



Congreso de los Diputados

NOTA PARA LOS COMPARECIENTES

Para llevar a cabo sus trabajos, la Subcomisión de Estudio y Análisis del Sistema Ferroviario Español, creada en el seno de la Comisión de Fomento, podrá solicitar, de acuerdo con los artículos 109 de la Constitución y 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados:

- La información y documentación que precise de las Administraciones Públicas competentes.

- La comparecencia de miembros de las Administraciones Públicas ante la misma, así como la de autoridades, funcionarios públicos y la de otras personas y organizaciones competentes en la materia.

- Objeto de la Subcomisión:

Elaboración de un informe sobre la situación de las infraestructuras ferroviarias y las propuestas de mejora del sistema ferroviario español en aras a conseguir mayor seguridad, prevención, competitividad, cohesión y vertebración territorial.

- Composición de la Subcomisión:

VOCALES:

- D. Andrés José Ayala Sánchez (GP)
- D. Guillermo Collarte Rodríguez (GP) ✕
- D. Celso Delgado Arce (GP) (Coordinador de la Subcomisión)
- D^a. María de la Concepción de Santa Ana Fernández (GP) ✕
- D. Manuel Pezzi Cereto (GS) ✕
- D^a. Laura Carmen Seara Sobrado (GS)
- D. Rafael Simancas Simancas (GS) ✕
- D. Jordi Jané i Guasch (GC-CiU)
- D. Pere Macias i Arau (GC-CiU)
- D^a. Ascensión de las Heras Ladera (GIP) ✕
- D. Gaspar Llamazares Trigo (GIP)
- D. Carlos Martínez Gorriarán (GUPyD)
- D^a. Isabel Sánchez Robles (GV(EAJ-PNV))
- D. Joan Baldoví Roda (GMx)
- D^a. Rosana Pérez Fernández (GMx) ✕

SUPLENTE:

- D. Sebastián González Vázquez (GP)
- D^a. María Olga Iglesias Fontal (GP)
- D^a. María Concepció Tarruella Tomás (GC-CiU)
- D. Jordi Xuclà i Costa (GC-CiU)
- D^a. María Caridad García Álvarez (GIP)
- D. Chesús Yuste Cabello (GIP)

- Desarrollo de las comparencias ante la Comisión:

El formato normal incluye una breve exposición por el compareciente, de 15 minutos, a la que siguen preguntas por parte de los Diputados por tiempo de 20 minutos, contestando finalmente a los anteriores el compareciente por tiempo de 10 minutos, con una duración total aproximada de 45 minutos.

- Documentación:

Si el compareciente desea aportar alguna documentación podrá hacerlo durante su comparencia o con anterioridad o posterioridad a la misma, haciéndola llegar a la Comisión de Fomento, C/ Carrera de San Jerónimo, 36, 2ª planta, 28071 Madrid, (e-mail: comisiones.1b@congreso.es; teléfono de contacto: 91.3906337-6479).

- Régimen económico:

- Los comparecientes que tengan su residencia habitual fuera de Madrid y tuvieran que pernoctar en la ciudad, tienen derecho a una dieta de 200.- euros por cada día que pernocten más los gastos de desplazamiento, debiendo presentarse la correspondiente factura de hotel. En el caso de trasladarse por vía aérea, ferrocarril u otro medio de transporte se deberá presentar la factura original del pago del billete correspondiente **en la que tienen que figurar su nombre y apellidos**. Si el traslado se hubiese realizado por carretera en su propio vehículo se aplicará la misma indemnización por kilometraje que la que corresponde a los desplazamientos de los señores Diputados.

- Los comparecientes que tengan su residencia habitual en Madrid tienen derecho a una dieta de 60 euros, y para los comparecientes que no tengan su residencia habitual en Madrid y no pernocten en esta ciudad tiene derecho a una dieta de 90 euros más los gastos de desplazamiento, en los términos que se han especificado en el párrafo anterior.



Congreso de los Diputados

COMISIÓN DE FOMENTO

SUBCOMISIÓN ESTUDIO Y ANÁLISIS SISTEMA FERROVIARIO ESPAÑOL (154/10)

X LEGISLATURA

Número de Sesión: 9

ORDEN DEL DÍA

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARECENCIAS:

16:00 horas

- 1º. D. Esteban Guijarro Jiménez. Secretario de RR Internacionales y Formación de CGT
Autor: Comisión de Fomento

17:00 horas

- 2º. D. Manuel M^a Nicolás Taguas. Secretario General del Sector Ferroviario de CCOO
Autor: Comisión de Fomento

18:00 horas

- 3º. D. Ángel Ruiz. Secretario Federal del Sector Ferroviario de Servicios, Movilidad y Consumo - UGT
Autor: Comisión de Fomento

19:00 horas

- 4º. D. Santiago Pino Jiménez. Secretario de Comunicación, Imagen y Relaciones Externas de SEMAF
Autor: Comisión de Fomento

Por el Presidente de la Comisión y de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento del Congreso de los Diputados, se ha señalado el próximo miércoles, día 28 de mayo, a las 16:00 horas, para tratar los asuntos que se indican al margen.

Lo que me honro en poner en conocimiento de S.S. encareciéndole su asistencia a los efectos reglamentarios.

Palacio del Congreso de los Diputados, a 21 de mayo de 2014.

LA LETRADA,



Paloma Martínez Santa María



Congreso de los Diputados



Comunico a Vd. que la Subcomisión de Estudio y Análisis del Sistema Ferroviario Español (154/10), constituida en el seno de la Comisión de Fomento, celebrará sesión el día 28 de mayo de 2014, estando prevista en el Orden del Día de la misma, a las 16:00 horas, la celebración de su comparecencia. (Autor: Comisión de Fomento).

Lo que pongo en conocimiento de Vd. a los efectos oportunos.

Palacio del Congreso de los Diputados, a 22 de mayo de 2014.

Jesús Posada Moreno
PRESIDENTE DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. Esteban Guijarro Jiménez
Secretario de RR Internacionales y Formación de CGT



CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO **SECTOR FEDERAL FERROVIARIO**

Secretariado Permanente



A la Subcomisión de Estudio y Análisis del Sistema Ferroviario Español **Comisión de Fomento** **Congreso de los Diputados**

Esta Subcomisión nace tarde, cuando el sistema ferroviario en el estado español ya está comprometido, pero también los gestores públicos de este sistema están comprometidos: han alcanzado acuerdos con las empresas privadas que pretenden hacerse con el negocio ferroviario o, dicho con más exactitud, que pretenden que el servicio público ferroviario se convierta en un negocio.

Ese parece ser el objetivo real de esta Subcomisión, puesto que las primeras comparecencias han sido precisamente las de los intereses privados: los fabricantes de material ferroviario, los constructores de infraestructuras y las empresas que pretenden quedarse con la gestión del transporte por ferrocarril.

Parece lícito suponer que el resultado del análisis de esta Subcomisión viene dado a priori por su objetivo: privatizar el ferrocarril público dándole una apariencia de consenso ante una situación supuestamente inevitable y con un resultado que se quiere presentar como el único posible, porque así se ha determinado de antemano, e implicando a quienes deberían estar volcados en la defensa del interés común y tendrían, por tanto, que oponerse a que se arrebatase a la sociedad un bien que es de todos y todas, un modo de transporte que debería estar al servicio de los intereses de la comunidad.

El sistema ferroviario arrastra carencias basadas en decisiones políticas: frente al discurso oficial que ha ido asumiendo a regañadientes las ventajas del ferrocarril en comparación con otros modos de transporte, ventajas medioambientales, energéticas, de seguridad, de vertebración del territorio y de accesibilidad, y ha ido incorporando, cuando ya era evidente, la necesidad de llevar a cabo un trasvase modal, las medidas han ido siempre en contra del ferrocarril; no se ha invertido en mantenimiento de las infraestructuras ni del material, se han cerrado líneas y estaciones, se han eliminado servicios, se han encarecido las tarifas, se ha apostado por una elitización del ferrocarril y se ha sustituido el concepto de servicio público por el de negocio, la rentabilidad social por la rentabilidad económica, obviando que el verdadero negocio está en arrebatar algo a sus legítimos propietarios para entregárselo a quienes solo buscan incrementar sus beneficios apropiándose de lo público.

Esta Subcomisión se crea tras el accidente de Angrois, en parte, para evitar llevar a cabo una investigación parlamentaria sobre el accidente. Las decisiones que se han llevado a cabo, desinvirtiendo en el mantenimiento de infraestructuras y material, inaugurando costosas líneas de alta velocidad en base a plazos marcados por las campañas políticas con recorridos establecidos teniendo en cuenta intereses particulares (recordemos los informes ignorados sobre las dolinas en Aragón, o las expropiaciones a familiares de Esperanza Aguirre y Miguel Corsini), han obviado cuestiones esenciales como la continuidad de los sistemas, la garantía de la seguridad frente a intereses económicos o la propia prestación del servicio.

Pero la decisión de mayor trascendencia ha sido la fragmentación del sistema ferroviario, iniciada con la Ley del Sector Ferroviario, aprobada en noviembre de 2003, aplazada tras las elecciones de 2004 y puesta en vigor sin ninguna modificación en enero de 2005. Para analizar el alcance que iba a tener esta ley, que daba un vuelco arriesgado y de consecuencias impredecibles al sistema ferroviario, y que se está materializando en nuevas fragmentaciones y fusiones (mercancías, Feve), no se consideró necesario crear ninguna Subcomisión.

Ya antes de que entrara en vigor la Ley del Sector Ferroviario, advertimos de las consecuencias que la fragmentación podían tener en la Seguridad, con la ruptura de los sistemas integrados, la falta de coordinación que podía darse entre las diferentes empresas y con el cambio de objetivos que establecía, al anteponer la rentabilidad económica a cualquier otra consideración. Por desgracia, estas consecuencias se han materializado.

La urgencia en inaugurar líneas de alta velocidad, respondiendo a intereses políticos y del capital, unido a la falta de inversión en el ferrocarril, que debería servir al interés general, ha dado lugar no solo a situaciones de riesgo, sino a los sobrecostes, que se convierten en una práctica no solo en las infraestructuras, sino también en el material, y crea el espacio idóneo para que florezca la corrupción.

Desde los comienzos del AVE, la corrupción aparece como una sombra. El caso actual surge por una denuncia particular, lo que hace suponer que se trata tan solo de la punta del iceberg, pero nos da además una idea de la falta de control no solo por parte del Gobierno y el Ministerio de Fomento, sino del propio Parlamento, de las decisiones políticas que se están tomando con respecto a los servicios y al erario público y de sus consecuencias.

Cuando hablamos de corrupción, debemos además plantearnos la legitimidad de que responsables de la gestión pública, cuyas decisiones favorecen directamente los intereses del capital privado, puedan ser recompensados posteriormente con puestos de consejeros por las empresas que han sacado provecho de medidas tales como la liberalización de un sector.

Este control debería incluir los sobrecostes en infraestructuras, que llegan al 230% del precio inicial, y material, no solo la reciente compra de trenes sino los que se compraron inicialmente para el AVE Madrid-Sevilla, un excedente que estuvo inmovilizado hasta que se decidió modificarlo para que pudiera circular en el corredor mediterráneo

El rescate forzado por ALSA (National Express) en los ferrocarriles británicos, al negarse a mantener el servicio en los comienzos de la crisis por prever que podía obtener menos beneficios de los previstos, nos hace ver en qué queda esa supuesta vocación de servicio público de las empresas privadas que están reclamando su parte en el negocio de la liberalización del ferrocarril, y nos lleva a establecer paralelismos con la ruina pública de las concesiones en autopistas.

Frente a los intereses ciertos del capital privado, debemos analizar el futuro incierto de las empresas en que se ha fragmentado el ferrocarril.

RENFE-OPERADORA

La aprobación del RDL 22/2012 de 20 de julio, supone la creación de cuatro sociedades anónimas, tres de ellas por segregación de Renfe-Operadora:

- Se segregan las áreas de Viajeros y Fabricación y Mantenimiento para crear dos nuevas sociedades: Renfe Viajeros S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A.
- Se fusionan las sociedades Multi, Contren e Irion con el área de Mercancías de Renfe-Operadora para a su vez segregan el área al completo en otra sociedad anónima: Renfe Mercancías S.A.
- Se crea una nueva sociedad denominada Renfe Alquiler de Material S.A. para poner a disposición privada los trenes públicos en régimen de venta o alquiler.
- El mantenimiento de la Entidad Pública con la denominación de Grupo Renfe donde se integran los directivos que con sus decisiones han llevado a la empresa pública a la situación económica actual.

Esta segregación no se hace por beneficio social ni para potenciar este modo de transporte. La finalidad que persigue este modelo es deshacerse de la explotación ferroviaria pública para beneficio económico privado.

Esto ya quedó recogido en la Ley del Sector Ferroviario 39/2003, de 17 de noviembre, donde entre otros aspectos se recogía que se establecía *"(...)un modelo de gestión con separación de la titularidad de la infraestructura (Adif) de la explotación del servicio (Renfe-Operadora), QUE SERÁ PRIVADA AL FINAL DEL PROCESO"*. Este es el fin que persigue el modelo aplicado.

Hay que destacar que no existen exigencias europeas en cuanto a segregación de infraestructura y transporte. Los estados miembros más fuertes en el sector ferroviario, Alemania y Francia, no se plantean debatir sobre liberalización de su sector ferroviario antes de 2019, según se desprende de los acuerdos alcanzados para aprobar el denominado "cuarto paquete ferroviario" a mediados de 2012.

También hay que destacar el endeudamiento de las nuevas sociedades. En 2005 cuando se procedió a segregan la infraestructura y el transporte el Estado procedió a sanear la deuda de la empresa pública (en torno a 14.000 millones de euros), para no lastrar su nueva andadura.

En el tiempo transcurrido desde 2005 hasta 2012, el nivel de endeudamiento de las dos empresas ha superado al de 2005 (unos 14.000 millones Adif y unos 5.000 millones Renfe-Operadora) por la inversión en mega-infraestructuras que el estado carga sobre Adif, por la inversión en material rodante de alta velocidad que no se ha utilizado y que se carga en la cuenta de resultados de Renfe-Operadora y por la falta de abono en tiempo y forma de las Obligaciones de Servicio Público que presta Renfe y que aumenta su nivel de endeudamiento financiero.

En este nuevo proceso segregador no se ha procedido a sanear las cuentas de las empresas ferroviarias lo que supone que de partida carguen con un endeudamiento financiero y de negocio que lastra sus beneficios y que pone en peligro su posible viabilidad:

- La nueva sociedad Renfe Mercancías S.A. no alcanzará un resultado positivo en sus cuentas de explotación hasta dentro de 5 años (alrededor de 2019) y se prevén unas pérdidas económicas para 2014 de 85,9 millones de euros. Esta sociedad asume el 6,32% de la deuda de Renfe-Operadora.

La pérdida de cuota de mercado en esta área se debe a la falta premeditada de inversión en medidas estructurales de los actuales y anteriores gobiernos. Un hundimiento planificado para marcar ahora como imprescindible un plan de alianzas con otras empresas logísticas como la DB alemana, que ya ha manifestado públicamente su intención de hacerse con parte del negocio y a la que se está favoreciendo para su entrada. Como ya hemos comentado y según los datos publicados por Renfe esta área de actividad, aún con alianzas con otros operadores, no alcanzará beneficios económicos antes de 2019.

- Renfe Viajeros S.A. no alcanzará un resultado positivo hasta 2016 o 2017, entre otros motivos, debido al nivel de deuda que se le adjudica en el momento de la segregación desde la empresa pública, 4.360 millones de euros, el 84,4% del total de la deuda de la extinta Renfe-Operadora.

Multinacionales del transporte por carretera (Alsa), medios de comunicación (Prisa) y otros operadores europeos (SNCF y DB) han mostrado públicamente su interés por participar en la sociedad de Viajeros, sobre todo en la alta velocidad, interesados en los corredores y horarios que dan beneficio económico y por los tráficos recogidos como Obligación de Servicio Público ya que conllevan financiación por parte del Estado y Comunidades Autónomas.

- Renfe Mantenimiento de Material SA, recoge el conjunto de Talleres y Puestos de Asistencia Técnica que posee Renfe. Instalaciones con un enorme valor económico e industrial.

Esta sociedad anónima prevé un resultado negativo en 2014 de 27,6 millones de euros y asume el 5,75% de la deuda de Renfe-Operadora.

El plan de viabilidad puesto en marcha pasa por el abandono planificado de las labores de mantenimiento por parte de Renfe para que sean gestionadas por empresas privadas como las constructoras de material (Alstom, CAF, ..) que se han quedado con el mantenimiento del material con mayor valor añadido (alta velocidad y nuevo material rodante adquirido por Renfe) y que relega al personal de la empresa pública al mantenimiento del material con mayor número de años de explotación en los que no está interesado la industria privada.

- Paradójicamente la sociedad de nueva creación Renfe Alquiler de Material S.A. (ROSCO) prevé unos beneficios económicos para 2014 de 0,6 millones de euros.

Esta sociedad anónima que está en trámites de constitución se adjudica un nivel ínfimo de deuda (2,18%) en comparación con la cantidad de material rodante que se adjudica para su alquiler a terceros, ya que recibe vehículos y máquinas de viajeros, mercancías y alta velocidad. El doble de material que el resto de sociedades.

El fin de esta sociedad, que no supone ningún valor añadido para Renfe ni constituye parte de su negocio en la actualidad, es trabajar desde dentro del Grupo Renfe para quitar tráficos a otras sociedades del mismo Grupo como Viajeros y Mercancías.

-

- Por último destacar también el bajo nivel de endeudamiento con que parte la Entidad Pública Empresarial (EPE) que dirige los destinos del Grupo Renfe (1,32% de la deuda) donde se integran todos los miembros de los distintos equipos directivos que han gestionado y arrastrado a Renfe-Operadora al nivel de endeudamiento alcanzado, sin planes de viabilidad y planes de empresa.

Estas nuevas sociedades (salvo la EPE que por su propia naturaleza jurídica no posee capital social) cuentan tras la segregación con un capital social que es transformado en acciones por un valor nominativo de 1.000 euros cada una de ellas. De partida el capital social de cada una de las empresas está en poder del Grupo Renfe. La intención expuesta públicamente es ir vendiendo las acciones de cada área para dar entrada a empresas y capital privado.

De esta forma, mientras el Grupo Renfe mantenga la opción mayoritaria sobre el accionariado se pretende argumentar que existirá un servicio público, obviando intencionadamente que los accionistas privados tendrán el objetivo de sacar beneficio económico en el corto plazo y que no tendrán como prioridad las necesidades de los ciudadanos o los beneficios sociales de este tipo de transporte.

ADIF

El Consejo de Ministros aprobó el pasado 13 de diciembre de 2013 la segregación de Adif en dos Entes Públicos según lo recogido en el RDL 15/2013, de 13 de diciembre. Esta segregación al igual que en Renfe se hace mediante la aplicación de la figura del RDL pretendiendo justificar una urgencia inexistente y sustrayendo el debate social que debe conllevar este tipo de reestructuraciones de un sector público fundamental para el desarrollo sostenible del país y sus necesidades de vertebración territorial.

La segregación de Adif no se sostiene con el argumento injustificado del estricto cumplimiento de Directivas Comunitarias y con el fin real de camuflar, para que no figure como déficit público, la multimillonaria deuda de 14.000 millones de euros, generada por las decisiones políticas en la construcción de macro-infraestructuras no necesarias.

El modelo que se pretende implantar está encaminado a dividir las actividades con cuentas separadas concediendo las más atractivas, las de Adif Alta Velocidad, al libre mercado y dejando las de Adif Red Convencional a expensas de futuros acuerdos de financiación con el Estado o de colaboración público-privada.

Esta segregación supone la aparición de nuevos administradores de infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, lo que abre el camino a nuevas fragmentaciones e incluso a privatizaciones parciales de la infraestructura, algo que supondrá menor seguridad ferroviaria en trenes, viajeros y trabajadores, más licitaciones y adjudicaciones para hacer caja, como la fibra óptica o la explotación de aparcamientos, recortes de plantillas y pérdidas de empleo, recortes en las condiciones laborales y económicas, limitaciones del servicio, etc.

EMPRESAS DEL SECTOR

Las diferentes empresas que desarrollan su actividad en el Sector Ferroviario también se ven afectadas por estas decisiones políticas y por los recortes presupuestarios.

El RDL 20/2012, sobre medidas de reestructuración del sector público, conllevó la desaparición de la participación de Renfe-Operadora en varias empresas (Tarvia, Irvia, ..), además los recortes presupuestarios están afectando a la continuidad de las prestaciones a bordo de los trenes y en tierra, empresas de limpieza y servicios, como Comfersa, Cremonini, Ferroser, Initial, etc.

En este sector hay que destacar la desaparición de la empresa pública FEVE y la integración de sus activos y pasivos en Adif y Renfe-Operadora con fecha 1 de enero de 2013. Transcurrido más de un año desde esa fecha aún no se ha producido la integración efectiva de los trabajadores mediante la concesión de los títulos y habilitaciones necesarias para realizar su trabajo conforme a la Ley del Sector Ferroviario.

La desaparición de la empresa pública FEVE es otra decisión política que se toma por interés privatizador sin tener en cuenta ningún tipo de plan de empresa o plan de viabilidad para la compañía y, por supuesto, sin ningún tipo de debate social con los habitantes de las poblaciones por donde discurre este servicio.

El ejemplo de este desorden es el enorme equipo directivo de la extinta FEVE, algunos de ellos sin plaza en la empresa y nombrados a dedo, que han pasado a integrar el equipo directivo del Grupo Renfe, de Adif AV o Convencional o de alguna empresa del sector donde el Estado aún mantiene su participación. Es decir, la integración de FEVE no se realiza bajo criterios de mejor gestión o eficiencia, se hace para sanear la deuda generada por decisiones políticas y para dar continuidad en sus cargos al equipo directivo que las ha llevado a efecto.

Un ejemplo claro de la incertidumbre que, para el futuro del transporte ferroviario, están generando unas políticas de transportes e infraestructuras que carecen de planificación y persiguen claramente fines que nada tienen que ver con el interés común, es el caso del fracaso de la fragmentación de las mercancías, su reunificación y su nueva segregación, como si se pretendiera vencer a la evidencia repitiendo una y otra vez los errores.

En el año 2005, a través del Ministerio de Fomento, se puso en marcha una mesa sectorial para dar "Impulso al transporte de mercancías por ferrocarril". Durante estas jornadas, las empresas públicas Renfe, Adif y representantes de empresas del sector debatieron sobre las medidas necesarias para aumentar el tráfico de mercancías por ferrocarril.

Entre las conclusiones se concretó la necesidad de liberar tramos para estos tráficos, invertir en conexiones con puertos, inversión en servicios nodales o mejorar la atención al cliente en función de sus necesidades productivas.

Con estas medidas se pretendía aumentar el tráfico de mercancías al entorno europeo (entre el 8 y el 10% para el periodo hasta 2009) ya que se observaba una disminución en el tráfico de mercancías que se encontraba en torno al 3% del total de las mercancías transportadas en España.

Las conclusiones alcanzadas y los planes inversores para relanzar este tipo de transporte no fueron llevadas a efecto. Esta situación ha conllevado una disminución del número de mercancías transportadas hasta el 2% en 2011.

Tras años de abandono planificado y premeditado para argumentar la necesidad de dar entrada a capital privado, en 2011 el Gobierno toma la decisión de segregar el área de mercancías de Renfe-Operadora en tres empresas en función del tipo de material transportado y para ello se crean tres sociedades anónimas: Contren, Multi e Irion. A estas tres nuevas sociedades hay que sumar la sociedad Pecovasa, sociedad privada creada para el transporte de vehículos donde Renfe posee una participación del 60%.

La situación de estas nuevas sociedades, sin planes de empresa e inversiones adecuadas, ha supuesto que el pequeño incremento en el número de toneladas de mercancías transportadas entre 2009 y 2012 (entre el 1 y 1,5%) haya sido asumido por los cargadores privados en detrimento de la empresa pública, ya que es Renfe Mercancías quién ha perdido ese volumen de tráfico.

Tras la segregación del área de Mercancías de Renfe-Operadora en tres sociedades anónimas en 2011, mediante el RDL 22/2012, de 20 de julio, donde se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, se revierte el proceso, recogiendo la fusión de las tres sociedades anónimas (Multi, Contren e Irión) con el área de Mercancías de Renfe-Operadora para, al mismo tiempo, segregar el área de actividad completa para constituir la nueva empresa Renfe Mercancías Sociedad Anónima.

Esta segregación se ha llevado a cabo con fecha 1 de enero de 2013, sin ningún tipo de debate social, imponiendo un modelo ferroviario por interés económico.

Finalmente, hemos tenido conocimiento fehaciente de que durante enero de 2014 mientras se pactaba la segregación de Renfe-Operadora, y antes de que se hiciese efectiva administrativa y legalmente, la Dirección de la nueva sociedad anónima de Mercancías, ahora segregada, ha recopilado datos internos (administrativos, económicos, de recursos humanos, planes de negocio, etc.), para redactar un informe que han denominado "PROYECTO ZEBRA".

Con este proyecto se pretende proporcionar información privilegiada a la empresa pública ferroviaria alemana DB para que ésta pueda elegir en qué parte del negocio participa y con qué porcentaje.

Estas prácticas, además de ser más que cuestionables, ponen en bandeja el área de Mercancías para su venta al mejor postor y da una idea de por dónde van encaminados los pasos para el sistema ferroviario de Mercancías: poner el negocio público en manos privadas y en manos de otros operadores ferroviarios que no segregan sus empresas públicas.

Las políticas puestas en marcha para el transporte de mercancías se están demostrando totalmente erráticas para acometer la reestructuración del sector. De la segregación se pasa a la

fusión en Renfe-Operadora para a su vez volver a segregar. Decisiones tomadas por criterios económicos que no tienen en cuenta el beneficio social de este tipo de transporte.

Además a todo esto hay que sumar la enorme presión del lobby del transporte por carretera que no está dispuesto a perder cuota de mercado en contra de los intereses de la ciudadanía y de la descongestión de las carreteras del estado.

CGT ha venido reivindicando actuaciones concretas y una verdadera política pública para potenciar este tipo de transporte por encima de intereses particulares, mediante inversiones en infraestructura que no se han producido, como conexiones con puertos, intermodalidad, liberación de corredores, etc. En el ámbito europeo las grandes empresas operadoras como la SNCF o la DB mantienen sus áreas de mercancías integradas en el operador público y, paradójicamente, optan por hacerse con el mercado en territorio español, con las inversiones públicas realizadas por generaciones de españoles.

El transporte de mercancías por ferrocarril es viable desde el punto de vista económico y desde el punto de vista social en beneficio de todos. Las decisiones políticas mezcladas con el interés empresarial privado ponen en bandeja el sistema público ferroviario de mercancías para que saquen beneficio empresas privadas en detrimento del bien común.

En definitiva, el modelo de explotación ferroviaria elegido en nuestro país ya ha sido explotado sin éxito en Europa, como se ha constatado en el devenir del modelo británico, con un peor servicio, con trágicos accidentes ferroviarios y con enormes deudas que asumen las arcas públicas tras sacar el beneficio privado.

Otro aspecto que es fundamental poner en evidencia es la elevada edad media del personal que trabaja para el Grupo Renfe y para Adif. Las diferentes segregaciones de la infraestructura y el transporte y la recurrente excusa de la situación económica ha conllevado que se amorticen miles de puestos de trabajo en las empresas públicas, que no se contrate suficiente personal para mantener los diferentes servicios con calidad óptima de explotación y que, por tanto, se ponga en serio peligro la continuidad de las empresas ferroviarias públicas por falta de personal, en un país con seis millones de parados.

Es imposible mantener un nivel de explotación óptimo sin el personal suficiente y con una media de edad alta (en torno a los 50 años), lo que conlleva que numerosas cargas de trabajo se externalicen hacia contratas privadas. Solo en 2014 se prevé la pérdida de al menos 1.400 empleos directos en las empresas públicas del sector ferroviario.

Estos procesos de segregación-fusión NO ESTÁN JUSTIFICADOS, como no lo estaba el de segregación de infraestructura y transporte entre Renfe-Operadora y Adif. Están basados únicamente en las inversiones realizadas en la alta velocidad y en la hipótesis de mayores ingresos por mayor número de tráficos, lo que no se ha correspondido con la realidad en los tramos inaugurados en alta velocidad, con una ocupación mucho menor (del 50% en algunos casos) sobre la demanda presupuestada.

La UE no exige este modelo y la Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo, de 28 de febrero de 2013, reconoce que la Directiva 91/440 sólo exige una *“separación contable entre infraestructura y transporte”*, dando por válido el modelo alemán de la DB.

Las empresas que se están haciendo con el mercado del ferrocarril europeo son las integradas, fundamentalmente la DB y la SNCF, las mismas que están expectantes y pujando por las liberalizaciones presentes y futuras que se están produciendo en nuestro país.

Tampoco está justificado el proceso desde un punto de vista social. Porque se parten de criterios económicos para mantener servicios (Obligaciones de Servicio Público, AVE, Fibra Óptica, etc.) y éstos se segregan con la vista puesta en su privatización. El único objetivo es dismantelar el servicio público ferroviario y ponerlo en bandeja para que puedan entrar en el “negocio” público determinadas empresas privadas, para sacar beneficio rápido y los problemas futuros que puedan surgir, que los solucione el estado con dinero público.

No obstante esto no tiene porqué ser así. El 2 de septiembre de 2013, el TSJ de Madrid ha suspendido cautelarmente la privatización de seis hospitales con argumentos claramente extrapolables al ferrocarril:

- *“La imposibilidad de revertir el cambio de modelo”*. Un ejemplo sería lo costoso que resultó revertir parcialmente la privatización del ferrocarril británico.
- El supuesto ahorro de costes del modelo privado *“es virtual, al estar basado en cálculos hipotéticos, realizados sobre determinados parámetros que pueden no responder luego a la realidad”*, y de hecho *“existen datos sobre países en los que la gestión privada de su sistema sanitario no ha supuesto un ahorro por, entre otros factores, la interposición de más operadores”*.
- *“Asiste la duda al plantearse si el interés general se concreta en ese ahorro de costes que proclama la Administración o, si por el contrario, el interés general demanda el mantenimiento del sistema que ahora se pretende cambiar”*.
- Por último, hace hincapié en la incongruencia de que *“los responsables de la Administración, encargados de la gestión pública de este servicio esencial, asuman sin más su incompetencia para gestionarlo con mayor eficacia”*.

Es evidente que este modelo de ferrocarril no responde a criterios sociales como los que han definido a Renfe-Operadora y Adif hasta la fecha, ni a una gestión más racional de sus activos. Es más, se pretende acabar con ese modelo de ferrocarril. En el proceso pierden ciudadanos y trabajadores.

CGT ha presentado públicamente *“nuestro modelo de ferrocarril público y social”* donde defendemos el servicio público y el empleo desde el punto de vista social y desde el punto de vista de la seguridad, tanto en la circulación, como la de viajeros y trabajadores.

El trágico accidente ferroviario sucedido en Santiago de Compostela ha creado un punto de inflexión muy serio. Las decisiones políticas están creando evidentes problemas de seguridad y es más que evidente que la segregación de Renfe-Operadora y Adif para la entrada de terceros operadores y la visión del ferrocarril desde un punto de vista únicamente económico, conllevará problemas de seguridad en el tráfico ferroviario.

Desde este punto de vista CGT va a seguir defendiendo con argumentos la unificación de Renfe y Adif en una única Entidad Pública Empresarial, para garantizar una empresa fuerte y de referencia en el Sector, lo que va en dirección totalmente contraria de los planes del ejecutivo.

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

1. El ferrocarril debe seguir siendo un servicio público, en el que debe primar, por encima de cualquier consideración economicista y de los intereses de unos pocos, el beneficio social que supone para el conjunto de la comunidad.
2. El ferrocarril debe seguir siendo propiedad pública, porque somos los/as ciudadanos/as quienes lo hemos creado y mantenido, y porque nadie tiene derecho a arrebatarnos lo que nos pertenece.
3. El ferrocarril convencional es el medio de transporte social por excelencia, prestando un servicio asequible a toda la sociedad que se beneficia directamente de este servicio e indirectamente de su respeto al medio ambiente, su menor accidentalidad y la integración territorial que fomenta. Las inversiones en infraestructuras de transporte deben favorecer de forma prioritaria al ferrocarril convencional.
4. Las inversiones en el ferrocarril convencional deben recuperar el largo abandono que ha sufrido, orientándose a:
 - Mejora de líneas actuales: duplicación de vías, electrificación, racionalización de trazados.
 - Modernización de los sistemas de seguridad y señalización.
 - Reapertura de líneas cerradas.
 - Retomar proyectos abandonados de líneas ferroviarias que ofrecerían un servicio fundamental sobre todo a zonas con menor dotación de infraestructuras y conexiones entre territorios aislados.
 - Recuperación de enlaces internacionales.
 - Aumento de frecuencias en líneas infrautilizadas y con una demanda de transporte no satisfecha.
 - Recuperación de servicios: reapertura de estaciones, transporte de mercancías fraccionadas, etc.
 - Cambio profundo en el modelo de transporte de las mercancías
5. El ferrocarril debe garantizar la seguridad por delante de cualquier otro criterio; es imprescindible que se lleven a cabo las actuaciones necesarias tanto en el material como en la infraestructura, y que el mantenimiento de ambas siga estando unido.
6. El ferrocarril debe mantener el concepto de unidad integrada de planificación y servicio, que responda tanto de la infraestructura como del transporte. Garantizando el mantenimiento de la infraestructura y del material remolcado, y conservando los medios comerciales y materiales (patrimonio) que permiten su viabilidad como empresa.

7. Las cuentas del ferrocarril deben tener en cuenta el ahorro en costes externos que supone para la sociedad: respeto al medio ambiente, servicio ofrecido a la comunidad, ocupación del terreno, cohesión territorial, etc.
8. El usuario se debe beneficiar del ahorro de costes externos que supone el ferrocarril, fomentando, por medio de servicios adecuados y tarifas asequibles y subvencionadas, la utilización del medio más limpio, económico y seguro.
9. Debe fomentarse la utilización del ferrocarril como medio prioritario de transporte, teniendo en cuenta sus ventajas económicas y sociales, tanto para viajeros como para mercancías.
10. El empleo en el ferrocarril debe contar con un marco laboral común que garantice tanto las condiciones de trabajo como la seguridad, laboral y en el transporte. La precarización del empleo tiene como consecuencia directa el deterioro del servicio y la disminución de la seguridad.

