

COMPRA, LEE, DIFUNDE

La Verdad nº 117

Revista de actualidad política y discusión internacional

Contra el genocidio en Gaza

Contra la marcha hacia la guerra

Para derrotar al sistema

La resistencia de los pueblos



Los dos recientes accidentes de trenes ponen de actualidad la situación del sistema ferroviario, de sus infraestructuras y de la privatización del servicio.

En espera de que se determinen las causas del accidente de Adamuz (los últimos informes apuntan a un defecto en una vía recién renovada), las de los de Cataluña son claras: el propio ministro de transporte ha declarado que “la infraestructura es viejísima y con años de abandono”.

Privatización (“liberalización”) del servicio ferroviario

La apertura a la “libre competencia” del transporte ferroviario se produce por imposición de la Unión Europea, que promulgó entre 2001 y 2006 cuatro Directivas Comunitarias y una serie de reglamentos, los llamados Paquetes Ferroviarios (2001, 2004, 2007, 2016), que obligaron a la Separación de Infraestructura y Operación, separando en España la gestión de la infraestructura (Adif) de la operación de los servicios (que hoy operan, dentro de la alta velocidad, Renfe, Ouigo, Iryo, etc.).

En segundo lugar, la apertura a la libre competencia (como con el correo, las telecomunicaciones, las eléctricas...), que en España se aplicó inicialmente a las mercancías (2007), luego pasajeros (2010, 2012), culminando con la apertura total de servicios.

La liberalización de la alta velocidad se produjo en España a finales de 2020 con la trasposición del Cuarto Paquete Ferroviario, que obliga a los Estados miembros de la Unión Europea a liberalizar el sector.

En aplicación de los “paquetes”, Adif, empresa pública gestora de las infraestructuras ferroviarias, seleccionaba a finales de noviembre a dos consorcios, que desde entonces compiten con Renfe en los corredores Madrid-Barcelona-frontera francesa; Madrid-Sevilla-Málaga y Madrid-Valencia-Alicante; los más rentables.

A este primer paso, siempre que sea rentable, pueda seguir la liberalización del resto de líneas de alta velocidad, la del tren convencional y la de servicios como Cercanías

El ejemplo británico

La liberalización de transporte ferroviario en la UE se produjo a pesar del lamentable resultado de la privatización del ferrocarril en Gran Bretaña

La privatización de British Rail, prepa-

rada por Margaret Thatcher y ejecutada por su sucesor John Major, en 1993, supuso desde el comienzo graves problemas y un deterioro acusado del servicio. Pero el gobierno británico, tras haber privatizado los trenes, decidió hacer lo mismo con el Adif británico. Railtrack, el operador privado que se hizo con el control de la infraestructura, colapsó en 2001 tras un lustro de accidentes y pérdidas económicas. El gobierno tuvo que recuperar el control de vías y estaciones, que han vuelto al control público de la Network Rail.

El deterioro de los servicios, la quiebra de buena parte de las compañías (el transporte se dividió en más de 30 empresas), y la conflictividad laboral –motivada por los recortes de plantilla y de derechos laborales- obligó a la renacionalización parcial del servicio a partir de 2020. Numerosas compañías han vuelto al operador público.

Por ejemplo, la South Western Railway (SWR), una de las principales operadoras de la red británica vivió más de un centenar de jornadas de huelga entre 2019 y 2021, convocadas por el Sindicato Ferroviario, Marítimo y de Transporte (RMT), contra los recortes de plantilla, aumento de las funciones de los trabajadores y empeoramiento de las condiciones laborales. La empresa ha sido renacionalizada en 2025, al concluir su periodo de concesión.

Action for Rail, defensor de la renacionalización del ferrocarril, con datos hasta 2017, calcula que los subsidios públicos al sistema de tren británico crecieron un 300% desde la privatización del servicio y que el 90% de las inversiones fueron pagadas por el contribuyente, no por las empresas que explotan las líneas.

Además, los precios por trayecto au-

mentaron un 117% entre 1995 y 2015, y el coste total de operar el sistema de ferrocarril se duplicó en diez años, pasando de 2.400 millones de libras en el período 1990-95 a 5.400 entre 2005 y 2010, a pesar de una importante escasez de inversiones. Con una subida del 56% de los salarios de los directivos de las empresas del sector en los tres primeros lustros de privatización.

Lo sucedido en las islas británicas, debe tenerse en cuenta. *“Lo que ocurrió allí a mediados de los años 90 debería haber servido al resto de Europa para no escoger el mismo modelo”*, defiende Juan Ramón Ferrandis, coordinador de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril.

A pesar de ello, la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia (CNMC), órgano supervisor del proceso de liberalización, señalaba en un informe que *“la experiencia de otros países europeos indica que la liberalización es una oportunidad para aumentar la oferta, mejorar la calidad, reducir los precios y mejorar el uso de la infraestructura ferroviaria”*.

La situación en España

La liberalización del ferrocarril de mercancías en España, aplicada en 2005, ha sido una experiencia absolutamente negativa. Pese a que la Comisión Europea pretende que el 30% del transporte por carretera a distancias superiores a los 300 km pase al ferrocarril, en España ese porcentaje fue del 1,9% en 2017, según los datos que la CNMC publicó en diciembre de 2018. Según la Plataforma en Defensa del Ferrocarril: *“Desde que entró la Ley del Sector Ferroviario en 2005, antesala de la privatización, el transporte de mercancías por tren de todo el Estado ha pasado de ser el 11% al 2,4%”*.

Para suscribirte a la Carta Semanal del POSI

Si no la recibes, te invitamos a que la recibas cada semana. Si la recibes, te proponemos que suscríbas a otros compañeras y compañeros a los que pueda interesar.

La elaboración y envío de esta Carta conlleva algunos gastos. El POSI, que la edita, no tiene ni quiere subvenciones, toda su actividad y sus publicaciones son financiadas exclusivamente por trabajadoras y trabajadores, que quieren apoyar, en este caso, la publicación de la Carta Semanal. Pedimos un apoyo de **5 EUROS** al año o lo estimes oportuno. Nuestra cuenta corriente en La Caixa es: ES63 2100 2812 51 0200071314. Indicando: Apoyo Carta Semanal

- Para recibir la Carta envia un correo electrónico a: info@posicuarta.org
- Puedes contactar desde: <http://posicuarta.org/cartasblog/contacto>



José Luis Ordóñez, portavoz de la Coordinadora Estatal por el Tren Público, Social y Sostenible, señala que, “*como se demostró con la liberalización de la telefonía, no es cierto que vayan a bajar los precios y se vaya a mejorar el servicio*”, añadiendo que “*lo que sí se cumplirá es que las empresas sacarán su beneficio*”, y que “*estas empresas no harán el mismo servicio más barato, cobrarán el mismo billete de otra manera*”. Lo que ya estamos viendo, han empezado a cobrar por las maletas, como las aerolíneas *low cost*.

Como señalamos, la privatización puede extenderse al resto de líneas de alta velocidad, así como la del tren convencional e, incluso, servicios como Cercanías. Como señala Pepa Páez, de CCOO, “*las líneas más rentables van a ser muy golosas para las empresas privadas, como lo son estos tres primeros corredores*”.

Esto se acompaña de la eliminación de servicios “no rentables”. CGT denuncia la pérdida de 5.000 circulaciones en el País Valencià solo desde 2017 y de más de 4.000 circulaciones en la cornisa cantábrica, y más reducciones en Extremadura, Catalunya y Castilla La Mancha. En 2014 se ponen en marcha las obligaciones de Servicio Público (OSP), que establecen qué trayectos deben ser cubiertos por el Estado. Una medida para justificar la progresiva reducción de servicios. Desde entonces se ha producido una constante pérdida de OSP y trenes convencionales, como denuncia Ferrandis, “*Supuso la supresión, de un mes para otro de 40.000 trenes regionales, dejando 172 estaciones sin parada y 165 solo con una parada*”.

Los sindicatos señalan que la privatización se acompaña de una aceleración del desmantelamiento de la red convencional que ya sufre inversiones mínimas a costa del AVE y que deja sin servicio a regiones enteras, agravando la situación de la “España vaciada”. “*Ese es nuestro temor* —explicaba la responsable de CCOO—, entendemos que un servicio público no debe andar con rentabilidad-

des económicas”. O como señala el portavoz de CGT, “*la privatización y el desmantelamiento del tren convencional están unidos: el Estado, como garante de la movilidad, tiene que garantizar que las líneas están en perfectas condiciones de calidad y seguridad, y si entra la liberalización, vamos a tener que seguir manteniendo esas líneas, pero además pagaremos los beneficios a las empresas privadas*”.

La renacionalización de las infraestructuras y el transporte ferroviario es una necesidad. Además, la experiencia británica demuestra que la privatización es un mal negocio, en todos los sentidos. En cualquier caso, la subcontratación creciente en RENFE y ADIF, con contratación a la baja de obras y mantenimiento de redes, supone un deterioro de la calidad de las infraestructuras, que tarde o temprano tendrá consecuencias

Deterioro de las infraestructuras

El accidente ferroviario de Barcelona pone de manifiesto, una vez más, que las infraestructuras en general, incluyendo las ferroviarias, no están preparadas para las contingencias. Las continuas averías en la red de cercanías corresponden al recorte general de las infraestructuras, y a la concentración de las inversiones ferroviarias en la red de alta velocidad, la más rentable. SEMAF denuncia el deterioro de la red convencional de ferrocarriles por falta de inversiones.

El recorte de las inversiones en infraestructuras, en general, afecta tanto a las inversiones pendientes como al mantenimiento. Ya vimos cómo las obras hidráulicas del Barranco del Poyo, que podían haber evitado las consecuencias de la DANA, habían sido postergadas una y otra vez. La falta de inversiones en mantenimiento hace que tanto vías como carreteras estén en un estado lamentable.

Son 15 años de recortes de inversiones. En 2010, la inversión en infraestructuras se desplomó un 31,3% para reducir el déficit público. El Ministerio de Fomento asumió un ajuste de al menos 6.400

millones de euros en el bienio 2010-2011. Para 2018, la inversión acumulaba una caída cercana al 50% respecto a los niveles de 2011. En sectores específicos como la obra pública, el desplome alcanzó hasta el 80% en la década posterior a 2007.

Esta falta de inversión provocó que para 2019 el 24% de las infraestructuras españolas tuvieran más de 20 años de antigüedad. Aunque ha habido una cierta recuperación a partir de 2020, en 2022, la inversión todavía se encontraba un 55% por debajo del máximo alcanzado en 2009.

En las redes ferroviarias, la inversión real bruta se desplomó entre 2009 y 2018, pasando de superar los 6.558 millones a apenas 2.312 millones hace ocho años. En los últimos ejercicios se ha ido recuperando, rozando los 4.000 millones en 2023, con un aumento enorme del número de trenes y viajeros.

La responsabilidad del gobierno es evidente, por más que en estos años haya aumentado la inversión en mantenimiento. Lo que es absolutamente infecta es la reacción de los partidos franquistas (PP y VOX) los máximos partidarios de la privatización y el aumento de los gastos militares, así como de la Monarquía adalid de la política de guerra.

Insistamos una vez más, no es posible aumentar los gastos militares y cubrir los servicios públicos o una cosa u otra. Los medios existen, es una cuestión política. Hoy, el incremento de recaudación del Estado permitiría recuperar las inversiones, e incluso poner en marcha un plan de choque en infraestructuras (que, además, crearía cientos de miles de empleos). Bastaría con revertir la prioridad que el gobierno ha dado al gasto militar, y dedicar esos miles de millones a la inversión en infraestructuras, y a la recuperación de la sanidad, la enseñanza, los servicios públicos.

La política de rearme no solo sirve para preparar la guerra -por tanto, la muerte y la destrucción- sino que es una amenaza diaria para la seguridad de la población.

Contra el aumento del gasto militar...



Todo ese dinero para sanidad, educación, pensiones, vivienda, gasto social...

catp comité por la alianza de trabajadores y pueblos

www.posicuarta.org

