

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO
SECRETARÍA INTERNACIONAL

INFORME DEL SFF-CGT

LOS PRECEDENTES

El 31 de diciembre de 2004, la antigua empresa pública integrada RENFE, fue dividida en dos empresas con forma de "entidad público empresarial", quedando Adif como administrador de la infraestructura ferroviaria y encargado de la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad (mediante endeudamiento) y Renfe-Operadora como el operador público de viajeros, de cara a una futura y previsible, en el tiempo, liberalización. En esa misma fecha se liberalizó el tráfico de mercancías, dando entrada a las empresas privadas.

No hubo entonces respuesta sindical unitaria, ya que SEMAF-CCOO-UGT pactaron con el gobierno de entonces del PP las enmiendas a la ley, sin que el nuevo gobierno del PSOE modificara una sola coma de lo que aquel aprobó.

El primer paso ya estaba dado: la fragmentación en dos empresas. Pero esto es solo la parte más visible del iceberg, ya que con la entrada en segmentos del trabajo auxiliar y de mantenimiento ferroviario de un gran número de empresas privadas en trabajos auxiliares o de los fabricantes de material ferroviario, la fragmentación ferroviaria se hace notar cada día más.

Las nuevas empresas recibieron del gobierno un reparto salomónico de la plantilla de la antigua RENFE (aproximadamente 15.000 trabajadores en cada una

El estado español, a través del Ministerio de Hacienda, saneo en el año 2006 las cuentas del ferrocarril y saldo la deuda histórica entonces existente con la antigua RENFE (5.000 millones de euros) y con ello comenzó un nuevo proceso de endeudamiento acelerado, basado en el caso de Adif en la construcción de una red de líneas de alta velocidad cuyo objeto era unir todas las capitales de provincia, como prometían los políticos de PP y PSOE. Para la Renfe-Operadora, el endeudamiento llegaría rápidamente con la compra de una nueva flota de trenes enfocada a llenar las líneas de alta velocidad, como si de un país superpoblado se tratase. Pronto se demostró que la flota estaba sobredimensionada, estando actualmente trenes que han costado muchísimo dinero apartados en vía muerta.

MERCANCÍAS

Durante los siete años que preceden a la situación actual y pese a las facilidades de la liberalización, hemos visto el escaso desarrollo de las empresas privadas de mercancías, debido sobre todo a la falta de infraestructuras adecuadas, de accesos a los puertos, de terminales de transporte intermodal, etc. El tremendo bajón de una economía que estaba basada en la construcción hizo el resto. Renfe-Operadora, por su parte, en este sector del transporte ha seguido perdiendo cuota de mercado, fruto del desinterés más absoluto por dichos tráficos. Actualmente la cuota de mercado del transporte de mercancías en España es del 3%, lejos de la media europea.

Quizás lo más reseñable haya sido la apertura del primer corredor de mercancías de ancho UIC que une el puerto de Barcelona con la red francesa, pero a través de un túnel privado de peaje (Le Perthus) financiado por un consorcio franco-español llamado TP Ferro. Este corredor ha incrementado notablemente sus tráficos al igual que el puerto de Bilbao.

Pese a todos estos datos y a que la Unión Europea le ha instado reiteradamente a que desarrolle el Corredor Mediterráneo y el Atlántico, donde ya existen infraestructuras ferroviarias, el gobierno se fijó su apuesta por un Corredor Central a través del Pirineo, con vistas a no hacer ninguno de los tres y seguir transportando por carretera las mercancías.

VIAJEROS

Los tráficos de viajeros interurbanos crecieron con la llegada de la alta velocidad, pero los elevados precios de los viajes AVE siguen echando a muchos viajeros a la carretera, ya que las líneas de tráfico convencional van pereciendo en el olvido programado, perdiéndose por ese lado los viajeros que al final ganaron al transporte aéreo.

El desarrollo de las líneas de cercanías de las grandes ciudades ha quedado truncado por la falta de recursos económicos y por la falta de interés en invertir en cualquier cosa que le quite tráficos a la carretera.

La red catalana de cercanías (Rodalies de Catalunya) es el primer paso de un proceso de regionalización/liberalización, que al igual que ocurre en otros países puede llevar a la privatización directa. Allí la organización del servicio es competencia de la Generalitat de Catalunya y Renfe-Operadora es únicamente la empresa prestadora del servicio. Otras comunidades también han solicitado las competencias de gestión que, ya por decreto ley, les permitiría cambiar de empresa operadora mediante la correspondiente licitación.

EL MOMENTO ACTUAL: EL GOBIERNO DEL PP PRETENDE DAR UN AVANCE LIBERALIZADOR PARA BRITANIZAR EL MODELO FERROVIARIO ESPAÑOL

La primera pretensión del actual gobierno del PP de Mariano Rajoy, era la venta de activos públicos para poder pagar el enorme agujero económico generado en la banca por los especuladores y ladrones político-financieros alrededor del sector inmobiliario y, por otro lado por las pésimas y corruptas administraciones de los últimos años, cargadas de nepotismo y de proyectos faraónicos de escasísima utilidad para los ciudadanos.

Con ello se abre la actual etapa que vivimos, donde se pretende fragmentar y fragmentar para venderlo todo de manera progresiva y donde el actual gobierno pretende consagrar el económica y medioambientalmente inviable sistema de alta velocidad para todos, a costa de destruir el sistema ferroviario convencional, necesitado este último de una urgente modernización, tanto en el sentido de renovar la infraestructuras obsoletas como en el de la adaptación de los trazados a la realidad actual, que ya en muchos tramos de vía responden a las necesidades industriales del siglo XIX, cuando fue construido y no a las necesidades actuales.

Una de las primeras medidas tomadas por el gobierno es la desinversión en todas aquellas empresas participadas por Adif y Renfe. La larga lista resultante arrojó auténticas sorpresas: desde consorcios creados para la llegada de la alta velocidad a las ciudades (especulación urbanística), antiguas empresas no liquidadas sin utilidad práctica, hasta las empresas que gestionan los parkings, o las creadas con los fabricantes de material ferroviario para el mantenimiento de los trenes. De momento, solo algunas se han liquidado

El gobierno del PP ha utilizado la vía del decreto ley, como fórmula para hacer su liquidación del ferrocarril público: Los RD Ley 22/2012 y RD Ley 4/2013 vienen a establecer la liberalización total del tráfico de viajeros y abre la vía a la posterior privatización, fijando el 31 de julio de 2013 para comenzar la Liberalización del Ferrocarril en tres paquetes:

- Por Orden Ministerial.- Los trenes turísticos (*Trans-Cantábrico, Al-Ándalus, etc.*) y trenes donde el viaje sea solamente “una parte más del paquete que se vende”.
- A través de Consejo de Ministros, cuando el gobierno lo considere oportuno: licitaciones de Cercanías y Regionales, excepto las de Cataluña que dependen de la Generalitat, que tiene contrato con Renfe hasta el año 2015.
- A través de Consejo de Ministros, cuando el gobierno lo considere oportuno: Concurrencia trenes comerciales (surcos), Renfe concurriría con lo que tenga en ese momento.

Por otra parte, los decretos ley del gobierno contienen otras medidas importantes de muchísimo calado:

- **Dividir Renfe-Operadora en cuatro sociedades mercantiles**, en una especie de holding abierto al capital privado y alquilando el material excedente a las futuras nuevas empresas privadas que entrasen a operar.
 - **Adif pasa a ser el propietario de la Infraestructura ferroviaria** (antes era el gestor), una manera de hacer trampas para descargar así la deuda directa de las cuentas del estado.
 - **El Ministerio de Fomento ha limitado la consideración de servicio público (OSP)**, lo que ha afectado a más de 1 millón de viajeros al año. Afectará, sobre todo, a las regiones o lugares donde el tráfico de viajeros es actualmente más bajo. No buscan soluciones de modernización o adaptación de los horarios del servicio ferroviario. Esta medida ha dado lugar un importante número de protestas ciudadanas, trasladadas a los ayuntamientos y comunidades. CGT y otras organizaciones sindicales participamos activamente en las mismas.
- **Líneas declaradas ineficientes, por estar por debajo del 15% de aprovechamiento, 30 de 118 relaciones.**
 - **Se suprimen 779 trenes, de un total de 3.374 trenes semanales de Media Distancia.**
 - **172 estaciones dejarán de tener parada de tren**

- **Otras 163 estaciones tendrán una única parada por sentido.**

- como consecuencia de Art. 11 de la Ley del Sector Ferroviario y por aplicación del Real Decreto 22, antes del 30 de junio saldrían las líneas que se mantienen y las que se cierran en la Red Convencional. También antes del 23 de agosto saldría el catálogo de líneas que se quedan en Adif y cuales en las comunidades autónomas.
- Desaparición de la empresa pública de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), para integrarse en Adif y Renfe. Hasta el momento, la integración que se hizo efectiva el pasado 31 de diciembre ha sido una vulgar farsa, en especial para el personal ferroviario.
- Un recorte presupuestario de un 15% aproximadamente, que está afectando al empleo de las empresas públicas (no hay nuevos ingresos) y al de las empresas auxiliares en forma de despidos y reducción de jornada y salarios, sin olvidar de un endurecimiento de las condiciones de trabajo.
- El recorte presupuestario está suponiendo una degradación de las infraestructuras y las instalaciones ferroviarias. Si a eso se le une la escasez de repuestos, en breve habrá problemas.

El gobierno intenta vender en el exterior la marca Renfe para buscar nuevos contratos, pero camina en dirección contraria a los países de Europa donde, en contra de los deseos de la Comisión Europea, se resisten a la fragmentación de sus ferrocarriles y tienen las empresas ferroviarias de tipo público más potentes, como son los casos de Alemania o Francia.

El hecho no es ajeno al debate sobre el ferrocarril: son tiempos de crisis y el modelo que quiere imponer la Unión Europea es más inseguro, de peor calidad y más caro que aquellos modelos más integrados y donde prevalece lo público sobre el libre mercado.

El panorama se le complica al gobierno ya que las empresas privadas no están por hacer inversiones en costosos trenes de viajeros y solo esperan heredar el material de Renfe a precio de saldo. La aparición de empresas como SNCF, que ha solicitado trabajar en régimen de cabotaje el corredor AVE Figueras- Barcelona-Madrid distorsiona su escenario ideal para la entrada de empresas amigas al ferrocarril. Por otra parte la nueva Renfe-Mercancías que naciera de la división de Renfe-Operadora necesitaría forzosamente un socio inversor, ya que nacería técnicamente arruinada.

El trágico accidente de Angrois (Galicia), con el descarrilamiento de un tren S-130 en una curva difícil dentro de un tramo donde no funciona el sistema ERTMS ni otro sistema de seguridad que regule la velocidad y prevenga el fallo humano, ha dejado 79 personas sin vida y secuelas gravísimas para muchas otras.

El accidente ha dejado “con el culo al aire” la seguridad ferroviaria española que vendía el gobierno y ha permitido a la opinión pública visualizar los defectos de la idealizada red AVE, de la que tanto presumen los políticos con sus fotos inaugurales. Como telón de este trágico fondo está, una vez más, la fragmentación ferroviaria y la “chupuza”.

ANTE LA FALTA DE UNA RESPUESTA SINDICAL UNITARIA, DESDE CGT SEGUIMOS APOSTANDO POR LA MOVILIZACIÓN ACTIVA.

Como ya ocurriera en el anterior proceso de fragmentación, las grandes organizaciones del ferrocarril (SEMAF, UGT y CCOO) permanecen en desacuerdo con el gobierno, pero están dispuestas a pactar con él lo que haga falta.

Tras las movilizaciones del 2012 y la firma de los convenios colectivos laborales ninguna de estas organizaciones se han querido movilizar contra el ataque del gobierno, aunque con la “boca pequeña” reconozcan la gravedad de la agresión. Tampoco las organizaciones minoritarias (SF) están por la labor de movilizarse con asambleas, huelgas y otras acciones si no van acompañados de todas las demás, quedando su oposición en un mero discurso.

Desde CGT hemos intensificado el trabajo en los últimos meses para hacer frente a la agresión, manteniendo nuestros postulados sobre el modelo ferroviario público, contra la fragmentación, y en defensa del empleo, oponiéndonos a los distintos EREs e intentando aportar fuelle a las protestas ciudadanas.

CGT he hecho varios llamamientos al resto de organizaciones para movilizarnos unitariamente, sin obtener un posicionamiento de estas para recomenzar la lucha unitaria que se terminó con la firma de los convenios colectivos.

Tras hacer una manifestación en Madrid donde no participaron los otros sindicatos y hartos de esperar, desde CGT se convocó una primera huelga de 23 horas para el 31 de julio y paros parciales durante el mes de agosto. **El trágico accidente de Angrois supuso tener que aplazar las acciones convocadas: no nos pareció correcto hacer huelga en medio del funeral.**

Por su parte el Ministerio de Fomento aplazaba, obviamente, el proceso liberalizador, dándose un plazo para repensar sus próximas actuaciones, pero dejando claro en la última reunión mantenida tras el accidente de Angrois, que no renunciaba a su proyecto de liberalización y fragmentación.

EL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA POR ACTIVIDADES

LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA: ADIF

Adif sufre gravísimos problemas económicos, agobiada por una deuda de 14.000 millones de euros, fruto del endeudamiento endosado por el estado para la construcción de líneas AVE, llegando ya a tener problemas para pagar las nóminas de sus empleados, mientras busca sacar a la venta en Irlanda 600 millones de euros en participaciones para financiarse. A la vez estudia fórmulas de fragmentación para enmascarar la deuda a los ojos de Europa.

Todavía no lo han hecho ley, pero con la excusa del cumplimiento de la Norma SEC 2010 que de “aprobarse” sería para el 2014, pretenden segregar ADIF en dos empresas, esto que en

principio debería ser una cuestión puramente de cómputo de la deuda, ya que la norma SEC 2010 lo que establece es que las empresas que están por encima del 50% de deuda no pueden estar en las cuentas de la Administración pública y para ello pretenden dividir el Adif en dos:

- Adif Red Convencional o del estado.- con una deuda aproximada al 35%, pasara a ser Administración Pública, será titular de las infraestructuras ferroviarias, deberá cumplir la legislación europea en materia de surcos, cobrara los cánones y velara por la seguridad de las circulaciones e instalaciones.
- Adif Alta Velocidad.- que asumirá casi la totalidad de la deuda más del 55%, será Entidad pública, encargado de realizar las infraestructuras, totalmente privatizable (*Fibra Óptica, Energía, etc...*)

En ninguno de los dos casos se sabe con qué personal se quedaría cada una de ellas, pero no es difícil de adivinar que todo lo susceptible de privatizar se quedara con el mínimo de personal, a los demás ya se encargaran de “fumigar” con la aplicación de la última Reforma laboral.

Por otra parte, pretenden reagrupar el personal y reducir las bases de mantenimiento en un porcentaje de casi el 50% con lo que ello supondría para el empleo y su calidad, además del impacto que tendría en la calidad de mantenimiento y resolución de averías.

La política de Adif en las terminales de mercancías pasa por ir las privatizando total o parcialmente, dejando sin contenido ni ocupación efectiva a su personal.

La venta de billetes en las grandes estaciones que realiza para Renfe el personal de Adif, choca con el diseño liberalizado que nos quieren imponer. A medida que Renfe desarrolla su propio canal de venta, los trabajadores de Adif van quedando sin contenido y Adif se va retirando de la actividad. En los últimos años hemos asistido a negociaciones para que el personal de Adif-Estaciones pasase a Renfe con su actividad de venta de billetes, pero nunca se ha materializado nada. CGT lleva años, convocando paros en estos dos colectivos, sin apoyo de otras organizaciones.

Como al resto del personal del sector público (donde también está Renfe y la extinta FEVE) el gobierno nos ha robado el salario de la paga extra de Navidad para tapan la ruina de la banca. Adif sigue apretando para rebajar las condiciones de trabajo de su personal mediante cambios en los horarios de trabajo, supresión del pago de conceptos económicos, ...

RENFE-OPERADORA

En cumplimiento de los decretos del gobierno, el pasado 9 de julio, el Consejo de Administración de Renfe-Operadora aprobó su propuesta al gobierno de dividir la compañía en cuatro sociedades mercantiles y un ente público que coordinaría las actividades de todo el grupo, formado por Jefes y personal administrativo:

- Renfe Viajeros S.A.
- Renfe Mercancías S.A. (absorbiendo sus sociedades satélite actuales)
- Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A.
- Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A.

Dichas sociedades tendrían una estructura propia en cuanto a consejos de administración, de dirección y de gestión de su personal, pudiendo abrirse a la participación privada. Además nacerían con sus activos y su parte de la deuda, lo que haría prácticamente inviable la nueva sociedad de mercancías y pondría en serias dificultades a la de talleres.

Al igual que ocurre en Adif, Renfe-Operadora tiene una plantilla con la edad media muy alta, con un segmento de personal joven bastante pequeño.

Como el discurso empresarial siempre dice que sobra personal, los propios trabajadores presionan a las organizaciones sindicales para que les busquen la salida mediante un Expediente de Regulación de Empleo “dorado”, al estilo de los de los años anteriores, algo que ha pasado a la historia por mor de la crisis y los cambios legislativos que el gobierno ha sacado para reducir el gasto en pensiones y retrasar la edad de jubilación.

La empresa ha anunciado públicamente que quiere reducir casi 4000 trabajadores en los próximos cinco años y pretende cerrar talleres y depósitos reorganizando la ubicación del personal y del trabajo. Si bien desde el Ministerio de Fomento se han anunciado EREs en Renfe y Adif, para reducir personal en los próximos años, no han concretado nada aún. **CGT no ha firmado ningún ERE porque apuesta por el empleo de calidad y no por su destrucción.**

VIA ESTRECHA: FEVE

En esta empresa “semiextinguida” la situación no ha cambiado nada. El convenio colectivo de Feve, que no firmo CGT y que rige para los trabajadores que pasan a Renfe y Adif sigue sin registrarse en el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, no se ha solucionado la integración del personal en Adif y Renfe a efectos de habilitaciones ferroviarias, ni la integración de su representación sindical que sigue en el limbo. El Ministerio de Fomento se niega a integrar a los trabajadores plenamente en Adif o Renfe argumentando que le sale más caro y que de hacerlo, le obligaría a despedir trabajadores.

SERVICIOS AUXILIARES A BORDO

Cremonini Raíl Ibérica es la empresa que actualmente tiene en los trenes españoles las concesiones de servicios bordo y suministro de catering. El mes de noviembre traerá la renovación o cambio de empresas estando la licitación actualmente en curso, de dos contratos que contemplan una importante reducción del presupuesto y prestaciones.

La versión de la actual empresa es que para continuar debería reducir su plantilla en 400 trabajadores, bajar el salario a los que quedan un 15% y hacerles trabajar más.

Además Cremonini ya ha intentado varias veces, sin éxito, hacer varios ERTes para ahorrar costes

La intención de Renfe Operadora de reducir el contrato en base a eliminar prestaciones de servicio a bordo y además la finalización del contrato en noviembre del 2013 hace presuponer el peligro de muchos puestos de trabajo de no tomar medidas. En ese sentido desde CGT está tomando iniciativas para poder tomar cuantas medidas se consideren necesarias para garantizar el futuro de los empleos.

SERVICIOS AUXILIARES EN TIERRA

Al igual que en el resto del ferrocarril, el recorte presupuestario del 15% está afectando en forma de EREs con reducción de personal o ERTes para reducir jornada y salario al personal. **Llueve sobre mojado y la lluvia cae sobre la parte del ferrocarril donde más asentada está la precariedad laboral.**

Mientras tanto sigue sin firmarse el convenio colectivo de Contratas Ferroviarias, que aglutina a un gran número de trabajadores de limpiezas, servicios de removido y maniobras.

EL CASO DE COMFERSA

La intención del Ministerio de Fomento es extinguir esta empresa pública, sin que se haya planteado ninguna solución al futuro laboral de la plantilla. Esta sociedad está participada al 50% por RENFE Operadora y ADIF, que son por tanto responsables del futuro de esta empresa y del de sus trabajadores; sin embargo, tampoco estas entidades explican esta situación.

Desde el Sector Ferroviario de CGT convocamos concentración el día 13 de marzo en el Ministerio de Fomento en donde hicimos entrega de una carta dirigida a la Ministra, denunciando la extinción de Comfersa y la forma en que se está llevando a cabo, y reclamando garantías de un futuro laboral en el ferrocarril para los trabajadores y trabajadoras.

LICITACIONES EN EL SECTOR FERROVIARIO

Por otro lado los contratos con el resto de las empresas que trabajan para el ferrocarril la mayoría de ellos acaban entre mediados y finales de año, tanto Renfe como Adif pretenden en algunos casos internalizar esas cargas de trabajo y en otros sacar las nuevas licitaciones muy a la baja, lo que supondrá la pérdida de muchos puestos de trabajo.

- **Licitación:** (también denominada concurso público o contrato del Sector Público y Privado) es el procedimiento administrativo para la adquisición de suministros, realización de servicios o ejecución de obras que celebren los entes, organismos y entidades que forman parte del Sector Público.

- **El proceso de licitación en el Estado Español:** En el Estado Español tales procedimientos están regulados por el Real Decreto Legislativo 3/2011 de 14 de noviembre por el que se aprueba el texto refundido de Contratos del Sector Público, salvo en determinados sectores, que se regirán por la Ley 31/2007 sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales o por la Ley 24/2011 en materia de Defensa.

En el Sector Ferroviario el año 2013 va a suponer un aluvión de licitaciones en todo el sector que pasamos a enumerar:

CONTRATAS FERROVIARIAS:

(Macro concurso de limpieza).- El día 15 de diciembre de 2012 el Consejo de Administración extraordinario de Renfe Operadora adjudicó los tres lotes del macro concurso a nivel estatal. En la última semana de 2012 y primeras del 2013 se llevaron a cabo todas las subrogaciones de las empresas de limpieza.

SERVICIOS AUXILIARES Y ATENCIÓN AL CLIENTE: En este subsector debemos diferenciar las diferentes licitaciones según la actividad por ejemplo:

- **V-2alentis:** (Servicio de atención a **personas con movilidad reducida**): La vigencia del contrato entre V-2 y Renfe Operadora, finalizará su vigencia el 30 de septiembre de 2013.
- **Comfersa:** La actividad de esta empresa dividida en: Venta de billetes de Cercanías: la licitación estaría en el entorno de Octubre de 2013. (Esto sin confirmación oficial).
- **Ferroser:** Lleva la gestión de los centros de servicio, Atención al Cliente, Checkin, gestión de aparcamientos y Publicidad del ferrocarril está a punto de salir la licitación.

Relaciones Internaciones del SFF-CGT