

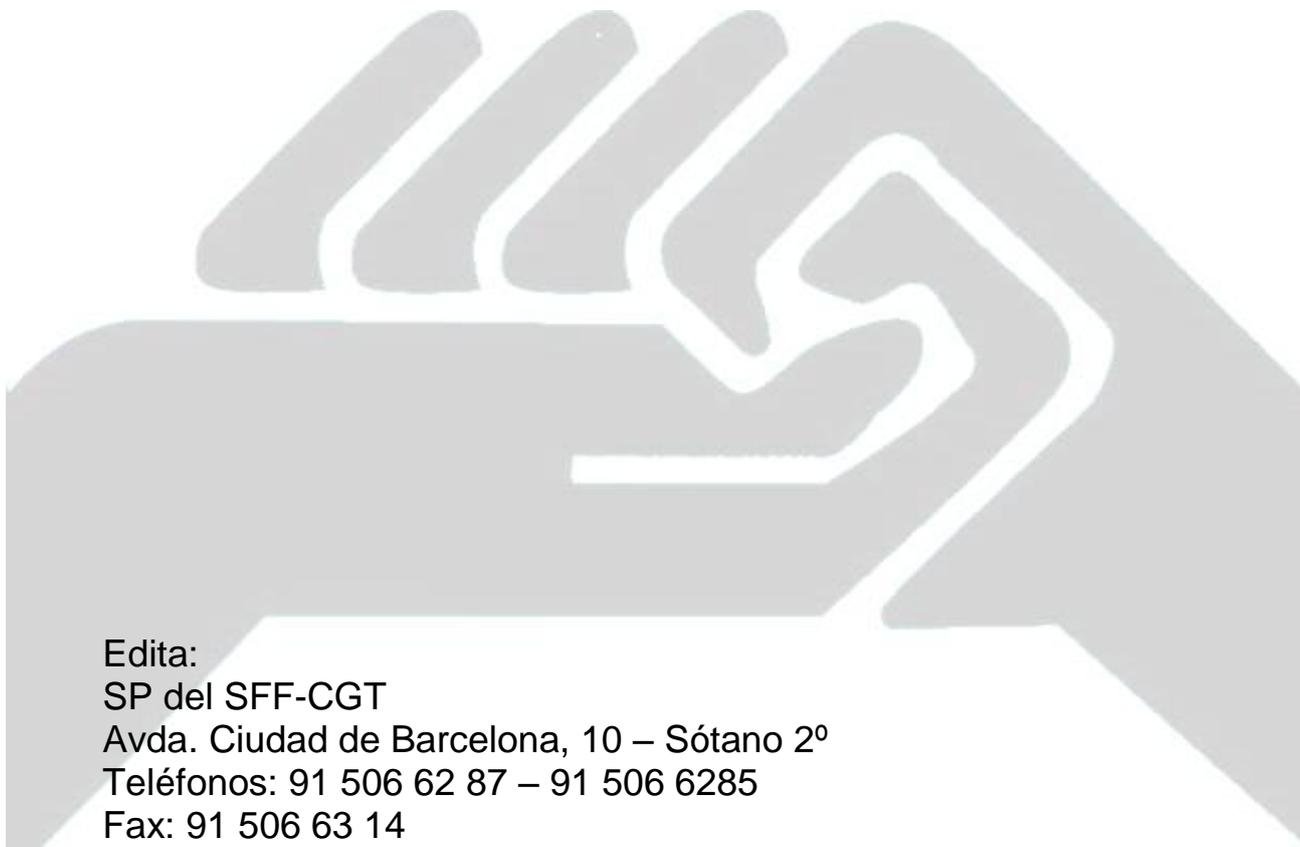
Febrero 2016

# NUESTRA ALTERNATIVA DE FERROCARRIL PÚBLICO Y SOCIAL



Sector Federal Ferroviario  
CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO





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

**Madrid, Febrero 2016**



**Confederación  
General del  
Trabajo**



**Ateneo  
Libertario  
Eladio Villanueva**



**Sector  
Federal  
Ferroviario**



# NUESTRA ALTERNATIVA FERROVIARIA

## #FERROCARRILPUBLICOSOCIAL

### índice

- BREVE INTRODUCCIÓN Y RESEÑAS HISTÓRICAS ..... Pág. 04
- PANORAMA ACTUAL FERROVIARIO EN ESPAÑA ..... Pág. 06
- RED CONVENCIONAL ..... Pág. 08
- RED DE ALTA VELOCIDAD ..... Pág. 12
- SITUACIÓN FERROCARRIL UNIÓN EUROPEA ..... Pág. 16
- CAMBIOS LEGISLATIVOS PRIVATIZACIÓN ..... Pág. 18
- PANORAMA LABORAL ..... Pág. 19
- ALTERNATIVAS, VIABILIDAD Y GESTIÓN PÚBLICA ..... Pág. 22
- REVERSIÓN DE LA PRIVATIZACIÓN ..... Pág. 25
- BIBLIOGRAFÍA, REFERENCIAS, PRENSA Y ENLACES ..... Pág. 26





- **1825:** Se pone en circulación EL PRIMER TREN VIAJEROS EN EL MUNDO entre Stockton y Darlington.
- **1837:** Inauguración del Primer ferrocarril español, La Habana-Bejual
- **1848:** Inauguración de la Primera línea peninsular: Barcelona-Mataró
- **Hasta 1942:** se descubre el potencial de desarrollo económico que conlleva la construcción de ferrocarril. Se fundan numerosas compañías que construyen y explotan las distintas líneas, basándose exclusivamente en intereses privados. Cada empresa construía su línea con el único criterio que imponían los intereses de los grandes empresarios y particulares adinerados e influyentes, sin una planificación y coordinación desde los distintos Gobiernos. Cada empresa elaboraba su propio reglamento y señalización. Muchas empresas fueron quebrando, siendo rescatadas económicamente con dinero público y/o vendidas a empresas ferroviarias extranjeras.

LÍNEAS CERRADAS O CON TRÁFICO RESTRINGIDO A MERCANCÍAS DESDE EL 1 DE ENERO DE 1985		
Línea	Clausura total (kilómetros)	Abiertas sólo para trenes de mercancías (kilómetros)
Vadollano-Los Salidos	18	
Jaén-Campo Real	121	
Guadix-Almendricos	161	
Caminreal-Calatayud-Burgos	315	
Villaloquejar-Ciudad Dosante	107	
Fuente de San Esteban-La Fregeneda	78	
Cinco Casas-Tomelloso	19	
Ripoll-San Juan de las Abadesas	10	
Riba.Roja-Llíria	12	
Cabanyal-Puçol	17	
Selgua-Barbastro	19	
Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda	37	
La Trinidad-Morón (*)		21
Córdoba-Almorchón (*)		135
Zuera-Gurrea de Gállego (*)		14
Quintanilla-Barruelo		13
Burgos-Villalonquejar		12
Toral de los Vados-Villafranca del Bierzo (*)		9
Villacañas-Quintanar de la Orden		25
Les Franqueses-Granollers (*)		3
Zafra-Jerez de los Caballeros (*)		47
Les Palmes-El Grao de Castelló (*)		7
Albatera-Torre Vieja (*)		26
Plasencia-Astorga		328
Valladolid-Ariza		254
<b>TOTAL</b>	<b>914</b>	<b>894</b>

(\*) Líneas en las que se mantuvo la adscripción al tráfico exclusivo mercante que ya estaba oficializado desde años atrás

- **Durante la Guerra Civil** se destruyó gran parte de la infraestructura construida durante el S.XIX y principios de S.XX.
- **1942:** el Régimen franquista decide fundar la empresa pública Renfe, aglutinando todo el ferrocarril de ancho ibérico, que vinculó al ejército. El dictador Franco entendió la importancia estratégica del ferrocarril para el control y gestión económica del país.
- **Durante los años siguientes,** el tren se convirtió en el medio de transporte y símbolo del éxodo masivo de la paupérrima población rural a las grandes ciudades, en busca de oportunidades de supervivencia.

- **1965:** se funda la empresa pública Feve, aglutinando los ferrocarriles de vía estrecha del país.
- Tras la muerte del dictador, se abre un período de potenciación de los servicios de Cercanías y Regionales, y a partir de **1985** se instauran las cercanías en las ciudades más grandes. Son el símbolo del transporte público, capaz de mover a millones de personas a diario, desde sus residencias a los grandes núcleos de población.
- **1992:** puesta en marcha de la primera línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla.
- **2005:** división de Renfe en dos entes públicos, Renfe Operadora y Adif, en consonancia con los primeros Paquetes Ferroviarios de la U.E. para liberalizar el ferrocarril. Decisión adoptada por el Gobierno a pesar que la normativa no impone segregación alguna.
- **2013:** año de la desaparición de la empresa pública Feve, siendo absorbida por Renfe Operadora y Adif.
- **24-julio-2013:** fatídico accidente del tren Alvia 4140, con 81 fallecidos y cientos de heridos, siendo uno de los más graves de la historia del ferrocarril español.
- **2014:** año del desmembramiento de las empresas públicas ferroviarias, para profundizar y acelerar la privatización del ferrocarril público: Desaparece Renfe Operadora, dividiéndola en 4 Sociedades Anónimas (una de alquiler de material a las empresas privadas) y un ente público que aglutina al cuerpo directivo como gestor de las distintas Sociedades Anónimas. Adif se segrega en dos entes separados; Adif y Adif- Alta Velocidad.
- **2015:** modificación de la Ley del Sector Ferroviario, que profundiza en la privatización y el desmantelamiento del sector público ferroviario.

## 2. PANORAMA ACTUAL FERROVIARIO EN ESPAÑA

El sector ferroviario en la actualidad, se encuentra fragmentado en un compendio de empresas públicas, privadas, transnacionales, pequeñas, etc. para gestión, servicios, construcción, mantenimiento y operación, que intentamos clarificar en el siguiente esquema:

### 1. EMPRESAS PÚBLICAS ESTATALES

- ADIF
- ADIF- ALTA VELOCIDAD

### 2. EMPRESAS ESTATALES CON CAPITAL PÚBLICO

- GRUPO RENFE:
  - EPE ( ENTIDAD PÚBLICA GESTORA DE GRUPO RENFE)
  - VIAJEROS S.A
  - FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A
  - MERCANCÍAS S.A
  - Renfe Alquiler S.A (alquiler de material rodante a operadoras privadas)



### 3. EMPRESAS PÚBLICAS AUTONÓMICAS

- FERROCARRILS GENERALITAT DE CATALUNYA
- FERROCARRILS GENERALITAT VALENCIANA
- EUSKOTREN (Transporte)
- EUSKAL TRENBIDE SAREA (Infraestructura, segregada en 2005)
- SFM (Ferrocarrils Mallorca)

### 4. EMPRESAS PRIVADAS TRANSPORTE FERROVIARIO

- **OPERADORAS TRANSPORTE MERCANCÍAS**

- CONTINENTAL RAIL ( GRUPO ACS)
- COMSA ( SCNF+FRET+OTRAS)
- AISA Rail
- IBERICA Rail
- CAF
- FERROVIAL

- **OPERADORAS TRANSPORTE VIAJEROS**

(A la espera de más rebajas de los cánones que han de pagar a Adif, ya fueron rebajados muy significativamente –Orden FOM/189/2015, pero aún así no ven un negocio claro):

- ACS
- Alsa Ferrocarriles, mediante su filial inglesa National Express (recientemente “rescatada” por los contribuyentes británicos, tras su quiebra )
- Veloi Rail, de grupo Planeta.
- ACCIONA
- CAF
- CONTINENTAL RAIL
- ECORAIL
- FERROVIAL

- **EMPRESAS AUXILIARES**

Desarrollan una gran diversidad de trabajos auxiliares dentro de la actividad ferroviaria:

Servicios Auxiliares de Atención al Cliente (FERROSER), maniobras en terminales de Mercancías, limpiezas, personal de talleres, reparación y mantenimiento de vehículos, mantenimiento infraestructura, gestión tráfico ferroviario (TP FERRO, de ACS, gestionaba el tráfico en el túnel de Pertús y tras declararse en quiebra, reclama al estado una indemnización de 300 millones de euros), gestión de sistemas de seguridad ferroviaria, gestión y explotación de estaciones, venta de billetes, gestión terminales de carga, explotación, investigación y desarrollo de la fibra óptica (de alta rentabilidad económica y extraordinaria proyección de futuro, de ahí la importancia de controlar el I+D referente a ello. Hasta el año 2013 estaba integrada en Adif, etc...

---

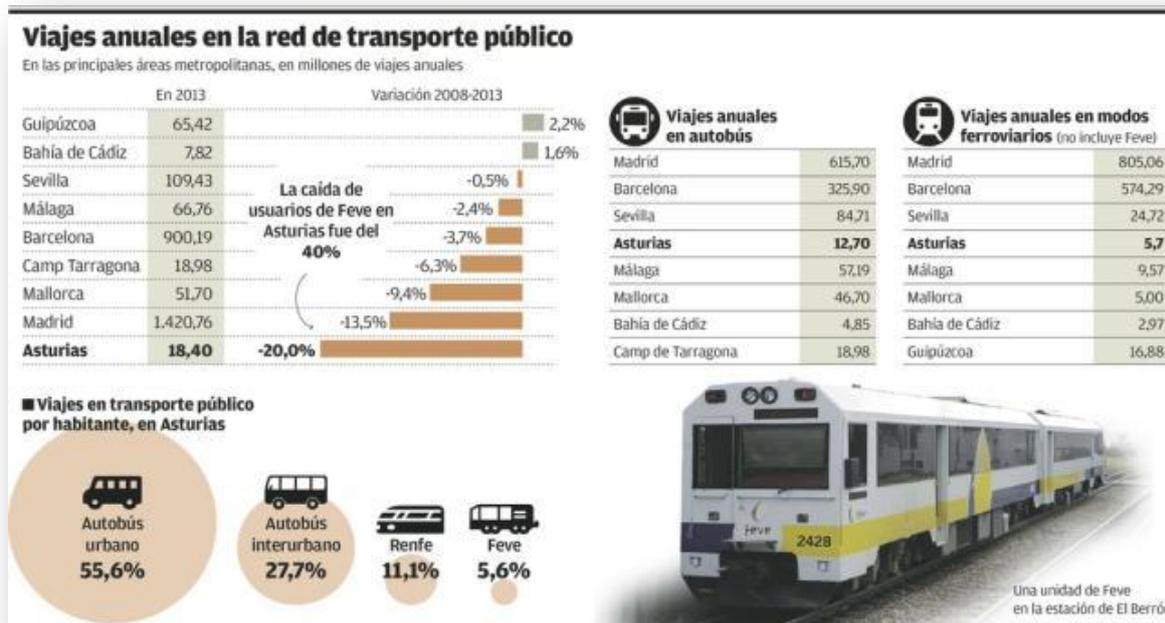
La red ferroviaria a día de hoy se compone de la Red Convencional que utiliza la mayoría de los viajeros a diario, la red de **Ancho Métrico** y la Red de **Alta Velocidad**.

## Red Convencional

En el año 2013 El Gobierno aprueba el R.D.-ley 4/2013, de 22 de febrero; entre otras muchas medidas, se estableció la aprobación del catálogo de líneas ferroviarias de interés general, y la puesta en marcha de un régimen transitorio de apertura del mercado de los servicios interiores de transporte ferroviario.

En base a dicha normativa, el Gobierno lleva a cabo el cierre o la reducción de frecuencias en todas aquellas circulaciones que no alcancen el 15% de ocupación, así como el cierre de estaciones y apeaderos de toda la red convencional, en base a dichos criterios meramente económicos. Desde esa fecha, y parejo a la inauguración de más líneas de Alta Velocidad, se van cerrando líneas y reduciendo frecuencias en otras, cambiando horarios etc, para ir justificando el cierre en los años posteriores. La red convencional es la que está catalogada como de Interés General, y dentro de ella el gobierno establece criterios para seguir subvencionando una línea o cerrarla.

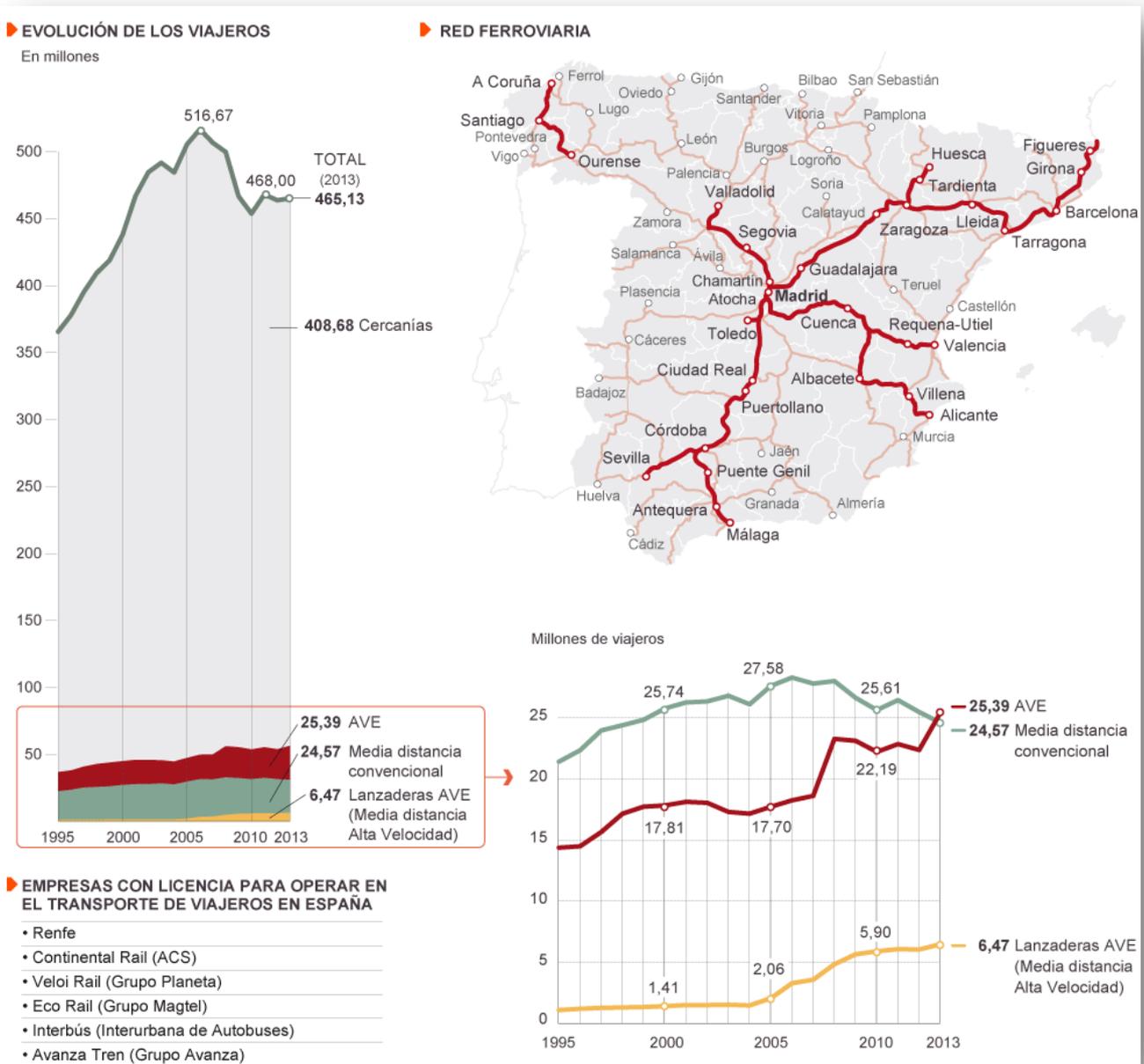
Los criterios a seguir son básicamente que cuente con un 15% de ocupación, según datos computables. En la mayoría de los casos el número de viajeros que pasan por una estación y que suben al tren no figuran en ningún lado, ya que la mayoría de las estaciones carecen de personal, al igual que los trenes, por lo tanto no son datos reales. En los últimos años, y siguiendo al pie de la letra los pasos que marcaban los gurús de la privatización de todo servicio público, los responsables de la gestión han hecho un especial esfuerzo por permitir el deterioro paulatino de la red, además de inducir al descenso del número de viajeros, mediante políticas tarifarias antisociales, horarios inapropiados, pésima calidad del servicio, envejecimiento del material rodante etc. No se tienen en cuenta otros criterios de rentabilidad social, y que permitan y contribuyan a la supervivencia de comarcas o núcleos de población, facilidades de movilidad a la población rural o revitalización económica de estas comarcas a través del ferrocarril.



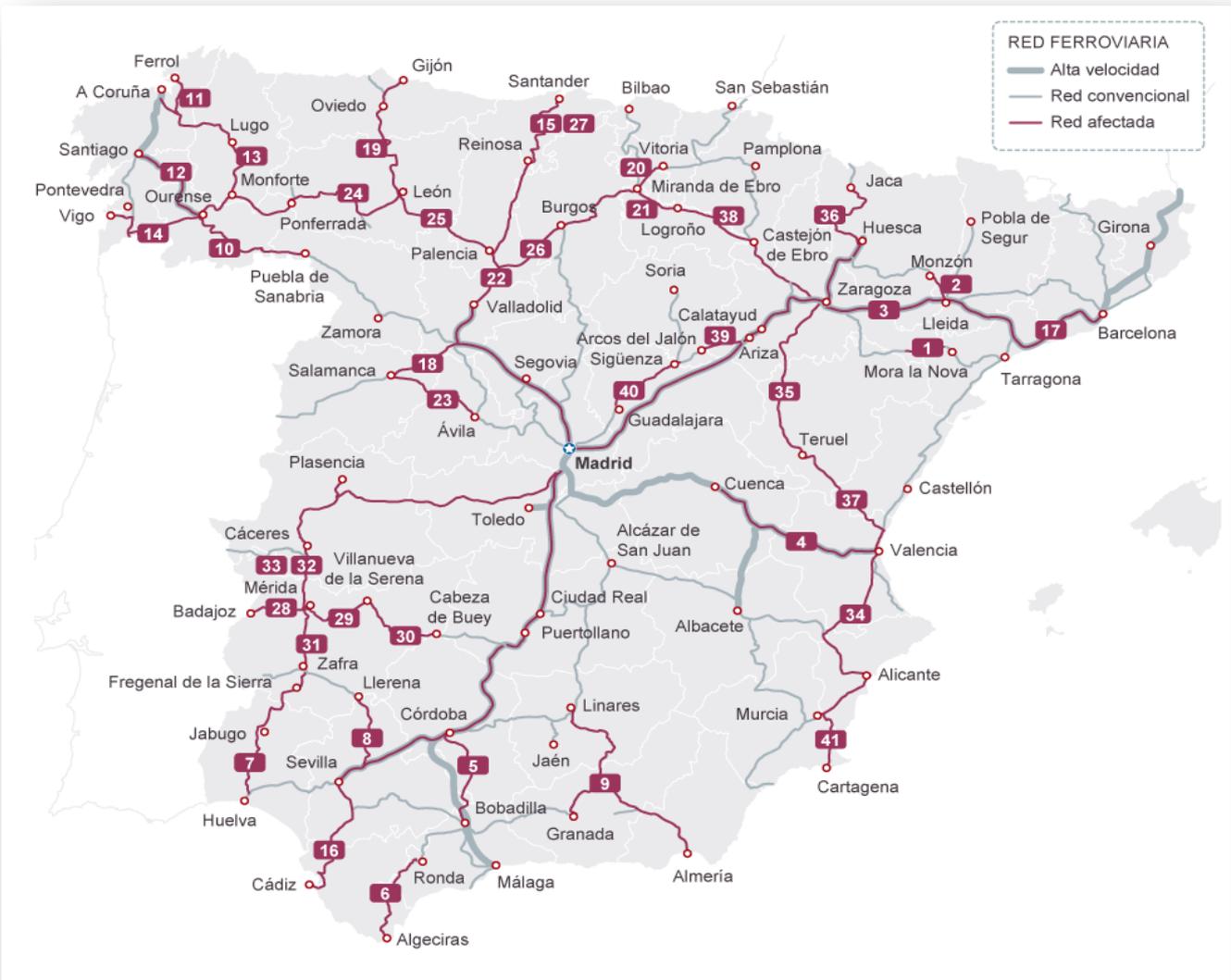


Desde el SFF-CGT llevamos años realizando acciones y denunciando cada cierre de línea o cada supresión de frecuencias, poniendo toda nuestra capacidad y medios para que el debate social del ferrocarril siga vivo, haciendo ver las catastróficas consecuencias de la privatización y de los recortes ferroviarios y sacando a la luz la otra cara del Ave, esa que pretenden ocultar quienes han planificado el desmantelamiento y saqueo del servicio público.

Pero algo está cambiando en los últimos años. Cada pueblo afectado por recortes, cada comarca a la que le roban el tren, levanta la voz unánimemente y es capaz de sostener movilizaciones con gran repercusión. Es esta resistencia la que ha frenado el cierre planificado de otras 41 líneas. En todas y cada una de ellas el SFF-CGT ha estado presente formando parte de las distintas plataformas de defensa del ferrocarril.



- La red de Interés General (Convencional) cuenta con 12.352 kms totales, de los que 1207 corresponden a ancho métrico (extinta Feve). Por ella transcurren los servicios de Cercanías, Regionales, Larga Distancia y transporte de mercancías.
- Existen 1450 estaciones y 53 centros logísticos. Por esta red viajaron según los últimos datos ofrecidos por el Ministerio de Fomento, unos 500 millones de viajeros en 2015.
- Los recortes de servicios ferroviarios desde el año 2012, han afectado a un total de 1,6 millones de viajeros, la mayoría de poblaciones y comarcas rurales, a pesar de las protestas y quejas de ciudadanos y responsables municipales.
- Durante el año 2012-2015, los recortes de servicios ferroviarios han afectado a un total de 48 líneas.
- Estos recortes han supuesto a las arcas públicas un ahorro de tan solo 86,5 millones de euros.
- Reabrir la línea Burgos-Aranda- Madrid, supondría 9 millones de euros, con un gran potencial de tráfico de mercancías y viajeros.
- Poner en marcha un servicio de cercanías entre Valladolid – Palencia-Medina del Campo, con 2 trenes por sentido a la hora, supondría un coste de unos 2 millones de euros anuales, beneficiando a toda una comarca en términos sociales y económicos.
- Solamente el 4% de las mercancías se transportan por ferrocarril, muy lejos de los porcentajes de la Unión Europea.
- En el año 2015 el Consejo de Administración de Grupo Renfe, decidió poner a la venta el 49% de Renfe-Mercancías S.A. previamente mantuvo conversaciones con la sociedad pública alemana D.B. como posible comprador. Tras la conversión y segregación en Sociedades Anónimas de Renfe Operadora, es la primera de estas en ponerse a la venta.
- El transporte ferroviario de mercancías es viable desde el punto de vista económico, estratégico, tiene capacidad de mover miles de toneladas de un punto a otro en un solo viaje y tiene beneficios sociales en forma de ahorro energético, ahorro de emisiones contaminantes y descongestión y descenso de la mortalidad en las carreteras.
- El costo de mantenimiento de 1 km de vía convencional supone un costo 10 veces inferior al del mantenimiento de 1km de vía alta velocidad.
- La política tarifaria del ferrocarril convencional, ha sufrido subidas constantes de precios, y ha ido eliminando ventajas y descuentos, lo que también ha contribuido a la expulsión de miles de viajeros de los servicios regionales, cercanías y larga distancia convencional.
- Gran parte de los recortes de servicios públicos de viajeros se han sucedido tras unos meses de políticas tarifarias anti sociales, cambios constantes de frecuencias, supresión de circulaciones, material deteriorado, abandono de estaciones, etc. Provocando una bajada del número de viajeros con la que luego han pretendido justificar esos recortes.



**RED FERROVIARIA**

- Alta velocidad
- Red convencional
- Red afectada

- |  |  |
|--|--|
| <p><b>1</b> Ribarroja -Caspe (un servicio menos por sentido)</p> <p><b>2</b> Monzón-Lleida (un servicio menos por sentido) *</p> <p><b>3</b> Lleida-Zaragoza (suprimido en fin de semana) *</p> <p><b>4</b> Cuenca-Valencia (un servicio menos por sentido)</p> <p><b>5</b> Córdoba-Bobadilla (servicio suprimido)</p> <p><b>6</b> Algeciras-Ronda (servicio suprimido)</p> <p><b>7</b> Huelva-Jabugo-Zafra (servicio suprimido)</p> <p><b>8</b> Sevilla-Llerena (servicio suprimido)</p> <p><b>9</b> Linares-Baeza con Almería y con Granada (servicio suprimido)</p> <p><b>10</b> Ourense-Puebla de Sanabria (servicio suprimido)</p> <p><b>11</b> A Coruña-Ferrol (un tren menos)</p> <p><b>12</b> Santiago-Ourense (dos trenes menos)</p> <p><b>13</b> A Coruña-Lugo-Monforte (cambio de horarios y menos paradas)</p> <p><b>14</b> Vigo-Ourense-Ponferrada (cambio de horarios y menos paradas)</p> <p><b>15</b> Madrid-Santander (un tren menos)</p> <p><b>16</b> Madrid-Cádiz (un tren menos)</p> <p><b>17</b> Madrid-Barcelona (un tren menos)</p> <p><b>18</b> Salamanca-Valladolid-Palencia (se suprimen paradas)</p> <p><b>19</b> Gijón-León (se suprimen un tren)</p> <p><b>20</b> Vitoria-Miranda de Ebro (se suprimen paradas)</p> <p><b>21</b> Logroño-Miranda de Ebro (se suprimen trenes)</p> | <p><b>22</b> Valladolid-Palencia (se suprimen trenes)</p> <p><b>23</b> Ávila-Salamanca (se suprimen trenes)</p> <p><b>24</b> Ponferrada-León (se suprimen trenes y paradas)</p> <p><b>25</b> Medina del Campo-Valladolid-León (se suprimen trenes)</p> <p><b>26</b> Valladolid-Burgos-Miranda de Ebro (se suprimen trenes)</p> <p><b>27</b> Valladolid-Santander (se suprimen trenes)</p> <p><b>28</b> Badajoz-Madrid (servicio suprimido)</p> <p><b>29</b> Villanueva de la Serena-Badajoz (servicio suprimido)</p> <p><b>30</b> Cabeza de Buey-Mérida-Badajoz (servicio suprimido)</p> <p><b>31</b> Zafra-Madrid (servicio suprimido)</p> <p><b>32</b> Cáceres-Zafra (servicio suprimido)</p> <p><b>33</b> Cáceres-Mérida (servicio suprimido)</p> <p><b>34</b> Cartagena-Valencia-Zaragoza-Huesca (cambio de paradas en algunos trenes)</p> <p><b>35</b> Teruel-Zaragoza (supresión de algunos trenes y/o paradas)</p> <p><b>36</b> Zaragoza-Jaca (supresión de algunos trenes y/o paradas)</p> <p><b>37</b> Valencia-Teruel (supresión de algunos trenes y/o paradas)</p> <p><b>38</b> Zaragoza-Logroño (se suprimen paradas entre Miraflores y Logroño)</p> <p><b>39</b> Zaragoza-Arcos de Jalón (tres trenes menos Miraflores-Arcos y uno Calatayud-Miraflores)</p> <p><b>40</b> Guadalajara-Sigüenza (tres trenes menos)</p> <p><b>41</b> Murcia-Cartagena (dos trenes menos)</p> |
|--|--|

\* Se crean otros trenes para sustituirlos o se modifican otros itinerarios ya existentes.

## Red Alta Velocidad

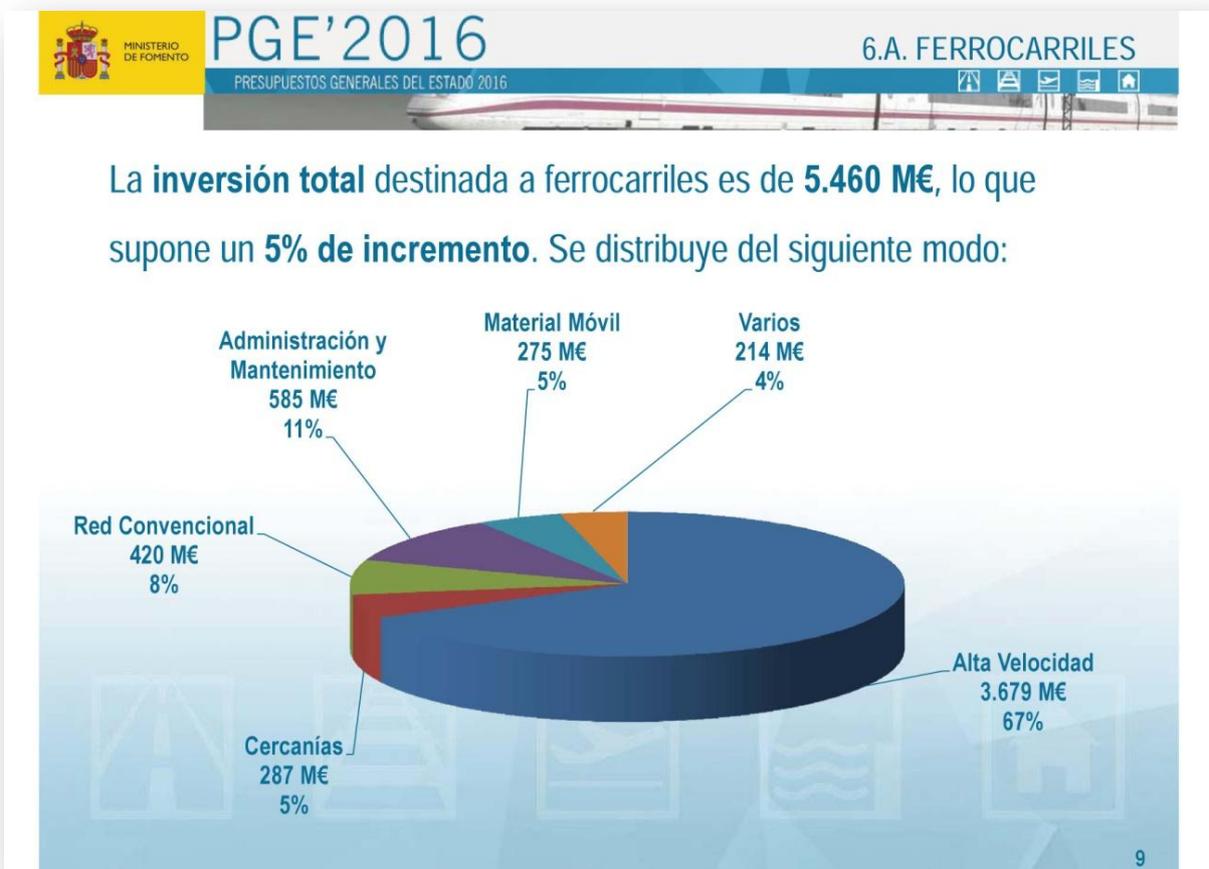
La primera red de Alta Velocidad fue inaugurada en 1992, el famoso AVE Madrid-Sevilla. Desde entonces hasta finales del 2015, se han construido varios miles de kilómetros, transportando este último año a unos 20 millones de viajeros, con un incremento notable en los últimos meses. Desde el año 1992 hasta el año 2015, se han pedido fondos a los bancos europeos por valor de unos 70.000 millones de euros para financiar las obras de la infraestructura de Alta Velocidad.



- La construcción de cada kilómetro de Alta Velocidad supone un costo de unos 9 millones de euros, y unos 100.000 euros anuales en mantenimiento.
- En la actualidad se encuentran en servicio 3100 kilómetros de vías de alta velocidad.
- Aunque poco publicitados, hay suficientes informes económicos que aseguran las nulas posibilidades de rentabilizar económicamente dicha infraestructura.
- En Francia viajan unos 120 millones de viajeros anuales en una red de alta velocidad de 2000 kms aproximadamente, construida sobre las infraestructuras preexistentes, que admite el transporte por mercancías y la circulación de trenes convencionales con paradas intermedias.



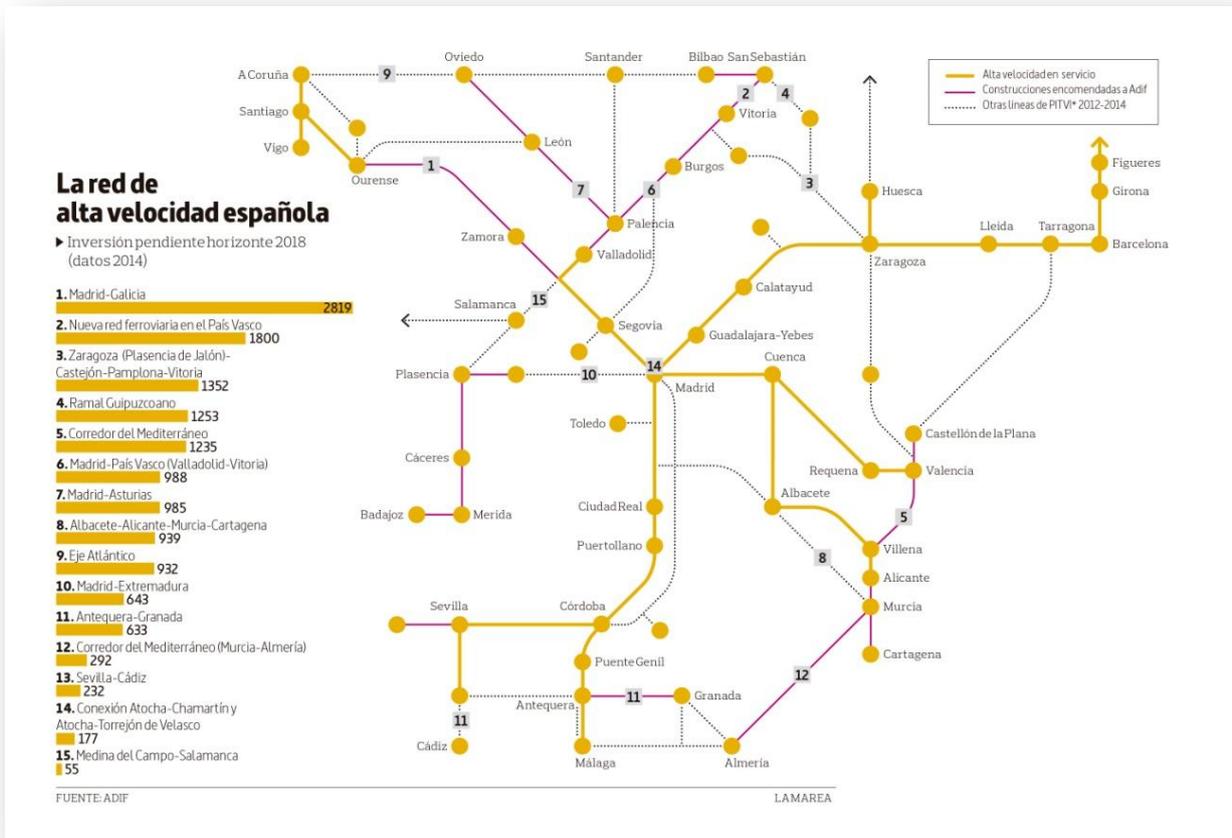
- Instalar wifi en los trenes Ave, contrato adjudicado a Movistar, ha supuesto un gasto a las arcas públicas de 188 millones de euros. Con este dinero se podría haber mantenido un servicio de cercanías entre Medina del Campo –Valladolid- Palencia durante 80 años.
- A pesar del aumento de viajeros de la Alta Velocidad española, no supone más que entre un 5 y un 7% de los viajeros diarios.
- La alta Velocidad española recibirá en el año 2016 el 67 % de todo el presupuesto de ferrocarriles.
- “El AVE a CyL cuesta igual que pagar a todos viajes gratis a Madrid durante 60 años” “Hay túneles de AVE que han costado lo mismo que la ampliación del Canal de Panamá” Fernández Ordoñez, antiguo gobernador del Banco de España en la Cadena Ser.
- [http://cadenaser.com/programa/2016/01/25/hoy\\_por\\_hoy/1453727603\\_830281.html?ssm=14092012-Ser-rs-1-Tw&ssm=hoyxhoy1-tw#](http://cadenaser.com/programa/2016/01/25/hoy_por_hoy/1453727603_830281.html?ssm=14092012-Ser-rs-1-Tw&ssm=hoyxhoy1-tw#)
- Los grandes beneficiados por la construcción de 3100 kilómetros de infraestructura de Alta Velocidad, han sido las transnacionales gigantes de la construcción, que se han adjudicado licitaciones millonarias.
- Toda esta infraestructura ha elevado la deuda pública de las empresas Grupo Renfe y Adif, hasta unas cifras descomunales, estimadas en cerca de 20.000 millones de euros, que ha tenido un peso de impacto en la deuda pública, cercana al 100% del P.I.B. y que está costeando la ciudadanía en forma de recortes, expolio del patrimonio público e impuestos.



- Que la apertura de las infraestructuras públicas ferroviarias a los operadores privados, también va a ser costeada por la ciudadanía es un hecho que se trata de ocultar a la población. La rebaja de los cánones de uso a las empresas privadas, se ha introducido en la Ley del Sector Ferroviario de 2015. Estos cánones son los que financian en gran parte a la empresa pública Adif. Los trenes comprados con los impuestos de todos, además van a ser puestos a disposición de dichas operadoras por un precio simbólico a través de la empresa Renfe Alquileres de Material S.A. Aún así los operadores privados con licencia, no lo ven suficiente.
- En diciembre de 2015 se licitó un contrato por valor de 2400 millones de euros para la fabricación de 30 trenes AVE, y para su mantenimiento por toda la vida útil (privatizando una carga de trabajo que ya hacía Renfe en sus talleres, con altos niveles de calidad y experiencia). Existe la sospecha fundada, que acabarán en manos de las operadoras privadas a un bajísimo coste de alquiler.

#### HEMEROTECA:

- [http://economia.elpais.com/economia/2015/11/12/actualidad/1447333365\\_902182.html](http://economia.elpais.com/economia/2015/11/12/actualidad/1447333365_902182.html)
- <http://vozpopuli.com/economia-y-finanzas/74234-renfe-intenta-llevar-los-ave-a-golpe-de-rebajas-vende-el-doble-de-billetes-con-grandes-descuentos-que-en-2015>
- [http://cincodias.com/cincodias/2012/08/22/empresas/1345642779\\_850215.html](http://cincodias.com/cincodias/2012/08/22/empresas/1345642779_850215.html)
- <http://www.europapress.es/economia/noticia-economia-ave-acf-fcc-ferrovial-ohl-comsa-mantendran-ave-sevilla-cordoba-malaga-657-millones-20141103111344.html>
- [http://www.economiadigital.es/gles/notices/2014/05/diez\\_empresas\\_acaparan\\_el\\_70\\_de\\_la\\_obra\\_publica\\_de\\_la\\_xunta\\_36480.php](http://www.economiadigital.es/gles/notices/2014/05/diez_empresas_acaparan_el_70_de_la_obra_publica_de_la_xunta_36480.php)
- <http://www.eleconomista.es/economia/noticias/7011309/09/15/Acciona-Ferrovial-y-OHL-logran-obras-del-AVE-por-61-millones.html>
- <http://www.azierta.es/blog/el-ave-se-llevara-1-000-millones-de-euros-de-las-obras-que-fomento-promovera-en-2015/>
- <http://www.elmundo.es/cataluna/2014/10/29/544fef22268e3e2d098b4580.html>
- <http://vozpopuli.com/economia-y-finanzas/46184-fomento-se-va-de-rebajas-adjudica-los-seis-ultimos-contratos-de-ave-con-un-descuento-medio-del-51>
- <http://vozpopuli.com/economia-y-finanzas/45656-fiebre-del-ave-a-un-ano-de-las-elecciones-fomento-dispara-en-doce-meses-un-357-las-licitaciones-de-alta-velocidad>
- <http://www.elcorreo.com/bizkaia/economia/201405/06/cuatro-nueve-detenido-presunto-20140506130059-rc.html>



### NUEVO TRAMO DE AVE VALLADOLID-PALENCIA-LEÓN

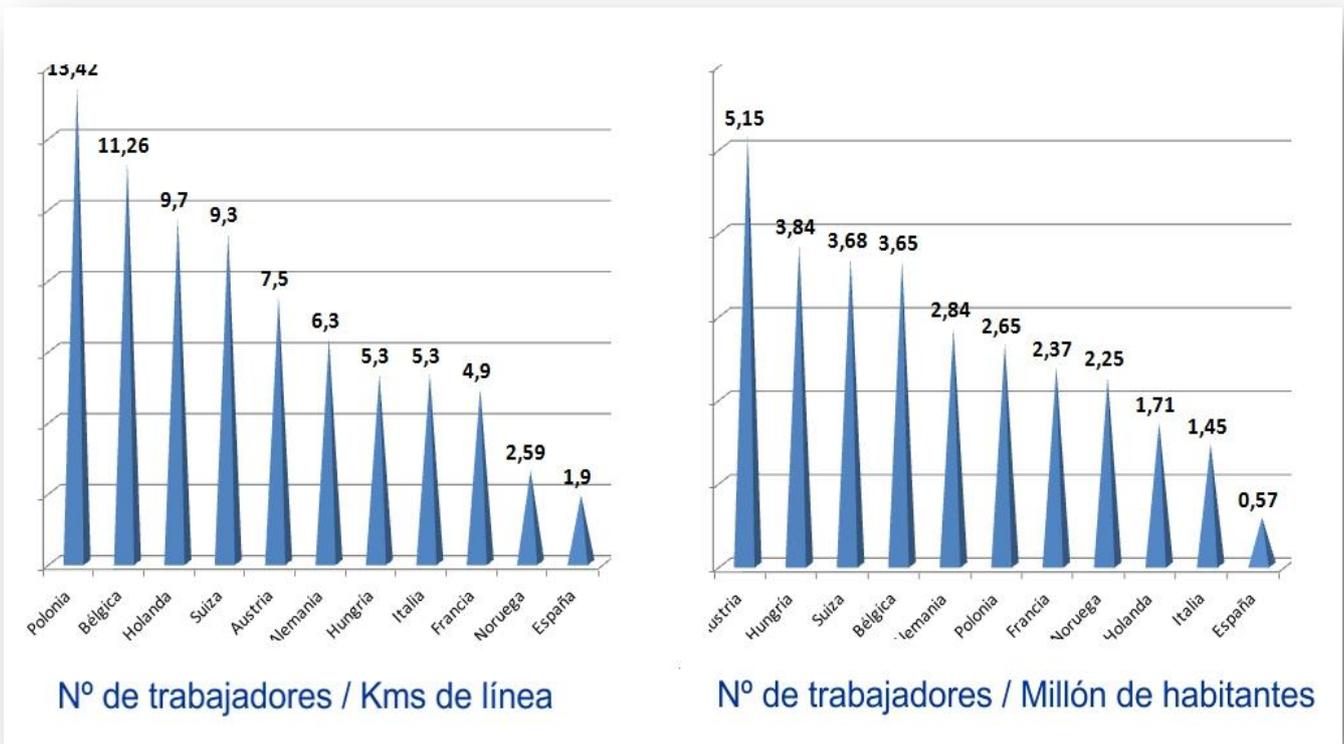






Este cuarto paquete ferroviario pone como fecha límite el año 2019 para la apertura de la infraestructura de los distintos países miembros a las empresas privadas, de forma teórica; en la práctica establece mecanismos que pueden utilizar los países miembros, para seguir manteniendo a las distintas empresas públicas como operadores y administradores de los distintos espacios ferroviarios: “ ... el texto aprobado por el Parlamento el 26 de febrero de 2014 ( sobre el cuarto paquete ferroviario) otorga a los Estados miembros cierto margen de elección entre la separación y el mantenimiento de las empresas integradas, al tiempo que preserva el objetivo de independencia entre las actividades correspondientes al administrador de infraestructuras y las de la empresa ferroviaria. Las autoridades nacionales pueden abrir a la competencia los contratos de servicios o concedérselos a un solo operador a condición de fijar una duración máxima para tales contratos... los diputados consideraron demasiado corto el plazo límite de 2019 fijador por la Comisión para la expiración de los contratos vigentes” extracto de texto editado por el Parlamento Europeo en Fichas Técnicas sobre la Unión Europea 2016, Transporte por ferrocarril.

[http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.6.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.6.html)



Son los países más fuertes de la Unión Europea, Francia y Alemania, los que ya han mostrado su disposición a no abrir su espacio a otros operadores que no sean sus empresas públicas, además mantienen integradas operadora y administradora de infraestructura en una sola empresa pública, son la SCNF y DB. Son estas empresas las que se están postulando para operar o participar financieramente a través de filiales, en los distintos países dispuestos a cumplir este cuarto paquete ferroviario en su versión más neoliberal, como el caso de España.

En cuanto a las políticas de gestión del ferrocarril español, alcanzan cuotas rocambolescas, hasta el punto quedarnos como el único gobierno a favor abiertamente de ceder la gestión y el control del sector público ferroviario a los intereses de los mercados.

[http://www.eldiario.es/economia/Espana-UE-defensa-liberalizacion-ferrocarril\\_0\\_367463963.html](http://www.eldiario.es/economia/Espana-UE-defensa-liberalizacion-ferrocarril_0_367463963.html)

Caso aparte merece el ferrocarril británico, que optó por la privatización absoluta a finales de los años 80 y tras casi 30 años de experimento, ha quedado claro el desastre que ha supuesto para este servicio público en forma de mala calidad del servicio, accidentes, descoordinación y aumento desorbitado del gasto público, hasta el punto de haber empezado un proceso de recompra de muchos servicios o de rescate con fondos públicos de otras empresas en quiebra. En estos momentos se está estudiando la recuperación de la histórica empresa pública British Railway, más barato para las arcas públicas británicas que seguir rescatando empresas en quiebra o abandono de la actividad.

Uno de los estudios a los que se hace referencia, es el que publicaron en el año 2013, varios académicos, economistas y sociólogos, de la Universidad de Manchester, de la Universidad de Londres y de la Escuela de Negocios de Manchester:

<http://www.cresc.ac.uk/sites/default/files/GTR%20Report%20final%205%20June%202013.pdf>

## 4. CAMBIOS LEGISLATIVOS PARA LA PRIVATIZACIÓN DEL FERROCARRIL PÚBLICO

Desde el año 2011 se ha desarrollado todo un marco legislativo que en su mayor parte está dirigido a la privatización de las empresas públicas, a la facilidad para la entrada del capital privado en las mismas, a la rebaja, tanto de cánones como de requisitos normativos para que operen empresas privadas con el menor coste posible para ellos. Con estos cambios legislativos se han fragmentado las empresas públicas Renfe y Adif en 4 sociedades anónimas y 3 entidades públicas empresariales, se ha declarado la red convencional como de interés general, estableciendo las Obligaciones de Servicio Público y se ha establecido el criterio económico como el único válido para seguir manteniendo una línea o frecuencia o cerrarla:

**Directiva 2012/47/UE**, sobre transparencia y sostenibilidad de las infraestructuras ferroviarias.

**Real Decreto 22/2012, de 20 de julio**, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, especialmente en lo referente a la división de Renfe en 4 sociedades y la integración de Feve en Renfe y Adif. El Gobierno lo anunció en uno de sus famosos “viernes negros”, como la privatización de la empresa pública Renfe Operadora y la reestructuración de Adif.



**R. Decreto- Ley 4/2013, de 22 de febrero**, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, y la Ley 11/2013, de 26 de julio, del mismo título que realizó la transmisión a ADIF de la titularidad sobre la red ferroviaria convencional de titularidad estatal, la adopción de medidas complementarias para hacer efectivo el funcionamiento de las sociedades mercantiles estatales creadas como consecuencia de la reestructuración de RENFE-operadora, la previsión de la aprobación del catálogo de las líneas y tramos de la red ferroviaria de interés general, para dar cumplimiento a la sentencia 245/2012, de 18 de diciembre de 2012, del Tribunal Constitucional y el establecimiento de un régimen transitorio de apertura del mercado de los servicios interiores de transporte ferroviario.

**Ley 3/2013, de 4 de junio**, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en lo relativo a sus competencias en el ámbito del ferrocarril, artículos 11,12.1f), 29.1 y Disposición adicional segunda.

**Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre**, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial ADIF.

**Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre**, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad.

**Orden FOM/710/2015, de 30 de enero**, por la que se aprueba el Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

**Orden FOM/679/2015, de 9 de abril**, de la modificación de obtención de títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los reconocimientos médicos de dicho personal.

**Ley 38/2015 ,de 29 de Septiembre**, de Liberalización del Sector Ferroviario, que en su exposición de motivos dicen haberla puesto en marcha desde el Mº de Fomento para incorporar en ella las sucesivas directivas europeas respecto a la liberalización del transporte de viajeros, prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares en la Red Ferroviaria de Interés General, la apertura del mercado interior de viajeros, la reforma de los cánones (rebajas a las operadoras privadas) etc.

**Sentencia Tribunal Justicia Europeo, de 28 de febrero de 2013**, que reconoce que la Directiva 91/440 sólo exige una separación contable entre infraestructura y transporte, dando por válido los modelos de la DB alemana y la SCNF francesa.

## 5. PANORAMA LABORAL

Es difícil establecer el número aproximado de trabajadores del sector ferroviario de empresas privadas, ya que éstas abarcan desde grandes trasnacionales a pequeños autónomos, y existe una constante licitación de servicios y subcontratación de cargas de trabajo, por parte de las empresas públicas estatales.

Se trata sin duda de un proceso de sustitución de puestos de trabajo de calidad por puestos de trabajo precarizados, parejo a la privatización del ferrocarril.

Según datos obtenidos de las distintas empresas públicas ferroviarias en los países de la Unión Europea, España es el país que cuenta con menos personal ferroviario destina, por kilómetro de infraestructura. No solo el número de trabajadores de ferrocarril es uno de los más bajos de la Unión Europea, sino que lleva parejo un proceso de precarización de las condiciones laborales, donde la inestabilidad, los bajos salarios y la ausencia de derechos laborales son la tónica dominante en las cada vez más numerosas subcontratas de trabajos ferroviarios.

En las empresas públicas en los últimos 5 años se ha acelerado el proceso de destrucción de puestos de trabajo dignos, para ir sustituyéndolos por puestos de trabajo precarios. Desde el SFF-CGT mantenemos una campaña de denuncia y concienciación durante muchos años acerca de este proceso, que los interesados han intentado silenciar o vender a la opinión pública como necesario y beneficioso.

**Tabla 87. Evolución del empleo asalariado relacionado con el transporte por ramas de actividad**

	2008	2012
<b>TRANSPORTE DE ELECTRICIDAD Y GAS</b>	<b>11.237</b>	<b>10.906</b>
Transporte y distribución de energía eléctrica	4.329	4.938
Transporte y distribución por tubería de combustibles gaseosos	6.908	5.968
<b>TRANSPORTE DE AGUA Y RESIDUOS</b>	<b>45.160</b>	<b>48.390</b>
Captación, depuración y distribución de agua	24.420	25.500
Recogida y tratamiento de aguas residuales	1.890	1.890
Recogida de residuos	18.850	21.000
<b>TRANSPORTE DE PERSONAS Y MERCANCIAS</b>	<b>805.951</b>	<b>656.338</b>
Transporte ferroviario	35.438	31.583
Otro transporte terrestre de personas	132.917	117.662
Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	296.631	220.833
Transporte por tubería	600	265
Transporte marítimo	18.987	13.572
Transporte aéreo	51.376	38.148
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	156.502	142.295
Transporte postal y mensajería	113.500	91.980
<b>INDUSTRIA DE FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS</b>	<b>199.712</b>	<b>168.872</b>
Fabricación de vehículos de motor, piezas, carrocerías y accesorios	150.192	126.792
Construcción naval	21.440	10.880
Fabricación de locomotoras y material ferroviario	8.000	7.680
Construcción aeronáutica y espacial y su maquinaria	15.680	20.800
Fabricación de otro material de transporte	4.400	2.720
<b>CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE</b>	<b>158.330</b>	<b>107.860</b>
Construcción de carreteras y vías férreas, puentes y túneles	132.100	81.200
Construcción de redes y otros proyectos de ingeniería civil	26.230	26.660
<b>COMERCIO VINCULADO CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE</b>	<b>340.157</b>	<b>283.645</b>
Venta de vehículos de motor	83.936	54.829
Mantenimiento y reparación de vehículos de motor	155.057	126.214
Comercio de repuestos y accesorios de vehículos de motor	24.721	30.333
Venta, mantenimiento, repuestos y reparación de motocicletas	6.514	4.000
Comercio al por menor de combustible para la automoción	55.790	54.880
Alquiler de vehículos de motor	14.139	13.389
<b>ACTIVIDADES DE SEGUROS DEL TRANSPORTE</b>	<b>20.600</b>	<b>18.414</b>
Seguros vinculados al transporte	20.600	18.414
<b>ACTIVIDADES DE FORMACIÓN</b>	<b>33.040</b>	<b>28.000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.614.187</b>	<b>1.322.425</b>

95 Cifras de la Encuesta de Población Activa del Instituto Nacional de Estadística correspondientes al último cuatrimestre de 2012.



Este proceso de destrucción de empleo en las empresas públicas Renfe y Adif, se ha llevado por delante unos 2000 puestos de trabajo en el último lustro, y ha dejado unas plantillas mermadas, con una media de edad en torno a los 54 años.

Con esta falta endémica de trabajadores, con numerosas bajas mensuales por jubilaciones y sin ofertas públicas de empleo en años, los gestores han encontrado la excusa perfecta para abandonar cargas de trabajo, o subcontratarlas de forma cada vez más masiva.

SFF-CGT siempre hemos advertido que todo esto formaba parte de un deliberado plan político que responde a los deseos de los postulados más ultra-liberales. Estimamos la necesidad de establecer ofertas públicas de empleo para Grupo Renfe y Adif en las mismas condiciones que las existentes, que cubrieran la carencia de 8000 puestos en los próximos años, y así hemos exigido planes de recursos humanos para dar respuesta a tan urgente necesidad. De igual manera hemos aportado propuestas alternativas a esta destrucción de empleo, financiada con dinero público, como jubilaciones parciales y contratos de relevo, donde el retiro paulatino de los más antiguos diera paso a la formación e incorporación simultánea de nuevos trabajadores.

A día de hoy en Adif se ha llevado adelante un proceso de Despido Colectivo de forma unilateral por la dirección, afectando a cerca de 350 trabajadores. Tras presiones y movilizaciones con la iniciativa de SFF-CGT exigiendo una oferta pública de empleo para garantizar la viabilidad de la empresa, hemos conseguido un plan de empleo con oferta pública en las mismas condiciones que las existentes. Aunque insuficiente, pues van a paliar solo el 60% de los puestos de trabajo destruidos en 2015, hemos estimado positivo que se empiece a revertir el proceso, y peharemos porque en lo sucesivo se recupere el nivel de empleo y carga de trabajo de la empresa pública.

En Grupo Renfe se ha elaborado un plan de destrucción de empleo con el que se han perdido 775 puestos de trabajo con unas condiciones laborales dignas, y que el SFF-CGT no ha aceptado.

Paralelamente la Dirección ha acordado con los sindicatos mayoritarios, un plan de empleo que lleva consigo una precarización de las condiciones laborales e inestabilidad permanente. Repondrá con estas condiciones, solamente el 60% de los puestos operativos destruidos.

Es la operadora y sus filiales, la más preparada normativamente para ser privatizada en su totalidad, y los gestores han optado por cubrir las necesidades más urgentes, con unos trabajadores con contratos en prácticas, becarios, temporales, por obra y servicio etc y con salarios un 20% de media más bajos que el salario mínimo actual en la empresa. El argumento de los directivos es que hay que adaptarse a las condiciones del mercado actual.

De esta manera, en poco tiempo no quedarán empleados públicos al servicio de la sociedad, sino trabajadores que están desarrollando su labor bajo la presión de no saber si al día siguiente van a seguir en sus puestos o no, y con salarios muy próximos al S.M.I. Todo este plan ha sido asumido por los sindicatos mayoritarios de Grupo Renfe.

Muy diferente es la situación de las abultadas estructuras de dirección de las empresas públicas Grupo Renfe y Adif, con unos 800 directivos. Llamativo es el salario de los presidentes de ambas entidades, que se embolsaron en concepto de salarios 159.000 y 158.000 euros respectivamente en el año 2014. Curiosamente, todo el cuerpo directivo de Grupo Renfe ha quedado incluido en una Entidad Pública que gestiona las distintas sociedades anónimas, se ha creado una empresa pública de directivos, y llamativamente también la deuda ha pasado en un 98,65% a las sociedades anónimas.

RESUMEN ORGANIGRAMA GRUPO RENFE	Presidente	D. Gral	Director	G. de Área	Gerente	J. de Área	Auditor Senior	Deleg. territ	T. Directivos	PLANTILLA
Elaboración: <a href="http://forodeltransporteyelferrocarril.blogspot.com">http://forodeltransporteyelferrocarril.blogspot.com</a>										
E.P. EMPRESARIAL RENFE OPERADORA	1	4	11	27	44	42	2	8	139	1.001
Renfe Viajeros S.A.		1	3	18	48	54			128	8.022
Renfe Mercancías S.A.		1	2	8	21	17			49	1.483
Renfe Fabricación y Mttº S.A.		1	2	4	20	14			41	3.387
<b>TOTAL EMPRESAS</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>30</b>	<b>89</b>	<b>85</b>				<b>218</b>	<b>12.892</b>
<b>TOTAL CORPORACIÓN + EMPRESAS</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>57</b>	<b>133</b>	<b>127</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>357</b>	<b>13.893</b>
(No existen datos de la nueva Empresa de Alquiler y Venta de Material Rodante)										Febrero de 2014
Fuente: Datos RENFE Operadora.										

## 6. ALTERNATIVAS, VIABILIDAD Y GESTIÓN PÚBLICA

En los anteriores apartados hemos tratado de aclarar la situación actual del ferrocarril español, con un panorama muy complicado en cuanto a su gestión, ya que son muchos los intereses distintos dentro del sector. Desde el SFF-CGT entendemos que estamos asistiendo a la separación de lo que es negocio, para privatizarlo, de lo que no lo es, y que se pretende eliminar. La ofensiva liberal contra el ferrocarril está consiguiendo en nuestro país privatizar el beneficio económico para que la ciudadanía asuma el coste de las pérdidas, en forma de recortes, expulsión de viajeros, falta de inversiones, financiación de la deuda, etc. Todo ello con unos gobiernos que lejos de defender el patrimonio público, reforzarlo y ofrecer un servicio ferroviario al servicio de las necesidades, se han mostrado como aliados de los deseos de los poderes económicos (los “mercados”).

El constante bombardeo de publicidad ante la llegada de la Alta Velocidad a Ciudades, la inauguración de nuevos kilómetros de infraestructura, ha tenido un efecto embaucador, que ha calado en todos los elementos sociales, desde Alcaldes hasta Gobiernos autonómicos, hasta tal punto, que la ciudad o pueblo que no era elegida como “ciudad ave” se sentía menospreciada y en torno a su reivindicación se hacían políticas y campañas electorales.



Sin embargo en los últimos años está cambiando la toma de conciencia, por parte de la ciudadanía, acerca de la necesidad de mantener un ferrocarril público y al servicio de toda la sociedad.

Tras sufrir las supresiones de servicios, el cierre de líneas, apeaderos, estaciones, centros logísticos, talleres etc por toda la geografía, que mantienen viva la actividad económica de pueblos y comarcas enteras, y los niveles de población, son muchos los afectados que han optado por crear asociaciones de defensa del ferrocarril. Este tejido asociativo está consiguiendo que algunos responsables políticos se involucren y exijan al gobierno central, la paralización del desmantelamiento, la reposición de los servicios ferroviarios eliminados y la creación de nuevas estructuras de ferrocarril público.

El SFF-CGT está presente en numerosas plataformas de defensa del ferrocarril, aportando nuestra experiencia como trabajadores ferroviarios, nuestra larga trayectoria de lucha laboral y contra el silencio y oscurantismo con el que están llevando a cabo el expolio del ferrocarril de nuestro país.

#### HEMEROTECA:

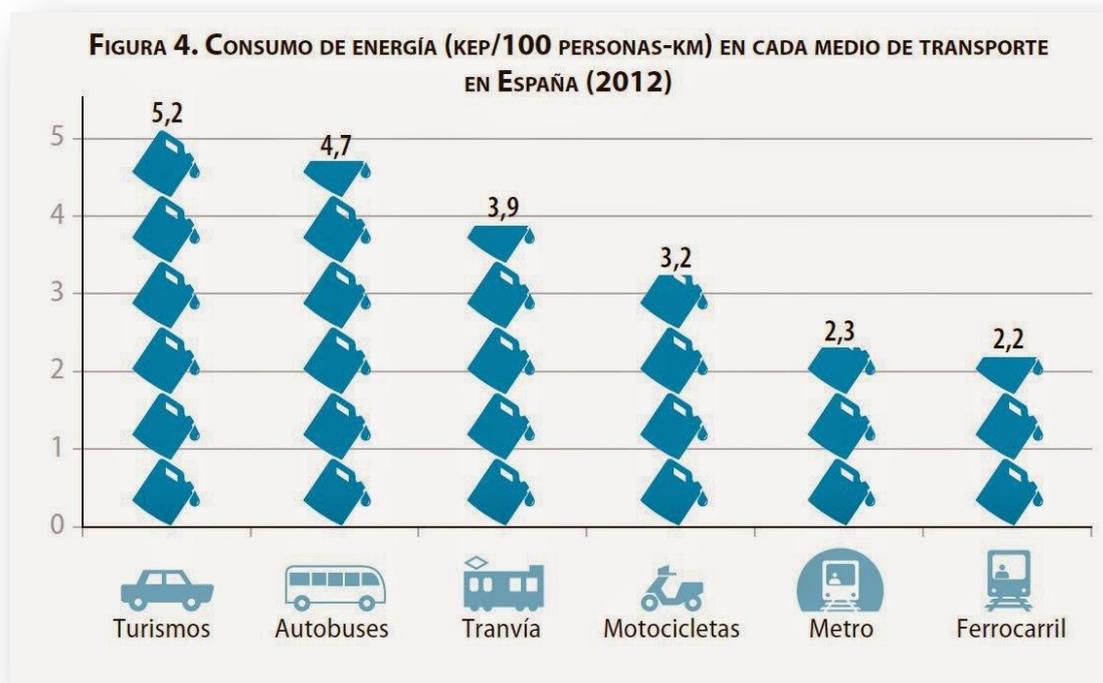
- <http://es.globedia.com/cgt-convoca-manifestacion-julio-defensa-tren-empleo-publico-aranda-duero>
- [http://www.elcorreodeburgos.com/noticias/provincia/cgt-lleva-desmantelamiento-estacion-tren-juzgado\\_102649.html](http://www.elcorreodeburgos.com/noticias/provincia/cgt-lleva-desmantelamiento-estacion-tren-juzgado_102649.html)
- <http://www.ecologistasenaccion.org/article30344.html>
- <http://www.heraldo.es/noticias/aragon/teruel-provincia/2015/11/21/-teruel-echa-calle-por-eje-ferroviario-cantabrico-mediterraneo-644342-1101027.html>
- <http://www.diariojaen.es/historico/la-plataforma-en-defensa-del-ferrocarril-inicia-su-andadura-XRDJ81635>
- <http://salamancartvaldia.es/not/98200/la-comarca-pierde-su-tren-por-segunda-vez>
- [http://www.larioja.com/la-rioja/201511/17/rioja-alta-pierde-tren-20151117003836-v.html?ns\\_campaign=WC\\_MS&ns\\_source=BT&ns\\_linkname=Scroll&ns\\_fee=0&ns\\_mchannel=TW](http://www.larioja.com/la-rioja/201511/17/rioja-alta-pierde-tren-20151117003836-v.html?ns_campaign=WC_MS&ns_source=BT&ns_linkname=Scroll&ns_fee=0&ns_mchannel=TW)
- [https://www.youtube.com/watch?v=A63VVog\\_3nI&sns=em](https://www.youtube.com/watch?v=A63VVog_3nI&sns=em)

El sistema ferroviario va directamente ligado al desarrollo de un país, incidiendo de forma muy directa y favorable en la calidad medioambiental, en el coste energético, en la seguridad en los desplazamientos de la población, en la vertebración territorial, en la economía local, comarcal, regional y estatal, en la dinamización de la sociedad y en otros aspectos subyacentes como la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías. Como tal constituye en sí mismo un sector estratégico, no solo es un modo de transporte más, es el transporte con más proyección de futuro y una herramienta social con capacidad para repercutir beneficios sociales de forma inmediata en la población de un país.

Debido a la capacidad de generar beneficios sociales del ferrocarril, y que también contribuye al desarrollo económico, entendemos que lo inteligente y justo es gestionarlo desde lo público con el único objetivo de revertir dichos beneficios socio-económicos para toda la sociedad. Desmembrarlo, desmantelarlo, privatizarlo y abandonarlo a la lógica de los mercados, da lugar a lo que ya conocemos en otros países de nuestro entorno: pésimo servicio, aumento escandaloso de accidentes, cierres de líneas, envejecimiento del material, escaso mantenimiento de la infraestructura etc. que al final, y una vez extraído el beneficio económico, ha tenido que volver a recomprar o rescatar el erario público, como es el caso de Argentina o el más conocido caso británico.

De igual manera, la gestión pública del ferrocarril conlleva tomar decisiones racionales, acertadas y en base a criterios técnicos para buscar el beneficio social, consensuadas con todos los elementos sociales y la ciudadanía. También exige una gestión transparente y responsable, donde la propia ciudadanía pueda contrastar de forma accesible el destino de las inversiones y evaluar el impacto en su entorno. En el caso del sector público ferroviario español, estamos en una situación económica al borde del colapso, con una deuda reconocida de unos 20.000 millones de euros entre las dos empresas públicas, situación a la que nos han llevado unos responsables que han decidido invertir en líneas de alta velocidad costosísimas, en gran parte innecesarias, que atendían únicamente a los plazos marcados por las campañas políticas, realizando trazados para beneficiar intereses particulares.

Al mismo tiempo se han tomado medidas en contra del ferrocarril, se ha desviado la inversión en mantenimiento de infraestructura construida y material, a las grandes constructoras, las grandes beneficiarias de tan costosísimas inversiones de Alta Velocidad, se han cerrado estaciones y líneas, se han eliminado servicios, se han encarecido las tarifas etc, en definitiva se ha apostado por la elitización del ferrocarril, sustituyendo el concepto de servicio público por el de negocio. Se ha expoliado un servicio público a los legítimos propietarios, para entregárselo a quienes solo buscan incrementar sus beneficios apropiándose de lo público.





Al frente de la gestión del ferrocarril deben estar personas cuyo único interés sea la defensa de lo público, que comprendan, a imagen de los países más fuertes de Europa, como Francia y Alemania, la importancia de mantener una empresa pública con todos sus elementos integrados, con unos gestores eficientes, con una realidad laboral digna, con unas relaciones laborales democráticas y éticas y con una verdadera vocación de servicio público.

## 7. REVERSIÓN DE LA PRIVATIZACIÓN

Es un proceso que así como en otros sectores que se está intentando, sobre todo en servicios públicos municipales, no está exento de dificultades añadidas o trabas jurídicas por parte de las empresas que los explotan, en el caso del ferrocarril consideramos que podría empezar a ser realidad en poco tiempo, con voluntad política y participación social, puesto que es un proceso que está en una fase relativamente temprana y es fácilmente reversible. Para ello proponemos a los responsables de la gestión ferroviaria en los próximos años varias medidas jurídicas, laborales e inversoras, y solicitamos al equipo responsable del ferrocarril del próximo gobierno, que tomen la iniciativa en la Unión Europea, para conseguir cambiar toda la normativa que ha conllevado la aprobación de los sucesivos paquetes ferroviarios.

Así desde el Sector Federal Ferroviario de CGT proponemos:

- Elaboración de una nueva Ley del Sector Ferroviario, que derogue la anterior, y que incluya a todo el sector ferroviario como sector estratégico, y a toda la infraestructura ferroviaria, material y patrimonio, como Red de interés general.
- Creación de una empresa pública fuerte que aglutine todo el sector ferroviario, y a todos los trabajadores, tomando como referencia las empresas DB alemana o la SCNF francesa.
- Estudio exhaustivo de los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras de alta velocidad, donde se analicen las necesidades ferroviarias reales de la población, y se le de participación a toda la sociedad en las mismas, a través de mecanismos transparentes.
- Revisión del plan PITVI y elaboración de un nuevo plan de transporte con participación social y acorde a las necesidades de la población.
- Incremento de la inversión en ferrocarril convencional, que para los presupuestos generales del estado de 2016 solo destina el 13%, mientras que para alta velocidad destina el 67%.
- Actualización de toda la red convencional, electrificación de toda la red existente, apertura de nuevas líneas, incremento de frecuencias y modernización del material rodante, para que la inmensa mayoría de la población tenga acceso a una red convencional moderna, segura, eficaz y sostenible.
- Inversión y participación pública en Investigación y desarrollo ferroviario.
- Inversión en sistemas de seguridad suficiente para equiparar toda la red a los máximos niveles de seguridad.

- Aprovechamiento e inter-modalidad de toda la red construida tanto Convencional como de Alta Velocidad, así como con otros medios de transporte público, para potenciar el transporte por ferrocarril, y que éste llegue a ser un verdadero elemento vertebrador que cubra las necesidades de toda la población y a todos los territorios. Aumentar y potenciar los núcleos de cercanías.
- Política tarifaria acorde a la realidad económica de la población, para dotarla de un servicio público y accesible para tod@s, independientemente del nivel económico.
- Potenciación del transporte de mercancías, a través de aperturas de corredores ferroviarios con conexión a los grandes centros logísticos aéreos y portuarios, teniendo en cuenta el ahorro que supondría en la factura energética, y el impacto económico positivo para la sociedad.
- Elección de gestores del ferrocarril, de reconocido prestigio y probado compromiso en la defensa de los sectores públicos.
- Aportación de propuestas políticas y jurídicas en el seno de la Unión Europea, con el objetivo de modificar toda la normativa que favorece los intereses de los poderes económicos en el espacio ferroviario europeo, por encima de los intereses de la ciudadanía.
- Dotar de mecanismos transparentes y participativos a los trabajadores, usuarios y a la sociedad en general, para que se tengan en cuenta sus aportaciones en la gestión ferroviaria.

## 8. BIBLIOGRAFÍA, REFERENCIAS, PRENSA Y ENLACES

Para la elaboración de nuestra propuesta alternativa a la gestión del ferrocarril, hemos utilizado numeroso material en todos los soportes. Todos los datos que aparecen aquí están contrastados a través de nuestro propio material interno, como organización sindical con una amplia implantación en todo el sector ferroviario. Así mismo hemos presentado datos actuales tomados de las páginas oficiales de los distintos organismos, comparencias en las instituciones, como el Congreso de los Diputados, de responsables de la gestión y nuestras iniciativas en las mismas. También nos hemos apoyado en material que compartimos con otras organizaciones sociales con las que además realizamos numerosas acciones conjuntas en defensa del #ferrocarrilpublicoysocial como Ecologistas en Acción. Por supuesto, las noticias y artículos periodísticos relacionados con el ferrocarril, son herramientas de uso diario para nuestra labor de defensa de los derechos de los trabajadores ferroviarios y del ferrocarril público y social. Así hemos incluido enlaces directos de distintos medios de comunicación, que se han hecho eco de la realidad ferroviaria.

- Nuestra alternativa de ferrocarril público y social editado, por SFF-CGT en noviembre de 2012, ha sido el documento que ha servido para dar a conocer nuestra visión y nuestras alternativas a las políticas contra el ferrocarril público y social hasta ese momento. Así ha servido como base de la presente actualización de dicho documento, actualización necesaria, dada la deriva de privatización y derroche en infraestructuras de dudosa necesidad social, en el último lustro.
- Informe de la Subcomisión de Estudio y Análisis del sistema ferroviario español ( 154/10)



- Revista el Tren Público y social en la encrucijada, editado por Ecologistas en Acción, Colectivo Baladre y CGT.
- Fundación de los ferrocarriles con uno de los mayores fondos bibliográficos y documentales referentes al ferrocarril. <http://www.ffe.es/>
- [www.boe.es](http://www.boe.es)
- <http://www.fomento.gob.es/>
- <http://www.era.europa.eu/Pages/Home.aspx>
- <http://www.europarl.europa.eu/committees/es/TRAN/home.html#>
- [http://www.seguridadferroviaria.es/AESF/lang\\_castellano/](http://www.seguridadferroviaria.es/AESF/lang_castellano/)
- [http://www.adif.es/es\\_ES/index.shtml](http://www.adif.es/es_ES/index.shtml)
- [http://www.adifaltavelocidad.es/es\\_ES/index.shtml](http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/index.shtml)
- <http://www.renfe.com/>
- <http://www.acciona-railservices.es/>
- <http://www.continentalrail.es/>
- <http://www.vialibre-ffe.com/>

La mayor fuente de la que sacamos información es de las calles, donde reivindicamos desde la propia experiencia profesional, de los ciudadanos que día a día padecen y pagan un servicio público deteriorado de forma inducida con los que compartimos viajes a diario, de la multitud de asociaciones repartidas por toda la geografía y de las que muchos activistas sociales y sindicalistas de CGT forman parte, y de los medios de comunicación que se atreven a publicar acerca del lado oscuro del ferrocarril español.

**Sector Federal Ferroviario  
CGT**



