



La división de Renfe en dos empresas separadas y encargadas respectivamente de la infraestructura y del transporte supone la puerta de entrada para la mercantilización de un servicio público como el transporte ferroviario. La llegada de la competencia primero al transporte de mercancías y luego al de via-

jeros no podrá efectuarse sin cuantiosas ayudas por parte del Estado, y abre camino a modos de gestión que no consideran la seguridad ni la mejora de las condiciones laborales como una prioridad. El proceso tiene como protagonista las líneas de alta velocidad y la financiación conjunta público-privada.

FERROCARRIL // ANTESALA DE LA PRIVATIZACIÓN

Renfe: pasos hacia el fin del servicio público

La Red Nacional de Ferrocarriles deja de existir. La Ley del Sector Ferroviario abrió la puerta a las compañías privadas, iniciando un proceso de precarización del servicio y de los puestos de trabajo en la antigua Renfe

Bienvenida Morales Maciá
Madrid

Renfe ya no existe. La empresa pública, que en régimen de monopolio ha gestionado el transporte ferroviario desde 1941, fue dividida en dos entidades, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y Renfe-Operadora, cada una de las cuales tiene su propio campo de actuación comercial.

La división de Renfe la marcó la Ley del Sector Ferroviario, que fue aprobada por mayoría absoluta del PP en 2003 y que contó con la oposición rotunda del partido socialista



Sin personal

De las 68 estaciones de Cercanías abiertas en Barcelona, donde paran los trenes sólo en 26 hay personal para atender a los usuarios. Las demás están vacías. Los viajeros tienen que trasladarse varias estaciones para encontrar a algún empleado que le pueda dar atención personalizada o resolverle cualquier duda. Esta práctica generalizada de cierre de estaciones y de deshacerse de personal propio que sigue Cercanías es una de las políticas para externalizar el servicio y dejarlo en manos de contratadas.

tanto en el Congreso como en el Senado. Sin embargo, el PSOE se ha limitado a aplazar la fecha puesto que la ley entró definitivamente en vigor el 31 de diciembre de 2004 tal y como la había elaborado el anterior Gobierno, sin cambios.

La privatización del ferrocarril ha dado el salto definitivo con la ley citada. Pero es un proceso que viene de largo, desde finales de los '80, y que está pasando desapercibido para la gran mayoría de la sociedad, incluso para los propios trabajadores de la empresa. "Nos encontramos ante un cambio de modelo en el que se está produciendo una gran cantidad de despidos de personal laboral y reorganización constante de la entidad que no podemos todavía analizar de manera global", afirma Pablo Marín, del Sindicato Ferroviario de CGT.

Por un lado, la gestión de las vías, por otro, la de los trenes. Las directivas de la Unión Europea van en este sentido, pero no obligan a la privatización total de la red ferroviaria. Aunque en el Estado español sí que es éste el objetivo que se persigue. Por esta razón se han establecido dos fechas claves para la liberalización del mercado ferroviario: 2007 y 2010.

Para comprender qué va a ocurrir con el ferrocarril en estos dos años fijados, es necesario explicar las funciones que tienen que desempeñar tanto Adif como Renfe-Operadora. La primera se encarga del mantenimiento de las vías, de la Red de Interés General. Las construye, conserva y repara. Todo lo relacionado con las vías y su explotación es competencia de Adif. La segunda entidad creada, Renfe-Operadora se ocupa de la circulación de los trenes, tanto de mercancías como de viajeros, pues para ambos tiene, por el momento, competencias exclusivas.



A*

PRECARIEDAD. Las condiciones laborales en las que se trabaja en las contratadas y subcontratadas son muy precarias, según fuentes sindicales. Bajos salarios y escasa formación se han convertido en la tónica predominante.

Si todo marcha según lo previsto, Renfe entrará a competir con otras empresas en el sector de las mercancías en 2007, y los usuarios de tren podrán elegir a qué empresa ferroviaria compran sus billetes de viaje a partir de 2010, año fijado para la liberalización del servicio de viajeros.

Entre las siete empresas que ya han obtenido la licencia de empresa ferroviaria, que consiste en un permiso para entrar a operar en el trans-

porte de mercancías y viajeros, según datos de mayo de 2006, están Continental Rail (Grupo ACS), Press Cargo Tren (Grupo Acciona) y Comsa Rail Transport (Grupo Comsa). Estas empresas tendrán que pagar un canon a Adif por explotar la vía.

El PSOE se limitó a aplazar la fecha de la entrada en vigor de una ley a la que se opuso cuando gobernaba el PP

La política que ha seguido Renfe desde hace décadas ha sido disminuir su plantilla de trabajadores hasta el límite de no poder prestar un servicio en condiciones y así justificar la privatización. Las cifras hablan por sí solas: en 1953 la empresa contaba con 139.457 trabajadores, la cifra más alta de su historia. En 1970, el número disminuyó hasta 82.624 empleados.

La otra cara de la privatización

Actualmente, según datos de las propias empresas, cuentan con cerca de 15.000 trabajadores cada una de ellas. Adif y Renfe-Operadora tienen en marcha Expedientes de Regulación de Empleo con los que pretenden prejubilizar y dar bajas incentivadas a un máximo de 2.500 y 2.000 trabajadores respectivamente durante los próximos años.

Las condiciones laborales en las que se trabaja en las contratadas y subcontratadas son, según fuentes sindicales del sector, muy precarias. La formación, fundamental tanto para evitar accidentes como para ofrecer un servicio de calidad, se reduce al mínimo. Hasta el punto de que los tres años de estudio obligados para entrar en el sector que se exigían anteriormente, pueden quedarse entre dos y quince días en el mejor de los

Actualmente para ser maquinista de tren la formación puede ser de apenas un mes, según fuentes sindicales

casos. Actualmente para ser maquinista de tren, la formación puede ser de apenas un mes, como indican las mismas fuentes.

Las segregaciones, competitividad y la privatización tienen un denominador común: la inseguridad y la pérdida de derechos laborales. Como indica Rafael González, del Sindicato Ferroviario, "es momento de que las diferentes organizaciones y sindicatos se pongan de acuerdo para amparar a todos los trabajadores que están sufriendo las consecuencias del proceso de privatización, aunque todavía queda mucho por ver".

ADIF RENTABILIZA SUS TERRENOS PARA CUMPLIR CON EL BALANCE DEL MINISTERIO

DIEGO SANZ PARATCHA

Adif tiene algo ansiado por los señores de los maletines y el powerpoint. La heredera del antiguo monopolio estatal ha recibido de Renfe sus 48 millones de metros cuadrados en terrenos susceptibles de ser explotados. Y los señores del powerpoint y los maletines tienen algo que también desea Renfe, o sea Adif, o sea el ministerio de Fomento: dinero que invertir en urbanizaciones y centros comerciales que ocupen esos terrenos.

La ampliación de líneas llamadas de alta velocidad está en el centro de esta transformación urbana. El cierre de las viejas líneas deja terreno libre para construir, y la adecuación de las nuevas a un nuevo tipo de cliente deja vía libre para reformar la antigua estación y convertirla en un polo de atracción de un consumo de más alto poder adquisitivo. Para lograr este objetivo Adif participa como accionista en 15 sociedades inmobiliarias. Con un mismo esquema (40%

para Adif, 60% para el socio en cuestión), esta alianza está transformando las estaciones de tren en algo más: estaciones con centro comercial incluido. La fórmula se llama Proyecto Vialia y ya está presente en paradas a lo largo de todo el Estado, como Salamanca o Príncipe Pío en Madrid. Si bien el proceso viene de largo, la transformación de Adif y Renfe Operadora en empresas separadas con unidades de negocio específicas tiene todo



Jesus Zhelemban

que ver con estas alianzas. Financiar un proyecto faraónico como el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) no resulta tan fácil con el corte del grifo presupuestario europeo y el mantenimiento del superávit. Si la nueva Renfe segregada quiere ampliar sus líneas de alta velocidad (y le va la vida en ello) tiene que buscarse sus propias líneas de financiación además de lo que aporte el Estado. "Unidades inteligentes" de negocio con olfato »