



# Ante la situación del servicio ferroviario en Barcelona y el traspaso de competencias



**Sindicato Ferroviario**  
de la Confederación Intersindical

## INJUSTIFICABLE SITUACIÓN

Desde hace meses el **Sindicato Ferroviario** viene denunciando la situación que estamos viviendo en Barcelona en RENFE-Operadora y en ADIF, el deterioro del servicio y de la seguridad, la falta de personal y el aumento de la siniestralidad laboral.

Este deterioro del servicio está provocando consecuencias muy negativas para todos los usuarios del ferrocarril, y también para los propios trabajadores y trabajadoras que estamos soportando una presión adicional, sufriendo doblemente las consecuencias de todo ello: como usuarios que somos también del transporte ferroviario y como trabajadores responsables del trato directo con la ciudadanía.

## CONSECUENCIA DE UNAS POLÍTICAS FERROVIARIAS ADVERSAS

### PRIVATIZACIÓN = ESPECULACION



Lo que hoy está sucediendo no es más que la consecuencia de la política ferroviaria llevada a cabo desde hace años por los diferentes gobiernos y que ha sido puesta en práctica por los sucesivos equipos de dirección, antes de Renfe y ahora de RENFE-Operadora y de ADIF (tras la

segregación impuesta por la nefasta Ley del Sector Ferroviario).

La política ferroviaria llevada a cabo en estos años y la propia Ley del Sector Ferroviario, **apuestan por un ferrocarril basado en criterios mercantilistas y en la obtención de beneficios privados, en detrimento de los beneficios sociales, de la calidad, la seguridad, las condiciones laborales y el empleo.** Además, este modelo de ferrocarril repercute negativamente en los precios y en la vertebración territorial.

## DE LO QUE NADIE HABLA

Ante los continuos retrasos, interrupciones y supresiones de servicios, sólo escuchamos propuestas dirigidas a reclamar el traspaso de competencias sobre el ferrocarril, como si eso fuera la solución a tanto desatino.

Desde **SF-Intersindical** entendemos que se está utilizando la situación del ferrocarril para obtener mayores cuotas de “poder” y **se utiliza el tema de las transferencias como una cortina de humo para no hablar de las causas reales que nos han llevado a la situación actual** en el ferrocarril y los verdaderos problemas que padecemos.

## NO SE TRATA DE “CAMBIAR DE AMO”

Para el **Sindicato Ferroviario** el problema no es sólo quien gestiona el ferrocarril, sino qué modelo de ferrocarril se aplica.

**Si se siguen cerrando estaciones, si se siguen externalizando y privatizando los servicios** de marcado carácter ferroviario, como la **venta de billetes**, la **información**, el **mantenimiento** y la renovación de la **infraestructura**, el **mantenimiento** y la **reparación** del material rodante, la realización de las **maniobras**, el servicio de **mercancías**, los trabajos de **control**, de **administración**, etc., etc., **el ferrocarril funcionará mal, sea competencia estatal o lo sea de las comunidades autónomas.**

Desde **SF-Intersindical** defendemos que las Comunidades Autónomas planifiquen, gestionen el servicio y determinen las necesidades e inversiones en su ámbito. Pero no vamos a estar de acuerdo en la ruptura de la empresa pública estatal, por las negativas repercusiones –como se han demostrado en otros países- que tendría desde el punto de vista social y laboral.

## NUESTRA PREOCUPACION

Nuestras preocupaciones, por tanto, van en otra dirección: en la **defensa del empleo**, mediante contrataciones indefinidas y a tiempo completo de suficiente personal y en la **defensa de un servicio ferroviario público, seguro y de calidad.**

Esta es, además, la mejor manera de **defender nuestros puestos de trabajo**, la **promoción profesional** y la **mejora de las condiciones laborales.**



**La mejor inversión:**  
**Los ferroviarios y ferroviarias**

Salarios más justos  
Mejores condiciones de trabajo  
Promoción profesional

**La base más sólida para el ferrocarril del futuro**

Sindicato **S.F.** Ferroviario  
Afiliate y apoya al Sindicato Ferroviario  
Porque... es lo tuyo

## LA REALIDAD

La realidad que se pretende ocultar es la siguiente: Por un lado, la **falta de inversiones en el ferrocarril** de Cercanías, Media y Larga Distancia, Mercancías, Mantenimiento de la Infraestructura y del Material Rodante; y por otro, la **falta de inversiones en recursos humanos** y la continua destrucción de puestos de trabajo.

En los **últimos diez años** se ha reducido la plantilla en 9.298 trabajadores (un **24,85%**).

Sólo en los últimos cuatro años, la plantilla de RENFE-Operadora y de ADIF ha disminuido en 2.800 trabajadores.

Basta poner como ejemplo la situación de RENFE-Operadora, donde actualmente sólo quedan 14.211 trabajadores. Cifra que se sitúa **por debajo de los que establece para el año 2007 el actual Contrato Programa entre Renfe y el Estado** e incluso por debajo de la que fija para el año 2010.

En el caso de **Barcelona**, la plantilla se ha **reducido en 400 trabajadores, casi el 15%**, entre los años 2003 y 2007.

## CONTRATACIONES EN PRECARIO, SUBCONTRATACIONES Y NEGOCIO EMPRESARIAL

Se están generalizando las **contrataciones en precario** y son muchos los compañeros que, en lugar de hacerlos fijos en plantilla, están siendo contratados -desde hace varios años- de forma temporal y volviendo al paro a los pocos meses.

La **externalización y privatización de los trabajos ferroviarios** no cesa.

El **Mantenimiento de la Infraestructura** está cada vez más en manos de empresas privadas, habiéndose reducido la plantilla de Barcelona, en los últimos cinco años, en más de 150 trabajadores.

Lo mismo ocurre con el **Personal de Talleres**, cuya plantilla se ha reducido en este tiempo en más de 185 personas (300 menos en los últimos diez años).

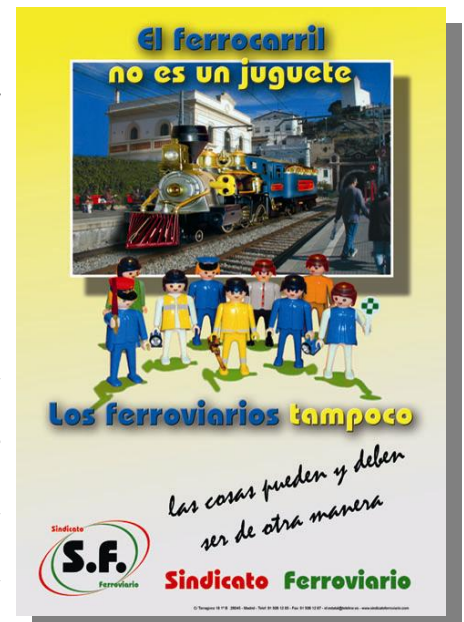
Son muchos los trabajos de mantenimiento y reparación de material que han pasado a manos privadas y con tan poca plantilla, ni siquiera está garantizado cubrir el 50% del mantenimiento de los nuevos trenes (Civias, Alvias, AVE, etc.), al

que están comprometidos el Ministerio de Fomento y Renfe-Operadora.

La plantilla de **Interventores** se ha reducido en Cercanías un 60%, habiéndose mermado en más de 150 agentes desde que en el año 2002 la empresa puso en marcha el Marco Regulador acordado con UGT y CCOO que supuso la retirada de los interventores de los trenes.

El acceso a **Maquinista** -con los nuevos planes empresariales acordados entre la Empresa, UGT y CCOO- quedará reducido sólo a quienes, primero, puedan pagarse de su bolsillo la cantidad que a fecha de hoy será de más de 20.000 euros (19.800 por la obtención del Título de Maquinista, más 256 por el reconocimiento médico) y, después, aprueben los exámenes correspondientes (cuando se convoquen plazas para dicha categoría).

La situación en las **Estaciones, Taquillas** y **Venta de billetes** es realmente alarmante: de 103 estaciones, sólo 27 cuentan con personal de Renfe, 18 están subcontratadas a otras empresas, 51 son atendidas por el personal que tiene la concesión del Bar de la estación y en 7 permanecen cerradas las taquillas.



*El ferrocarril no es un juguete, y sin ferroviarios y ferroviarias ni puede funcionar bien ni se puede prestar un buen servicio.*

El **transporte de mercancías** por ferrocarril decrece constantemente y ya sólo alcanza el 3,02% del total (frente al 8% de la media europea), fomentando descaradamente el transporte por carretera, con las negativas consecuencias que esto supone no sólo en la destrucción del empleo, sino en el medio ambiente, la contaminación, el aumento de ruidos, el consumo de combustibles, la saturación del tráfico rodado y el aumento del riesgo de accidentes en las carreteras.

Esta **drástica reducción de personal** conlleva el abandono de la obligación de prestar un servicio público, de calidad y seguro para los viajeros y para los trabajadores.

## AUMENTO DE LA INSEGURIDAD Y LA SINIESTRALIDAD LABORAL

La disminución de personal, no ha supuesto sólo el empeoramiento del servicio, como ahora ha trascendido a la opinión pública. Ha supuesto también, el aumento de la inseguridad y la siniestralidad laboral. La situación en este apartado es gravísima: además de otros accidentes laborales, **en pocos meses, han perdido la vida tres trabajadores** mientras realizaban tareas de Mantenimiento de la Infraestructura. Muertes que con otras medidas de prevención, de seguridad y con la dotación de plantilla adecuada, podrían haberse evitado.

La **circulación de trenes con un solo agente**, el maquinista, supone una **situación de riesgo** que debería evitarse. Son demasiados kilómetros en los que el tren circula al mando de una sola persona pasando, una tras otra, por **estaciones sin personal técnico ferroviario, Factores, Factores de Circulación o Jefes de Estación**. Esta situación se agrava más si hablamos de trayectos con un mayor riesgo en caso de incidencias o necesidades de evacuación, como pueden ser los túneles de Barcelona...

A lo anterior deben añadirse las **agresiones que sufren los propios trabajadores y, en ocasiones, los propios usuarios** del ferrocarril. Situación que ha sido denunciada por el **Sindicato Ferroviario** ante la autoridad laboral, quien ha requerido a la empresa para que aporte soluciones y medidas preventivas.

## HACEN FALTA SOLUCIONES REALES, DEFINITIVAS Y DURADERAS

Desde **SF-Intersindical** no estamos de acuerdo con las medidas adoptadas por el Ministerio de Fomento y las empresas ferroviarias.

El en su día anunciado "Plan de choque" y la llamada Unidad de Asistencia al Viajero se han demostrado a todas luces una **maniobra de cara a la opinión pública, poco efectiva e inoperante**, como ha reconocido incluso la anterior Presidenta de Renfe, quien afirmó que lo único que nos pueden ofrecer cuando se produce una incidencia es "una agradable sonrisa".

A su vez, las "simbólicas" (por escasísimas) contrataciones de Factores para las estaciones, cuando las necesidades de plantilla son tan acuciantes y se presentan más de 5.000 aspirantes en cada convocatoria, nos parece un despropósito inaceptable.

## A modo de conclusión: REIVINDICAMOS Y DEFENDEMOS

- **Inversiones en el transporte ferroviario** de Cercanías, Regionales, Larga Distancia y Mercancías, en el Mantenimiento de la Infraestructura y del Material Rodante.
- **Inversiones en Recursos Humanos, nuevas contrataciones**, indefinidas y a tiempo completo.
- Un ferrocarril que genere **empleo estable** y en el que **los ferroviarios y las ferroviarias trabajemos en condiciones dignas**:
  - con **seguridad** en nuestros puestos de trabajo y **salarios adecuados**,
  - con **más y mejores derechos** sociales y laborales que, paulatinamente, nos han ido recortando,
  - con la **formación** necesaria y la **profesionalidad** que siempre hemos demostrado y la sociedad se merece.



## ACTUAR SINDICALMENTE

Si desde el Ministerio de Fomento y la Dirección de las Empresas Ferroviarias no se aportan las soluciones a esta situación, ha llegado el momento de no seguir esperando ni confiar en nuevas declaraciones de intenciones...

Así lo hemos hecho público desde **SF-Intersindical** y por ello, hacemos un llamamiento a todos los sindicatos, organizaciones ciudadanas, políticas y sociales, para que se sumen y manifiesten **contra las externalizaciones y las privatizaciones, para garantizar de una vez que dispongamos de un ferrocarril público, seguro y de calidad, al que la ciudadanía tenemos derecho**.