



Edita: COMISIÓN CONFEDERAL CONTRA LA PRECARIEDAD
TEXTOS: FEDERACIÓN DE TRANSPORTES (SECTOR FERROVIARIO)

PRIVATIZACIÓN DEL SECTOR PÚBLICO FERROVIARIO

INDICE

Por un ferrocarril publico, social, seguro y sostenible	2
La seguridad elemento esencial	3
La larga marcha hacia la privatización	4
Repercusiones de la ley de privatización del ferrocarril	5
Segregación en las empresas públicas del sector	12
El sector en el ámbito internacional	13

El Sector Ferroviario debe seguir siendo un servicio público de propiedad pública, fomentando su utilización como medio prioritario de transporte, que integre en sus cuentas el ahorro en costes externos, de los que el usuario debe beneficiarse mediante servicios adecuados y tarifas asequibles.

En el Sector Público Ferroviario se debe garantizar la seguridad por encima de cualquier otro criterio, para lo que es imprescindible mantener el concepto de empresa integrada con empleo estable y un marco laboral común, con adecuados niveles de inversión.

Por un ferrocarril público, social, seguro y sostenible

Las empresas públicas ferroviarias llevan varios años preparándose para asumir la privatización, ejecutando planes de actuación que les dicta el gobierno sobre los ámbitos laboral y social:

- En el laboral, desregulando los derechos laborales de sus trabajadores, reduciendo las plantillas a mínimos insostenibles, aumentando escandalosamente el índice de productividad, con polivalencias, con incrementos de la jornada diaria, con movilidades geográficas y funcionales obligatorias, y con un aumento drástico de la represión.
- En el social, negando inversiones básicas en el ferrocarril convencional.

Los numerosos accidentes ferroviarios que se han producido en el último año son las primeras consecuencias de años de abandono y degradación calculada, así como de las continuas reducciones de plantilla ya que, las empresas públicas ferroviarias no cuentan con las partidas presupuestarias necesarias para renovar las instalaciones de seguridad, ni el personal suficiente para garantizar la seguridad en la circulación, mantener las infraestructuras y el material rodante en condiciones óptimas de seguridad.

Desde CGT estamos promoviendo una gran movilización ciudadana, junto con otros colectivos sociales que han manifestado su firme oposición a la privatización del Sector Público Ferroviario (partidos políticos, organizaciones ecologistas, plataformas locales en defensa del tren, asociaciones vecinales, colectivos antiglobalización, etc....) para intentar parar lo que va a suponer un gran atraco al patrimonio de la sociedad.

Los/as ciudadanos/as, al mismo tiempo usuarios y propietarios del ferrocarril, debemos participar activa y directamente en las decisiones que conciernen a un sector que es un patrimonio colectivo y que debe estar al servicio de la comunidad. Las organizaciones sociales y ciudadanas tenemos el deber de manifestar, de forma contundente, el rechazo a una política de transportes guiada por intereses económicos particulares, insostenible y contraria a los intereses de la sociedad.

La Manifestación contra la Privatización del Sector Ferroviario tendrá lugar en Zaragoza el 25 de Octubre para lo que ya se están celebrando reuniones preparatorias.

Se ha elegido Zaragoza, aunque tendrá dimensión estatal por: las contradicciones evidentes que plantea la construcción de la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona, a su paso por Zaragoza; ante el manifiesto deterioro que presentan las líneas convencionales que vertebran el territorio de Aragón; la especial sensibilidad social que hay en torno a la situación del ferrocarril; la situación geográfica privilegiada en cuanto a “cruce de caminos” para asistir a la manifestación desde todo el estado; y el hecho de que las elecciones en la Comunidad de Madrid se celebran el 26 de Octubre, lo que anularía toda la posible repercusión mediática si la realizáramos en Madrid.

Esperamos que sea una manifestación muy plural, en la que CGT debe volcar todos los esfuerzos y experiencia, sin sectarismos ni protagonismos estériles, enseñando y aprendiendo en la confluencia, como ya supimos hacer en la campaña antiglobalización durante el semestre que este gobierno ostentaba la presidencia de la Unión Europea (UE).

La lucha por un Sector Ferroviario público y social cuenta también con una larga historia, en donde CGT ha sido protagonista destacada, y le queda un gran camino por delante. La Ley del PP de privatización del Sector Ferroviario es una de las agresiones más fuertes no sólo a un modelo de ferrocarril o de transporte, sino al modelo social que representan los servicios públicos. La lucha contra esta Ley debe suponer la respuesta de toda la sociedad a un nuevo intento de arrebatarse sus derechos.

La seguridad elemento esencial

Los aspectos fundamentales del proyecto de ferrocarril del gobierno del PP son la segregación y la privatización. La segregación implica la ruptura de los sistemas integrados de seguridad en un medio de transporte que cuenta, como una de sus ventajas definitorias, con un índice de seguridad muy superior a la carretera, debido en buena parte a la existencia de sistemas comunes a infraestructura y vehículos. Los elementos de seguridad, por tanto, están conjugados formando un todo, y deben desarrollarse conjuntamente.

La experiencia confirma que las empresas privadas que utilizan una infraestructura, no se sienten vinculadas por la implantación de nuevos sistemas de seguridad desarrollados por el administrador de la infraestructura, o por la modificación de los ya existentes, y menos aún participan en el desarrollo de estas mejoras. Hay que tener en cuenta a este respecto que la instalación de los sistemas de seguridad en la infraestructura es una nimiedad con respecto al coste de su instalación en los vehículos.

Por otra parte, las empresas privadas que en otros ferrocarriles acceden a las infraestructuras ferroviarias, trabajan en muchos casos con material de segunda mano, a menudo adquirido temporalmente mediante fórmulas de leasing (algunas ya han mostrado su interés en venir a operar aquí). Estas situaciones no son desde luego propicias a la implantación de nuevos sistemas de seguridad o al desarrollo de mejoras en los ya existentes.

Pero las consecuencias para la seguridad no van a aparecer repentinamente con la aprobación de la Ley del Sector Ferroviario: desde hace tiempo el Gobierno viene preparando el camino de la privatización y creando las condiciones más propicias para su aplicación: difícilmente podrían pretender justificar la privatización de unas empresas sin problemas, y las empresas privadas pretenden presentarse como salvadoras para poder comprar lo público a precio de saldo.

Los accidentes constantes del último año son la prueba palpable del abandono y la degradación programada que está sufriendo el ferrocarril: infraestructuras en pésimo estado, material con fuertes carencias en mantenimiento, reducción del control de la circulación y de tareas relacionadas con la seguridad.

Todas estas situaciones están directamente relacionadas con la continua reducción de plantilla, la conversión de empleo estable en precario y la modificación de condiciones laborales.

El mantenimiento y la vigilancia de la infraestructura se han ido abandonando a consecuencia de la falta de personal, mientras que las reparaciones se han entregado a empresas privadas que utilizan a trabajadores con contratos en precario, a los que no proporcionan formación adecuada o los equipos de protección necesarios, con resultados a menudo trágicos.

Se ha ido eliminando personal en las estaciones, en los trenes, en la infraestructura, ... lo que ha supuesto un perjuicio inmediato en la seguridad y en el servicio ofrecido a los usuarios.

Se ha iniciado un proceso de cierre de talleres y reducción de plantilla en los que permanecen en funcionamiento, que repercute en un menor mantenimiento del material. Al mismo tiempo se lleva a cabo una continua modificación de condiciones de trabajo para poder sacar adelante la producción reduciendo las garantías.

La reducción de las inversiones en ferrocarril contrasta con las enormes cantidades de fondos públicos que se están destinando a la construcción de infraestructuras de alta velocidad. Sin embargo, en esta nueva construcción se puede apreciar claramente el criterio de reducción de estándares de seguridad, llegando a plantear su puesta en funcionamiento sin que estén instalados

los sistemas de seguridad previstos y sin haber comprobado si la infraestructura reúne los requisitos para un transporte seguro, o incluso habiendo constatado que no es así.

A esta situación han colaborado CC.OO. y UGT y algún otro sindicato de indole gremial que han participado en el cierre de dependencias, en la privatización de centros de trabajo, y firmando uno tras otro los Expedientes de Regulación de Empleo propuestos por las Empresas, que han llevado a la imposibilidad de garantizar un transporte ferroviario seguro y hacen cada vez más difícil que las empresas ferroviarias públicas puedan asumir sus propias cargas de trabajo.

La larga marcha hacia la privatización

El ferrocarril es en estos momentos y atendiendo a los datos estadísticos, un modo de transporte que podríamos calificar como “menor”. El secreto que se esconde detrás de la progresiva decadencia vivida por el ferrocarril hay que buscarlo en sus propias ventajas: limpio, cómodo, seguro, ...

Demasiadas ventajas y poco negocio. El mantenimiento de los cánones de seguridad, inigualables por ningún otro medio de transporte, ha hecho que el ferrocarril permaneciese en manos publicas hasta este preciso momento.

Durante décadas la política de transportes de los sucesivos Gobiernos, antes con el PSOE y ahora con el PP, ha estado orientada a potenciar la carretera. Es decir, a potenciar la contaminación, la incomodidad, los accidentes de tráfico y sobre todo, a potenciar el negocio privado. Resultan inolvidables aquellas declaraciones de Mercé Sala, que fue presidenta en RENFE con el PSOE animando a los usuarios del ferrocarril a través de la prensa de Andalucía, a utilizar el autobús. Las opiniones de los presidentes de las compañías ferro-viarias con el PP, aunque no las manifiesten en declaraciones, parecen –por sus actos– que son las mismas.

El proceso es de todos conocido: falta de inversiones, abandono de actividades, recortes de plantilla, incremento del número de accidentes y privatización. En estos momentos el proceso tiene dos vertientes bien diferentes e igual de importantes. En el ámbito laboral el ferrocarril también ha ido transformándose: reducción de plantilla, incremento de la flexibilidad laboral, sustitución de trabajadores fijos por subcontratación, incremento de los accidentes laborales. Es la ecuación de las Reformas Laborales, bien conocida por todos y especialmente por quienes más la sufren: jóvenes, mujeres, ...

En el ámbito económico-social el ferrocarril esta recuperando presencia e interés social pero se trata de otro ferrocarril: ya no se habla del ferrocarril ecológico, sino de un ferrocarril agresivo con el medio ambiente; ya no se habla de un ferrocarril integrador, sino todo lo contrario.

Se plantea un ferrocarril que favorece la concentración de población en grandes núcleos y el abandono de núcleos más pequeños. Ya no se habla del paradigma de seguridad, sino que se habla de un ferrocarril que reduce inversiones para acercarse a los índices de siniestralidad de otros modos de transporte. Para comprobar esta afirmación solo hay que ver lo ocurrido en el último año.

Estamos ante un proceso doble que transforma de raíz la realidad del ferrocarril, ofreciéndonos un producto nuevo que se nos ha impuesto sin dejarnos opinar.

Esta doble vertiente tiene sus aspectos íntimamente ligados a un modelo u otro de ferrocarril: un modelo de servicio al ciudadano o un modelo de ferrocarril privatizado al servicio de los intereses del capital.

Pero no pensemos que se trata de una casualidad. Los sucesivos gobiernos PSOE-PP, no han hecho sino ejecutar las políticas económicas y en este caso de transporte que les han dictado las organizaciones internacionales. Primero potenciando la iniciativa privada, después, aplicando las

directivas europeas. Según el tratado de la UE, según los deseos del capital (FMI, BM) y ahora estamos en plena fase de implantación de la política definida en el AGCS.

El Acuerdo General de Comercio y Servicio se articula dentro de la OMC como el instrumento desde el que aplicar las normas liberalizadoras al conjunto de los servicios públicos, convirtiendo estos ámbitos de actividad social en áreas de actividad económica y de negocio. Abandonan criterios como el social o el de utilidad pública para introducir criterios de productividad o beneficio económico.

Un camino que nos conduce a la gestión privada de los servicios públicos (ferrocarril, correos, sanidad, educación, ...) y a la gestión interesada de los servicios públicos por parte de los intereses privados. Peor calidad de vida para el conjunto de la población, mayor volumen de negocio para intereses particulares.

El compromiso y la movilización es necesaria en estos momentos: por un lado hay que hacer frente a la destrucción del empleo estable y al incremento de la precariedad laboral y por otro, hay que desarrollar una defensa del modelo del ferrocarril social.

Una doble movilización cuyos aspectos más concretos serían en estos momentos la oposición al último Expediente de Regulación de Empleo en RENFE firmado y aceptado por: CC.OO., UGT, SEMAF y SF, con la única oposición de CGT y por otro la oposición a la implantación de la alternativa A.V.E.

Ambos aspectos coinciden en nuestra oposición al proyecto de Ley del Sector Ferroviario que el PP está intentando aprobar sin debate, aplicando su peculiar dictadura parlamentaria. Ambos aspectos convergen en la convocatoria de una amplia manifestación social para el próximo día 25 de Octubre en Zaragoza.

Esta lucha cimentada sobre compromisos concretos: no colaboración al cierre de dependencias, no firma de convenios regresivos, no firma del Expediente de Regulación de Empleo, nítida oposición al A.V.E..... es nuestro compromiso y nuestra forma de trabajar “de verdad” por una sociedad más justa.

Más allá de la firma vacía de manifiestos repetidos, apostemos por compromisos concretos, mantenidos día a día. Hacemos un llamamiento a toda la sociedad a respaldar unas reivindicaciones imprescindibles para la defensa de un modelo de ferrocarril social.

Repercusiones de la ley de privatización del ferrocarril

Las Directivas Comunitarias y los Libros Blancos

En 1991 se aprobó la primera Directiva Comunitaria sobre la liberalización del ferrocarril: su objetivo era sentar las bases para una progresiva desregulación del sector, eliminando el carácter público y social que le caracterizaba –al referirnos a la Unión Europea, lógicamente, tenemos que hablar en pasado, puesto que hay ferrocarriles que ya han perdido totalmente este carácter –. A su vez, esta Directiva Comunitaria, tenía también la pretensión de hacer atractivo el potencial de negocio económico que posee el transporte ferroviario. Un potencial económico que en muchos casos no viene dado por la producción propia, sino por las subvenciones y ayudas con que las empresas públicas cuentan para mantener un servicio público.

A esta Directiva, la 91/440/CEE “sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios”, siguieron cuatro años después otras dos de carácter más concreto, la 95/18/CE “sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias” y la 95/19/CE, “sobre la adjudicación de capacidades de infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización”.

En el año 2001 se aprueba el llamado “primer paquete ferroviario”, que modifica las dos primeras mediante las Directivas 2001/12/CE y 2001/13/CE, y sustituye a la tercera con la Directiva 2001/14/CE, a la que añade “y certificación de la seguridad”, con la intención evidente de intentar salvaguardar su responsabilidad después de los problemas creados allí donde se habían traspuesto las Directivas originarias.

Actualmente está en trámite un “segundo paquete ferroviario”, compuesto por seis documentos: la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo “Hacia un espacio ferroviario europeo integrado”, una recomendación para negociar la adhesión al COTIF (Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril), tres propuestas de Directivas para modificar las Directivas 95/18/CE y 2001/14/CE, la 91/440/CEE y las 96/48/CE y 2001/16/CE, relativas a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo (de alta velocidad y convencional, respectivamente), así como una Propuesta de Reglamento “por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea”.

Es conveniente resaltar que el objetivo real de la política comunitaria de transportes no se refleja tan claramente en las Directivas como en los Libros Blancos, que establecen los objetivos precisos que se persiguen. En el caso del ferrocarril, hay que tener en cuenta sobre todo el Libro Blanco del Ferrocarril, titulado “Estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios”, de 1996.

En dicho Libro Blanco se reclama una equiparación del ferrocarril a la carretera en cuanto a la reducción de los requisitos de seguridad, teniendo en cuenta los costes y estableciendo el régimen de seguridad sobre la base del cálculo de orobabilidades: las inversiones en seguridad se limitarían a los casos en que la situación fuera tan grave como para que fuera previsible un accidente. En definitiva, lo que realmente se busca es la seguridad económica de las empresas privadas que pretenden entrar sin riesgos en un negocio que se les da hecho. La seguridad pasa a basarse en criterioss de rentabilidad económica, planteándose también la limitación de su carácter social. El actual Proyecto de Ley sigue más de cerca los propósitos del Libro Blanco que los requisitos de las Directivas.

Por su parte, el Libro Blanco del Transporte, “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”, publicado en septiembre de 2001, plantea la necesidad de incrementar las cuotas del ferrocarril allí donde la carretera está alcanzando sus límites o se encuentra de hecho colapsada. En ambos Libros Blancos la apuesta se orienta fundamentalmente, en lo que se refiere al transporte de viajeros, hacia la alta velocidad; en el del Transporte, en concreto, se habla de una infraestructura específica para mercancías, lo que en la infraestructura duplicada que se está creando, relegaría la oferta de servicio de transporte de viajeros al AVE.

La evidencia de que la política comunitaria de transportes prioriza la carretera hasta los límites de su capacidad es que, a los estados candidatos a ingresar en la UE, uno de los objetivos que la Comisión Europea les ha impuesto para su ingreso en la Europa del Capital es el fomento de la carretera y la reducción de su “excesivamente” amplia red ferroviaria.

A pesar de que ya en aquella época se reconocía que los costes del transporte no reflejaban los costes externos, hecho ya discutido en el Libro Verde Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte, que reconocía “que las condiciones de competencia priman la carretera en detrimento de modos de transporte más respetuosos del medio ambiente”, este reconocimiento no se ha plasmado en medidas reales, puesto que el transporte se plantea no como un derecho de los ciudadanos –a pesar de que venga recogido como tal en las leyes fundamentales– sino como un posible negocio.

La Situación de Nuestro Ferrocarril

Los diferentes gobiernos, socialistas o “populares”, han mantenido un doble discurso, en el que por un lado se ha argumentado, sin el menor pudor, con los beneficios ecológicos del ferrocarril pero construyendo más y más líneas de alta velocidad, o por otro con el derecho de los ciudadanos a la movilidad pero fomentando la carretera. En la práctica estas decisiones políticas llevaban y llevan, al abandono del ferrocarril.

Con este trasfondo de avance en la privatización de los servicios públicos, destrucción y precarización del empleo, fomento de la carretera y del AVE y abandono del ferrocarril convencional las empresas públicas ferroviarias han ido preparándose para la liberalización/privatización.

En 1996 se creó el GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias) por medio de la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales, método habitual cuando lo que se pretende es hacer modificaciones legales que eviten el debate social y parlamentario. La intención era explícita: avanzar en la segregación de la infraestructura (gestión y mantenimiento) y la explotación del ferrocarril, rompiendo la unidad característica de este modo de transporte. Ya en aquel momento la CGT advirtió de las consecuencias que podía traer esta situación: desaparición del ferrocarril como servicio público y deterioro de las condiciones de seguridad y del servicio ofrecido a los ciudadanos.

Entre las funciones que se asignaban al GIF se incluía la construcción de nuevas infraestructuras, y la administración de éstas o de las ya existentes. El primer cometido encomendado al GIF consistió en la construcción de la línea de alta velocidad Madrid - Barcelona - Frontera Francesa (aunque no llega a la frontera puesto que el último tramo, Figueres-Perpignan, se adjudicó a un consorcio privado para su construcción y gestión).

La idea inicial era que el GIF se encargase igualmente de la gestión del tráfico y del mantenimiento de la infraestructura. RENFE prestaría los servicios ferroviarios abonando un canon. Sin embargo, ante la falta de capacidad del GIF para llevar a cabo la regulación de la circulación y el control de la seguridad, estos cometidos se otorgaron a RENFE mediante un Convenio.

La estructuración de RENFE en Unidades de Negocio en 1989 y la creación del GIF en 1996 no surtieron el efecto buscado, que era iniciar la segregación del ferrocarril, dividiéndolo en fragmentos vendibles.

El fracaso de la puesta en funcionamiento de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lérida marca, también, el fracaso de la liberalización y del modelo de ferrocarril del Gobierno. La construcción de una infraestructura por una multitud de empresas –situación similar a la que se da en Gran Bretaña con el mantenimiento– supuestamente dirigidas y coordinadas por una entidad ajena por completo a los problemas del ferrocarril, que desconoce totalmente las características y circunstancias de la explotación ferroviaria, se ha demostrado inviable.

En estos momentos nadie conoce la situación de las infraestructuras y de los sistemas de control, señalización, seguridad y abastecimiento de energía; la incógnita ahora es la incierta posibilidad de que puedan circular trenes por ella, al menos con garantías de seguridad.

Proyecto de Ley de Privatización del Ferrocarril

El 14 de diciembre de 2002, el Ministerio de Fomento presentó al Consejo de Ministros un Anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario, junto con una Memoria Justificativa y dos borradores de estatutos de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

y RENFE Operadora, que surgirían de la segregación de RENFE y FEVE y la incorporación del GIF.

El PP intenta pasar el rodillo de su mayoría absoluta rechazando de entrada todas las enmiendas a la totalidad, basadas en las propuestas enviadas por CGT a todos los Grupos Parlamentarios.

Durante todo este proceso, UGT y CC.OO. mantenían con el Gobierno reuniones cuyo contenido y alcance han ocultado tanto a la sociedad como a los ferroviarios y a sus propios afiliados, al tiempo que trataban de paralizar al colectivo ferroviario con un discurso tranquilizador cuando no descaradamente desmovilizador.

El 29 de enero de 2003 el Consejo Económico y Social emitió un Dictamen sobre el Anteproyecto, dándole el visto bueno y valorando positivamente el hecho de que vaya “más allá de la mera transposición de las Directivas comunitarias”, aceptado incluso por la parte social, principalmente CC.OO y UGT, que anteriormente se había manifestado en contra de esta posibilidad y de un Anteproyecto que no ha contado con ningún tipo de participación y/o consenso.

El aspecto fundamental que presenta el Proyecto de Ley es la segregación de la infraestructura y el transporte. La justificación que se presenta, una supuesta obligatoriedad establecida por las Directivas Comunitarias, es totalmente falsa, puesto que la legislación de la UE permite la existencia de empresas integradas.

La fórmula empleada es el cambio de denominación de RENFE con la incorporación del GIF, por el nombre de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, intentando dar una sensación de continuismo. Por otra parte se crea una nueva entidad denominada RENFE-Operadora, que asumiría los efectivos y obligaciones relacionados con la explotación del transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

No obstante es importante destacar que los detalles de esta segregación, en cuanto al reparto de los bienes muebles e inmuebles y los trabajadores que quedarían adscritos a cada empresa, se sustraen a cualquier posible debate, al reservarse el Gobierno su definición mediante Orden del Ministro de Fomento. A este respecto, y con las múltiples “experiencias” que hemos tenido, no supone garantía alguna que se mencione la “audiencia previa de los representantes de los trabajadores”.

En una situación similar de indefinición queda el futuro de la actual empresa pública FEVE, para la que se prevé “un reglamento específico que establezca su régimen jurídico”.

Esta separación implica la ruptura de los sistemas integrados de seguridad en un medio de transporte que cuenta, como una de sus ventajas definitorias, con un índice de seguridad muy superior a la carretera debido, en buena parte, a la existencia de sistemas de seguridad comunes a infraestructura y vehículos.

Es significativo que en Alemania, con un proceso de reforma bastante avanzado y ante sectores que abogaban por profundizar la misma acercándose al modelo británico (Informe de la Comisión Pällmann), los concedores directos del sistema ferroviario alemán, y entre ellos el presidente de Deutsche Bahn (los ferrocarriles alemanes), estimaron indiscutible y fundamental que la unión de la red (infraestructura) y el servicio (explotación) no puede romperse, paralizando este proceso porque habría supuesto la desaparición de las garantías de seguridad.

Esta unidad infraestructura-explotación conforma un sistema que es el principal garante de la seguridad en el transporte ferroviario. Al contrario de lo que sucede en la carretera, los elementos de seguridad están conjugados y forman un todo, y deben desarrollarse conjuntamente.

Es fácil prever además que las empresas privadas que utilicen una infraestructura, no van a sentirse vinculadas por la implantación de nuevos sistemas de seguridad desarrollados por el administrador de la infraestructura, o por la modificación de los ya existentes, y que en el mejor de los casos se le

exigieron como requisito al serle adjudicada una determinada capacidad; menos aún van a participar en el desarrollo de estas mejoras.

Además por su complejidad y coste estas innovaciones se van introduciendo poco a poco, y no siempre alcanzan a todas las líneas.

Respecto al funcionamiento de la red ferroviaria, el Proyecto de Ley prevé la clausura de líneas “cuando el resultado económico de su explotación sea altamente deficitario”, dejando a la potestad del Gobierno la capacidad de decidir en cualquier momento el cierre de una línea por intereses ajenos al interés público, puesto que económicamente todas las líneas de ferrocarril se pueden considerar “altamente deficitarias”.

Una situación a la que no escapa ni el tan promocionado AVE, que cuenta con una elevada financiación tanto para la construcción y el mantenimiento de la infraestructura y del material como para mantener un precio reducido en los billetes.

Antes de la clausura de una línea, el Ministerio de Fomento planteará a las Comunidades Autónomas o Entidades Locales la posibilidad de que asuman la financiación de la administración de dicha línea. Los territorios con mayores problemas económicos, que son precisamente los que cuentan con un mayor déficit de infraestructuras en general y de transporte en concreto, tendrán mayores problemas para asumir el coste del mantenimiento del ferrocarril, lo que supone condenarlos a agrandar las diferencias y los desequilibrios territoriales. Las relaciones que en la actualidad se sustentan mediante convenios en los que las Comunidades Autónomas tienen que subvencionar el servicio, como Teruel, Huesca, Zamora o Soria, hablan por sí solas.

Nuevamente se relegará a los ciudadanos actualmente más desfavorecidos por distribución geográfica, que perderán uno de los ya escasos servicios de los que disponen. El desigual tratamiento que en materia de transporte supone la creación de líneas de alta velocidad, a las que se han destinado la práctica totalidad de inversiones en ferrocarril, y el abandono durante décadas del ferrocarril convencional, se refuerzan con esta nueva medida, incidiendo en la injusticia contra los menos favorecidos y en el desequilibrio territorial.

Las garantías de movilidad de los ciudadanos y el “derecho a acceder al servicio de transporte, en las adecuadas condiciones de calidad y seguridad”, no se refiere al derecho de los ciudadanos, sino al supuesto derecho de las empresas privadas a beneficiarse de los derechos reconocidos constitucionalmente a las personas, pudiendo privar de estos derechos a la comunidad en caso de que no aporten beneficios, o bien aumentar su precio, sea a través de las tarifas que pagan los usuarios o mediante subvenciones públicas que paga el ciudadano.

Además en los núcleos urbanos y proximidades de los mismos afectados por la alta velocidad, se produce un efecto que fomenta la especulación inmobiliaria, con el consiguiente encarecimiento de la vivienda repercutiendo negativamente en los ciudadanos. También se fomentan injustificables recalificaciones de terrenos con el único fin de generar plusvalías a toda costa que solo benefician a grupos privilegiados.

También esta situación se verá agravada en caso de salir adelante el Proyecto de Ley, que establece que “los bienes de dominio público vinculados a las líneas” actualmente administradas por RENFE, “dejarán de pertenecer o estar adscritos a ésta”; además de descapitalizar al ferrocarril, se crea una situación favorable a la especulación. En el mismo sentido, se limitan las capacidades y competencias de las Comunidades Autónomas y de las Administraciones Locales.

En definitiva, lo que plantea el Proyecto de Ley del Sector Ferroviario es la segregación de las empresas ferroviarias, la división posterior en numerosas empresas operadoras privadas y el cierre de las líneas en las que el capital privado no tenga un interés específico. Las consecuencias son la

profundización en el abandono del ferrocarril convencional y la pérdida del carácter público y social del ferrocarril.

Es el momento de que todos los sectores sociales defendamos con decisión el mantenimiento de nuestro ferrocarril y reclamemos que se reabran las líneas cerradas, se incentive su carácter público y se utilice para prestar un servicio público, seguro y de calidad.

Desde CGT nos oponemos rotundamente a esta Ley que persigue que el ferrocarril pierda definitivamente su carácter social y público, despreciando características esenciales e importantísimas de este método de transporte como es la seguridad.

La privatización en la sociedad

El trámite parlamentario (está en su recta final) que está siguiendo el Proyecto de Ley de “Liberalización” del Sector Ferroviario es precisamente eso, un puro trámite. El Go-bierno del PP pretende no tener en cuenta la opinión de la sociedad, del mismo modo que ha pasado el rodillo, de la forma más autoritaria, sobre las enmiendas a la ley presentadas en el Congreso.

En esta actitud de evitar cualquier atisbo de diálogo, está ignorando las numerosas voces que se están alzando contra la segregación de las empresas públicas ferroviarias y contra su posterior privatización.

Es evidente el fracaso que, durante años, ha definido el modelo británico de ferrocarril que nos quieren im-plantar aquí.

Otro fracaso ha sido lo ocurrido en línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Lérida. Una inauguración que tenían previsto para Octubre de 2002, y en la que se pretendía que marcara el pistoletazo de salida hacia la privatización del ferrocarril.

La interminable cadena de fracasos que viene marcando la construcción de esta infraestructura provocados por la ineptitud manifiesta de sus gestores con el Ministro a la cabeza.

Todo esto habría hecho, como mínimo, reflexionar a cualquiera, pero como en otras ocasiones no les parece necesario reconocer la evidencia cuando uno mismo se puede inventar otra realidad, despotricando contra todo aquel que ponga en evidencia el fracaso de la puesta en marcha promocional de “su” modelo de ferrocarril.

Porque cuando en el gobierno hablan de ferrocarril se están refiriendo exclusivamente a los trenes de Alta Velocidad. Un solo dato basta para delatarles: mientras en las líneas AVE se prevé invertir 41.000 millones de euros (Plan de Infraestructuras 2000-2007), para el mantenimiento de la red actual durante el 2003 es de tan solo 153 millones de euros; un presupuesto que según manifestaciones de Mantenimiento de Infraestructura de RENFE, y tan solo para actuaciones urgentes, debería ser incrementado como mínimo en 100 millones de euros.

Si el Sector Ferroviario Público tiene como objetivo satisfacer las necesidades de la población en materia de movilidad, y la accesibilidad debe ser precisamente una de sus características, la Alta Velocidad se basa en la creación de una demanda inducida, y desde luego no se caracteriza por su accesibilidad.

La privatización y fragmentación del Sector Público Ferroviario pone de manifiesto algo que es obvio: las empresas privadas no tienen el menor interés en invertir, en mejorar el servicio o en garantizar la seguridad, su único objetivo es incrementar sus beneficios a cualquier precio, y el precio resulta alto: falta de seguridad, deterioro del servicio, del material y de la infraestructura, incremento del gasto público y aumento de las tarifas, junto con la precarización laboral que a su vez influye en los aspectos anteriores.

El ejemplo del AVE Madrid-Sevilla es suficientemente esclarecedor. Los anteriores usuarios del ferrocarril, que lo utilizaban para cubrir una necesidad real de movilidad han sido expulsados hacia la carretera, pues se trataban fundamentalmente de personas que no viven en los centros económicos o que aún viviendo en ellos, no se pueden permitir los precios prohibitivos de este modo de transporte elitista.

En los últimos años, hemos asistido a una evolución de la política de transportes que ha resultado en su conjunto muy desfavorable hacia el Sector público Ferroviario, pasando de una apuesta desmesurada por el transporte por carretera, a una política enfocada hacia la privatización y el desmantelamiento de los servicios públicos ferroviarios.

Las consecuencias de esa política, evidencian 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.

Paralelamente se cierran líneas y se eliminan servicios. Por ejemplo: si RENFE contaba en 1970 con 13.668 Kilómetros de vía, en 1990 se habían reducido a 12.560 y en 1999 a 11.838 kilómetros. Esto mismo es trasladable a lo ocurrido en las otras empresas públicas del Sector Ferroviario.

Reducciones significativas que por si solas delatan lo que se pretende hacer, a pesar de discursos que pretenden enmascarar la situación. Se está llevando a cabo un falso fomento del transporte ferroviario, en el que se promueve un ferrocarril elitista, ajeno a los beneficios sociales y medioambientales del ferrocarril convencional. Se promueven la construcción de monstruosas infraestructuras destinadas a faraónicos proyectos de alta velocidad, pagadas por el conjunto de la sociedad y destinadas al uso de unos pocos.

Son conocidas y reconocidas por todos las ventajas del ferrocarril convencional: ambientales, territoriales, sociales y económicas. Sin embargo hay un factor primordial, la seguridad, que tiene una importancia trascendental y cuya degradación es por si misma un síntoma evidente de la política seguida durante los últimos años y consecuencia del modelo de ferrocarril que pretenden imponernos.

No hace falta ser adivino, ni tan siquiera situarse en clave catastrofista, para señalar las repercusiones más evidentes y negativas que conlleva la privatización del ferrocarril. Solo hace falta fijarse en lo múltiples ejemplos (Inglaterra, Alemania, Nueva Zelanda, ...) de los que ya podemos sacar conclusiones:

1. Aumento del gasto público
2. Poner en manos de empresas privadas un servicio público que ha sido creado y costeado por la sociedad.
3. Encarecimiento de las tarifas
4. Desaparición de servicio
5. Pérdida de seguridad y aumento de la accidentabilidad.
6. Destrucción y precarización del empleo.
7. Enorme impacto ambiental en la construcción de las líneas de Alta Velocidad.

Los usuarios del Sector Público Ferroviario y la sociedad en su conjunto como propietaria vamos a notar de manera inmediata las repercusiones de esta “transformación” que pretende imponernos el gobierno del PP.

Nuestra intención es que el Sector Público Ferroviario siga siendo un servicio público que responda a las expectativas y demandas de movilidad del conjunto de la sociedad, con unos servicios

satisfactorios y unas tarifas asequibles, y por supuesto, garantizando la seguridad frente a cualquier otro criterio.

Sobre todo porque hay alternativas viables y lógicas, toda la sociedad, en su doble papel de usuaria y propietaria de ese Sector Público Ferro-viario, debe participar e intervenir en las decisiones que afecten al futuro del mismo.

Las organizaciones sindicales y sociales estamos obligadas a manifestar nuestro contundente rechazo a una Ley guiada por intereses privados, y contraria a los intereses de tod@s l@s ciudadan@s.

Segregación en las empresas públicas del sector

Una vez que los grandes capitales de las multinacionales que operan, o pretenden operar, en la industria ferroviaria, se dan cuenta de que pueden conseguir grandes beneficios a costa de las distintas redes ferroviarias existentes (sufragadas por el conjunto de la sociedad) deciden, con la complicidad de los Gobiernos, realizar las actuaciones tendentes a dismantelar el Sector Público Ferro-viario y a ir creando una multitud de Empresas operadoras que compitan entre ellas con intereses puramente economicistas.

Para conseguir sus objetivos, estos grupos empresariales pretenden arrebatarnos nuestro Sector Ferroviario público y social, aunque eso sí, sin renunciar a las subvenciones que los Estados otorgan por viajero transportado.

A través de las Normativas liberalizadoras emanadas desde la Comunidad Europea, están consiguiendo que se dismantelen todas las redes públicas de transporte ferroviario. Con su ambigüedad calculada en contenidos y redactados, fueron formuladas intencionadamente para que cada Gobierno las interpretara a su conveniencia. De tal forma, que ha habido Estados que privatizaron a gran velocidad su servicio ferroviario (los ferrocarriles británicos) y otros lo están haciendo de forma más paulatina. Pero todos tienden a un mismo fin: que la sociedad pierda la propiedad de su Sector Ferroviario.

En el Estado Español, que cuenta con una desvencijada red de transporte ferroviario, muy por debajo en calidad a la de los Estados industrializados de Europa, las medidas adoptadas por los distintos Gobiernos del PSOE y del PP hacia la privatización, se han caracterizado por la pérdida de plantilla, el abandono paulatino y constante del servicio público y social del transporte ferroviario convencional, y por el desplazamiento de toda la inversión pública hacia las líneas AVE, especialmente en los últimos años.

Un servicio éste de AVE que sólo utilizan personas de alto poder adquisitivo debido a sus elevados precios y que además, supone una nula rentabilidad económica y social al conjunto de la población, sin olvidar los perjuicios que produce sobre el equilibrio de la zona.

Los Gobiernos Estatales, así como el Gobierno de Euzkadi en Euskotren, el de Catalunya en Ferrocarrils de la Generalitat, el del País Valenciá en FGV, el de la Comunidad de Madrid, ... y los Ayuntamientos que gestionan los Metros, han estado realizando actuaciones comunes consistentes en ir segregando las grandes Empresas matrices con el objeto de atomizar todo lo posible los servicios y a sus trabajadores, para hacerlo más goloso de cara a que se vaya introduciendo el conjunto de la industria de operadores privados.

Así esas Empresas Públicas Ferro-viarias, se han ido subdividiendo en Unidades de Negocio, en Gerencias o en Direcciones especializadas. Cada una de ellas sólo se preocupa de lo suyo y opera como si de una Empresa privada se tratara, sin preocuparse del servicio público y social conjunto que están obligados a proporcionar a la sociedad y que ésta les reclama.

Estos pasos y medidas han seguido diferentes etapas según la Empresa de que se trate, en unas está a medio camino esta subdivisión y en otras este proceso se encuentra totalmente consolidado y en disposición de convertirse en Empresas Operadoras –preferentemente privadas– absolutamente diferenciadas entre sí, así como de la propia Empresa matriz.

Lo que se pretende para todas las Empresas que gestionan el Sector Público Ferroviario, incluyendo los Metros de las diferentes ciudades, es que dichas Empresas van a tener que competir con los operadores privados en todos los aspectos para que se les adjudique la explotación de futuros servicios. Esta competencia conlleva irremediablemente el ofertar costes de explotación ínfimos –incluyendo los relativos a Seguridad en la Circulación Ferroviaria– y a sustituir empleo fijo con derechos y en condiciones dignas por empleo precario en condiciones de esclavitud.

Otra actuación común llevada a cabo por todos los gestores de las Empresas Ferroviarias del Estado Español, es la cada vez mayor externalización de muchos servicios que antes realizaban trabajadores de estas Empresas y que ahora, son realizados por Empresas subcontratadas que tienen trabajadores en precario y que ofrecen un servicio deficiente y no especializado.

Esto provoca situaciones ya conocidas por todos, en las que el beneficio prima por encima de las inversiones en seguridad, formación, necesidades sociales, etc.

Es una realidad palpable que el Transporte Ferroviario privado resulta considerablemente más caro a la sociedad que el Ferrocarril público. Allí donde se ha privatizado, ha existido un enorme incremento en los costes que sufraga el conjunto de la ciudadanía. Ahí están los ejemplos ilustrativos del Reino Unido y de Alemania, en donde los operadores privados que gestionan los servicios ferroviarios, han llegado a recibir en un año el doble de subvenciones de lo que recibía la antigua Empresa Ferroviaria Estatal.

Asimismo, es una prueba más que evidente, que cuando impera la rentabilidad a cualquier coste los servicios ferroviarios de carácter social y seguro se resienten de forma alarmante en detrimento del conjunto de la sociedad.

NUESTRO COMPROMISO

Las Secciones Sindicales del Sector Ferroviario de CGT, reafirman su voluntad de seguir luchando por un transporte ferroviario colectivo, público y eficaz, donde los trabajadores tengan unas condiciones de trabajo dignas, manteniendo y aumentando el número de puestos de trabajo, donde la sociedad pueda disfrutar de un Sector Ferroviario Público en que prime la calidad del servicio y la seguridad de todos, obligando a las Direcciones técnicas y políticas al mantenimiento de un servicio público, seguro y efectivo.

Sabemos que la tarea no es fácil, siendo imprescindible la complicidad y ayuda de la ciudadanía en general para conseguirlo.

Por todo esto, es tan importante la MANIFESTACIÓN del 25 de octubre en Zaragoza, para que la sociedad exija su participación directa.

El sector en el ámbito internacional

En 1991 la UE publica la Directiva 91/440/CEE, “sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios”, en la que plantea la segregación de Infraestructura y Transporte (aunque, más por miedo que vergüenza, no la hace obligatoria) y la entrada de operadores privados. En 1996, el Libro Blanco “estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios” es más explícito en los objetivos y más crudo en la valoración de unas consecuencias que asume plenamente, entre otras la precarización y destrucción de empleo y la disminución de la seguridad.

Sin embargo, la aplicación de las medidas propuestas por la Comisión Europea se vio entorpecida por la realidad; la privatización y fragmentación de los ferrocarriles británicos dio lugar a una situación trágica que puso de manifiesto algo que era obvio.

Finalmente el gobierno británico se vio obligado a renacionalizar la infraestructura y a intentar acotar la voracidad de los operadores privados, retirando la concesión a una multinacional. El camino de vuelta de la privatización es tortuoso, pero no imposible; el mal causado, sin embargo, es difícilmente reparable.

De hecho, esta situación impidió que en la modificación de las directivas comunitarias llevada a cabo en 2001 se convirtieran en obligatorias las medidas que hasta entonces sólo habían sido posibilidades.

Menos drásticas, y por tanto de consecuencias menos trágicas, las reformas llevadas a cabo en otros ferrocarriles comunitarios han resultado sin embargo contraproducentes y peligrosas.

En Alemania se transforma la empresa pública DB en un Holding de empresas que, hasta la fecha, se mantienen como de titularidad pública; la propuesta de llevar a cabo una segregación efectiva de infraestructura y transporte fue combatida y paralizada por los técnicos y por el propio presidente de DB, que demostraron que esta medida impediría garantizar la seguridad. Aunque los sindicatos consintieron la reforma con la condición de que no supusiera reducciones de plantilla, la destrucción de empleo ha sido una de las más drásticas de la UE, con 330.000 puestos de trabajo eliminados y otros 60.000 previstos hasta 2004. También está previsto eliminar 20.000 km de red ferroviaria. La situación económica mientras tanto se ha vuelto insostenible, y la medida de subir las tarifas lo único que ha conseguido es el rechazo social y la pérdida de un gran número de viajeros.

La reestructuración leve llevada a cabo en Francia, con la separación puramente administrativa de la infraestructura (el mantenimiento sigue haciéndolo la empresa estatal SNCF), cuyo propósito era sanear la deuda, ha acabado siendo un fracaso con un incremento vertiginoso de la deuda.

En el extremo opuesto, el gobierno en Bélgica han decidido no llevar a cabo reestructuración alguna y mantener un ferrocarril integrado y público, sin que ello le suponga el menor problema comunitario.

De todos los modelos fracasados posibles, el Gobierno del PP decidió adoptar el británico.

Los últimos accidentes en Gran Bretaña y la constatación del fracaso de este modelo segregado y privatizado, impidieron al Gobierno cumplir su calendario, pero no le hicieron desistir o modificar su idea. Las consecuencias las podemos constatar en el modelo en que se basa: reducción de la seguridad, inviabilidad del transporte, nuevas desapariciones de servicios, aumentos de tarifas, incremento del gasto público para costear los beneficios de las empresas privadas, destrucción del empleo y precarización laboral.

En el ámbito ferroviario CGT ha priorizado la seguridad y la defensa de un Sector Público Ferroviario, dos cuestiones inseparables entre sí e inseparables igualmente de la defensa del empleo y las condiciones laborales y de la lucha contra la precariedad.

Durante años CGT ha trabajado conjuntamente con Sindicatos europeos dispuestos a combatir la privatización y a luchar por un Sector Público Ferroviario de todos y para todos: SUD-rail (Francia), SAC (Suecia), FLTU-CUB, ORSA y UCS (Italia), RMT (Gran Bretaña), participando mutuamente en asambleas y movilizaciones, editando materiales conjuntos, dirigiéndonos unidos a las instituciones de la UE, hasta llegar a la realización de una Huelga Inter-nacional Contra la Privatización el 18 de marzo de 2003.

Este trabajo conjunto con las citadas Organizaciones se lleva realizando desde hace algunos años, pero ha sido en 2003, cuando se está haciendo de una forma particularmente dinámica, siendo el eje de las reuniones la Huelga Internacional, que se empezó a perfilar en la reunión mantenida en Florencia en Octubre de 2002.

A raíz de esa fecha se están manteniendo reuniones periódicas en las que se han tratado los siguientes temas:

- El 15-01-2003, se celebra una reunión en Roma, donde se establecen aspectos técnicos de la Huelga y materiales como el Cartel y el Comunicado conjunto.
- El 20-02-2003, los compañeros de SUD-Rail de Toulouse participan en Barcelona en un Acto público y en Asambleas en varios Centros de Trabajo.
- El 06-02-2003, se celebró la Jor-nada Internacional Pública sobre la Liberalización del Ferrocarril en Europa, y los compañeros de los Sindicatos Europeos realizan Asambleas en RENFE en varios puntos del Estado Español.
- El 08-04-2003, se celebra la reunión en Paris en la que se valoran las movilizaciones realizadas.
- El 19-05-2003, en Florencia se tratan aspectos concretos sobre la coordinación entre Sindicatos.
- El 26 y 27 de Junio de 2003, CGT asiste al Congreso de SUD-Rail en Paris.
- Y para los próximos días 3 y 4 de Octubre de 2003, tendrá lugar una reunión de Sindicatos Ferroviarios en el marco de los Encuentros Internacionales de Sindicalismo Alternativo en Barcelona.

En definitiva, desde CGT siempre hemos pensado que es necesario y por consiguiente beneficioso para los trabajadores, mantener una coordinación con aquellos Sindicatos Euro-peos con los que tenemos unos planteamientos comunes y así seguiremos actuando.