísimo de accidentalidad laboral (aún figura como uno de sus objetivos prioritarios), y una precarización del empleo en aumento.

En los últimos años se han perdido en RENFE más de 37.000 puestos de trabajo: de una plantilla de 70.936 trabajadores en 1980 se ha pasado a 33.418 en octubre de 2000, a los que hay que añadir la eliminación de otros 2.000 puestos de trabajo prevista en el E.R.E. 2001-2002. Buena parte de estos empleos desaparecidos han sido desviados a contratas y subcontratas con empleo basura y siempre en precario, se han cerrado centros de trabajo, se han impuesto condiciones de trabajo diferentes a las pactadas, se han perdido derechos sociales y laborales, etc.

Cierre de líneas y reducciones de servicios, huelgas y todo tipo de acciones de protesta, han mantenido durante los últimos años, a la principal empresa pública ferroviaria, RENFE, constantemente en el punto de mira de la opinión pública.

Los objetivos planteados por RENFE en los distintos Planes de Empresa, acompañados de una realidad de cierre de estaciones, reducción de servicios y abandono de líneas, están sembrando el desconcierto dentro de la empresa, entre los usuarios y en los ámbitos sociales más preocupados por el futuro del transporte en nuestro país.

Aunque los **PLANES DE EMPRESA** ya han cumplido buena parte de sus objetivos en el terreno laboral. La dirección de RENFE ha conseguido:

- Imponer la desregulación parcial de la Normativa Laboral.
- La reducción de plantilla, aumento de la productividad y reducción de los costes salariales.
- Efectuar una progresiva y muy peligrosa cesión de cargas de trabajo a otras empresas y una cada vez mayor destrucción del Patrimonio de la Compañía, lo que supone un enorme despilfarro social.

Es cierto que RENFE no ha conseguido imponer la privatización total que podría llegar como consecuencia de la implantación de los aspectos anteriores, no ha conseguido el nivel de cierre de líneas o abandono de servicios previamente planificados, debido a la conflictividad permanente y gracias a la toma de conciencia por parte de los sectores sociales afectados directa o indirectamente.

◆ Necesidad de potenciar el ferrocarril.

Un estudio realizado con datos del año 1995, presentado en abril del 2000, 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, ha valorado en 88 billones de pesetas por año el coste externo del transporte en Europa (incluyendo a los 15 países de la UE, más Noruega y Suiza). Esta enorme cifra equivale al 7,8% del PIB de dichos Estados. A conclusiones parecidas llega la Comisión europea en otro trabajo que cifra en 39 billones de pesetas los costes externos anuales del transporte en la Unión Europea.

Entre los costes externos ambos estudios destacan los accidentes de tráfico, la contaminación atmosférica, el ruido y la congestión por saturación de carreteras, que por si sola es responsable de la mitad de los costes externos. Como conclusiones se señalan que *“sin un cambio sustancial en los hábitos y en las inversiones existentes en el sector del transporte, habrá que contar con mayor congestión y mayores costes externos en el futuro (en torno al 42% del PIB en el año 2010)”*.

Aplicando ambos estudios al caso español, se comprueba que RENFE aporta a la sociedad española unos ahorros en costes externos que prácticamente equilibran las compensaciones establecidas en el Contrato Programa, incluido el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria (se calcula un ahorro anual de costes externos de casi 200.000 millones de ptas.).

Las ventajas del ferrocarril son:

Ambientales:

- **Eficiencia energética.** El ferrocarril 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.
 - La producción de esta es una de las actividades con mayor impacto ambiental.
- **Impacto Atmosférico.** Una apuesta clara por el ferrocarril en detrimento del transporte por carretera 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.

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.

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. Los estudios previenen de un futuro colapso de este modelo de transporte y apuestan 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 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 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..

Económicos:

Uno de los argumentos esgrimidos para escandalizar con el déficit de RENFE es el de los grandes costes que supone transportar pocos viajeros en determinados trenes, para de esta forma suprimirlos, (situación bastante usual en la Empresa, producida principalmente por una mala gestión en la adecuación de la oferta a la demanda social); el ejemplo más destacado es el de los trenes regionales.

Si a la cuenta de resultado de los diferentes transportes se le imputara los costos externos, estos serian significativamente más favorables al ferrocarril que a cualquier otro medio, particularmente a la carretera.

3º CONCLUSIONES: EL FERROCARRIL QUE QUEREMOS

Expuesta la situación del ferrocarril, aunque se pueden extraer de los problemas planteados las posibles conclusiones, no está de más que las enumeremos, porque no se trata de oponerse a la destrucción del ferrocarril, sino de hacer planteamientos constructivos.

Hemos visto que los problemas del ferrocarril:

- No tienen como causa que se haya convertido en un medio de transporte obsoleto sino la falta de inversiones.
- No proceden de su falta de competitividad con otros medios, sino que no se han tenido en cuenta sus ventajas.
- No es un medio 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.

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 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.**
4. **Las inversiones en ferrocarril** 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 por ferrocarril.
 - 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.
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 empresa integrada**, 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
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.

Los/as ciudadanos/as, al mismo tiempo usuarios y propietarios del ferrocarril, debemos **participar activa y directamente en las decisiones** que conciernan a un ferrocarril que es un patrimonio colectivo y que debe estar al servicio de la comunidad.

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO



CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO



NUUESTRO MODELO DE FERROCARRIL

*UNA ALTERNATIVA DE TRANSPORTE
SOCIAL Y SEGURO*

JUNIO 2001