

### [El AVE, las averías y las prisas de la ministra](#)

Enviado por oscar el Mié, 09/19/2007 - 23:54

Antetítulo (dentro):

CATALUÑA: LA PLANTILLA DE CERCANÍAS SE HA REDUCIDO EN 400 TRABAJADORES ENTRE 2003 Y 2007

Sección principal:

[Global](#)

Cuerpo:

Desde el mes de agosto, los problemas en los trenes de Cercanías en Barcelona están teniendo destacada repercusión en los grandes medios de comunicación. Averías, retrasos y aglomeraciones son ya habituales en este servicio.

“Casi todos los días hay algún incidente”, indica Salvador Muñoz, regulador del tráfico y secretario general del Sindicato Federal Ferroviario de CGT. El pasado 12 de septiembre, se reanudó el servicio de trenes entre las estaciones de Sants y L’Hospitalet de Llobregat, que había estado cerrado durante varios meses por las obras del AVE. “Se cumplió con la fecha que había anunciado la ministra de Fomento Magdalena Álvarez, pero de nuevo las averías interrumpieron la circulación de los trenes durante más de dos horas y al día siguiente más de lo mismo”, protesta Muñoz.

“Son las fechas de la ministra, pero aquí en Barcelona ya no le hacemos ni caso”, añade Milena Zanjul, taquillera de Renfe-Operadora.

“Ponen plazos y por las prisas en cumplirlos no se hacen las cosas bien”. En esa línea, el Ministerio ha anunciado que el 21 de diciembre el AVE llegará a la estación de Sants. Esto provoca preocupación entre algunos trabajadores y usuarios, que muestran su malestar por las condiciones en las que llegará el servicio.

Para entender las causas de tantas averías hay que remontarse al menos dos años atrás, momento en el que, según explica Muñoz, empezó a complicarse la situación en el Cercanías. Los datos proporcionados por CGT indican que “entre

el 15% y el 20% de las averías están directamente relacionadas con las obras del AVE". Pero la causa principal, dice Muñoz, es "el deterioro de la línea convencional".

### **Reducción de plantilla**

En los últimos años se ha producido una importante reducción de plantilla en Barcelona: 400 trabajadores menos entre 2003 y 2007. Además se han abierto dos Expedientes de Regulación de Empleo, tanto en Renfe-Operadora como en Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), las dos empresas públicas que se formaron tras la fragmentación de la antigua Renfe en enero de 2005, con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Hoy, el número de trabajadores a nivel estatal ronda los 15.000 en cada una de ellas. La cifra está lejos de los 74.025 empleados con los que Renfe contaba hace 25 años, según datos de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

"Ante la falta de personal, el mantenimiento de las líneas se ha externalizado, quedando en manos de empresas contratadas y subcontratadas sobre las que no existe apenas control", explica Daniel Pérez, secretario de comunicación de SFF-CGT y maquinista del Cercanías en Barcelona. Pérez critica que "los trabajadores en estas empresas reciben una formación mínima y deficitaria en materia de prevención de riesgos laborales". También destaca que las empresas deben mejorar las condiciones de seguridad de los empleados, mediante cursos de reciclaje ante la entrada de nuevas tecnologías al trabajo o cuando se produce un cambio de puesto.

### **Siniestralidad laboral**

Tras ser preguntados sobre estos problemas, desde Adif responden que "son muchas las causas de las averías", pero la empresa evita entrar en detalles y dar cualquier tipo de explicación más. Daniel Pérez, por su parte señala otra cuestión: "las

revisiones periódicas que tienen que pasar los trenes no se están ajustando al tiempo establecido legalmente.

Así, al alargarse el plazo, la seguridad disminuye y hay mayor riesgo de averías en los trenes". Según fuentes sindicales, la siniestralidad laboral está aumentando en la construcción de las líneas del AVE. Milena Zanjul, delegada del comité de Salud Laboral, denuncia que en los informes de siniestralidad de Adif y Renfe-Operadora no se contabilizan los que se producen en sus contrataciones. Como ejemplo de esto, cuenta que poco antes del verano un empleado de una contrata falleció en las obras de Sants. Ella se encontraba en la estación en ese momento. Días más tarde, en la reunión del comité, Zanjul aseguró que "nadie se hizo responsable de lo sucedido y trataron de tapanlo, como si no hubiera pasado".

### **Comisión de conflictos**

Ante esta situación, sindicatos y empresas (Renfe-Operadora y Adif), decidieron formar una Comisión de Conflictos con el objetivo de analizar la situación actual de la red de Cercanías y llegar a unos acuerdos mínimos. Durante septiembre se están negociando dos aspectos fundamentales.

En primer lugar, el aumento de personal en todas las unidades de negocio de la empresa, un aumento de plantilla que debería hacerse a través una oferta de empleo público en ambas empresas, en lugar de mediante contrataciones. En segundo lugar, los sindicatos exigen un aumento de la inversión en la línea convencional de trenes, que con la construcción del AVE se ha visto desplazada a un segundo plano. Los sindicatos han marcado el 30 de septiembre como fecha límite para que se atiendan estas reivindicaciones. Si llegado el momento no se ha conseguido negociar y llegar a un acuerdo sobre estos dos aspectos planteados por los trabajadores, se ha previsto convocar varios días de huelga en octubre.

### La liberalización del mercado ferroviario está en marcha

B.M.M.

La liberalización del transporte de mercancías es un hecho desde enero de 2007. Renfe-Operadora compite en el mercado con otras empresas ferroviarias que han obtenido licencia para desempeñar este servicio. Esto es posible desde la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario en enero de 2005, en la que se establecieron las bases para la privatización del ferrocarril en el Estado español. El punto de partida fue la división de Renfe en dos entidades públicas, cada una de ellas con competencias distintas: Adif y Renfe-Operadora. La primera, encargada de la construcción y mantenimiento de toda la infraestructura. La segunda, dedicada a la explotación de los trenes. Ante este panorama, Daniel Pérez, de SFF-CGT.

declara que “resulta complicado definir en qué condiciones se va a prestar el servicio cuando Renfe entre a competir con otras empresas privadas en el transporte de viajeros, en enero de 2010”. “La fragmentación de Renfe diluye la posibilidad de una respuesta mucho más contundente por parte de los trabajadores”, afirma Xabier Arrizabalo, profesor de Economía de la Universidad Complutense. Pero la historia no queda ahí, y la división de la empresa continúa. Las comunidades autónomas que lo soliciten podrán gestionar sus trenes de Cercanías.

Esta medida ya ha sido aprobada en Cataluña y anunciada para Madrid y Asturias. En protesta, el comité de empresa de Renfe-Operadora ha convocado dos días de huelga estatal en septiembre y cuatro en octubre. Los sindicatos

## El AVE, las averías y las prisas de la ministra

Publicado en Periódico Diagonal (<https://www.diagonalperiodico.net>)

---

dicen no oponerse a la gestión por comunidades, sino a una transferencia total de competencias que dé paso a una mayor privatización.

Recuadro:



Pie de foto:

Geográficos:

[Barcelona](#)

Edición impresa:

Licencia:

[CC-by-SA](#)

Posición Media:

Columna derecha

Compartir:

Tipo Artículo:

Normal

Autoría:

[Bienvenida Morales Maciá](#)