

Hablan los ferroviarios. Entrevista con el Sindicato Ferroviario – Intersindical

Tras los graves accidentes como el de Alvia o el Metro de Valencia hay causas relacionados con lo económico y lo político que los grandes medios de comunicación al servicio del régimen tapan y hacen lo más fácil y lo más cobarde: echarle la culpa al operario de turno, en este caso a los maquinistas. Análisis ha contactado al Sindicato Ferroviario para conocer de primera mano estas causas y la situación de los trabajadores del sector ferroviario. Nos reciben Rafael Albarrán, secretario de seguridad y salud y Raúl Sánchez, secretario de organización.

Análisis: ¿Cuál ha sido la evolución de las condiciones de trabajo de los empleados ferroviarios en los últimos años?

Rafael Albarrán: Yo cuando ingresé en esta empresa, en lo que era la Renfe en el año 75 o 76, éramos una empresa con 77 mil trabajadores. Poco a poco, tanto con un gobierno socialista como un gobierno del Partido Popular, la idea ha sido que esto no puede seguir siendo así. Se ha liberado el mercado ferroviario, como todos los mercados: el de las telecomunicaciones, servicios públicos... se están liberando con externalizaciones y llevando los beneficios fuera. Faltaba éste, que se suponía que era un mercado difícil por las infraestructuras y por la demanda que había, como el de Telefónica o el aéreo. Después de la explosión de la burbuja inmobiliaria la empresa privada tenía que buscar un sitio donde seguir obteniendo beneficios. Y el que quedaba era el sector ferroviario, que después del AVE y demás, era un sector bastante atractivo.

Después de la explosión de la burbuja inmobiliaria la empresa

privada tenía que buscar un sitio donde seguir obteniendo beneficios. Y el que quedaba era el sector ferroviario.

El PSOE, en el año 87 u 88, con García Valverde, el de los terrenos de Alcobendas, comenzó a dividir Renfe en unidades de negocio: cercanías, largo recorrido, mercancías... Dividió todo aquello teóricamente para que cada parte se ocupase de su cuestión. Cuando estábamos en CC00 aquello fué muy cuestionado y peleado. Hicimos muchas movidas con estas cuestiones.

Pues ahora, en el año 2016, después de gobernar PP-PSOE-PP, tenemos siete empresas diferentes.

Separaron primero en el 2005 Adif de Renfe. Después a la Renfe la dividieron en cuatro empresas independientes, formando un grupo con sus acciones, dependiendo de que decida el poder político tener el 49% o el 51%. Y en Adif hicieron lo mismo dividiéndola en dos empresas: Adif Alta Velocidad y Adif. La primera podía subsistir como ente público que podía tener sus endeudamientos, y la otra, Adif Red Convencional, es donde estamos la mayor parte, que no tiene un sólo ingreso, no tiene absolutamente nada, y dependemos absolutamente de las dádivas de los presupuestos del Estado.



En 2005 firmó un decreto Aznar, llegó Zapatero diciendo que iban a derogar las leyes que habían aplicado éstos. Pues la Magdalena Álvarez ni derogó ni nada. De hecho la ley del sector ferroviario sigue con la firma de Aznar.

Cuando vino otra vez el PP les pareció un buen negocio y comenzaron a dividir. Han hecho un holding, dividido en viajeros, mercancías, alquiler,...

A: ¿Y cómo ha afectado eso a los trabajadores?

RA: Va en función de la desregulación de las condiciones laborales. Por ejemplo, en Renfe contaban con un sindicato mayoritario, el Semaf, al que posteriormente se unió UGT, porque todos sabemos lo que es UGT. Hicieron un nuevo marco regulador. Desregularon todas las normativas, las condiciones laborales, Por ejemplo, los maquinistas. Cuando nos fuimos de CC00 seguíamos manteniendo que hubiera un maquinista ayudante ferroviario que fuese en cada tren, excepto en los cercanías. Pues cuando llegaron esta gente, que se consideraba potente, del Semaf, a cambio de pasta, decidieron desregular dejando un maquinista sólo. Les dieron más pasta, se ahorraron un montón de dinero con el tema de ayudantes ferroviarios.

Cuando llegaron esta gente del Semaf, a cambio de pasta, decidieron dejar un maquinista sólo

No es una tontería. El hecho de que vaya una persona en una máquina es muy diferente a que vayan dos. Porque la función del ayudante ferroviario en aquel momento, era decir “tu vas por aquí”, “ojo, que hemos visto esta señal”, advirtiéndole. Entonces no habría ocurrido lo de Langrois. Aparte de las connotaciones de que no estaba técnicamente bien puesta la cosa. Pero si hubiese habido alguien que acompañase al maquinista, que los dos habrían ido conduciendo, alguien habría dicho “oye, que estamos cerca de la curva, vete frenando”.

Y en Adif, fundamentalmente es en la externalización de los puestos de trabajo. Es decir, desde el 2005 lo que pretenden es lo mismo que con los servicios públicos. Primero los desbaratan, los joden. Como en la enseñanza.

Pues aquí primero se destruye la calidad del servicio público, que en nuestro caso es no teniendo gente. Porque si decidimos mantener el servicio ferroviario la vía hay que arreglarla. Si Adif no tiene gente que arregle eso porque han decidido no incorporar a gente en las ofertas de empleo público al final

la cosa la arreglan externalizando para que venga otra gente a arreglarlo.

Si Adif no tiene gente que arregle eso porque han decidido no incorporar a gente en las ofertas de empleo público al final la cosa la arreglan externalizando para que venga otra gente a arreglarlo.

Cuando hicieron Renfe y Adif, en Adif se quedó la división de venta de billetes y servicios logísticos (donde están las terminales de mercancías, llegan los trenes y dejan las mercancías que recogen los camiones). Fue una componenda para que las dos empresas tuvieran más o menos la misma cantidad de gente. Los de Adif dicen que no es un negocio, que lo suyo es mantener las infraestructuras y mantener la circulación. Para no traer conflictos, a medida que se va jubilando la gente, deciden no ingresar a nadie para no hacer un buen servicio público. Si ya no queda nadie cerramos esto. Pero como esta terminal es importante porque por aquí vienen las mercancías y demás se lo dejamos a gente que venga a externalizarlo. Y externalizan. Ahora están licitando por ejemplo a Cobra, contratas como Gestra, Hemag... con sus subcontratas. Lo que quieren es que Adif sea un administrador de la terminal y el resto de la terminal sea una selva entre una compañía y otra y otra... sin ningún tipo de regulación. Y cuando hablamos de regulación estamos hablando de la convención del trabajo y de muchísimas cosas.

Lo que quieren es que Adif sea un administrador de la terminal y el resto de la terminal sea una selva entre una compañía y otra y otra...

A: ¿Afecta la subcontratación y la externalización a la seguridad del transporte ferroviario?

RA: En la subcontratación la mayor parte de la gente no está preparada. Cuando una empresa de construcción adquiere un contrato de conservación o mantenimiento o de arreglo en ese

momento lo hacen ellos. Hoy están en el ferrocarril pero mañana o pasado estarán en otro lado. Estos tienen unas condiciones laborales muy precarias.



Se está dando la circunstancia de que gente perteneciente a empresas privadas que hace maniobras en las terminales, por la flexibilidad laboral, no tienen tiempo suficiente o no tienen carga suficiente de trabajo, los mandan a otra terminal la conozca o no la conozca.

Los maquinistas que entran con las compañías, podrán tener un precio muy bajito. Estos si quieren trabajar tendrán que hacer muchas cosas sin conocer incluso la estructura ferroviaria. Eso está dando lugar a accidentes que los únicos que pagan son los compañeros de Adif y Renfe porque a éstos como los tienen de esa manera no se suelen meter.

Cuando antes era la gran Renfe los maquinistas estaban muy bien regulados. Pero ahora con el cambio que el sindicato amarillo Semaf ha hecho con la empresa y muchas veces apoyado por la UGT pillan la pasta. Y cuando tienen problemas es cuando se ponen en plan chulo: “oye que esto no se puede hacer”. Pero eso ya está firmado y está hecho. Y eso es porque han cambiado condiciones de trabajo por dinero.

Cuando hay oferta de ingreso público suelen ingresar gente que pertenecen a Comisiones, a UGT o la empresa. Entonces son favores para ellos, sus hijos y sus descendientes que pagamos el resto de trabajadores. Porque éstos firman cosas, la empresa le dice “ya te hemos dado eso ahora tienes que colaborar en la otra parte”. Esa es su acción sindical.

Semaf y UGT tienen la mayoría en el comité general de empresa. Y CC00 de vez en cuando les echa una mano. La única acción sindical potente que hacen en Adif y Renfe, para captar adeptos, es, cuando hay oferta de ingreso público suelen ingresar gente que pertenecen a Comisiones, a UGT o la

empresa.

Ahora estamos ante una oferta de empleo público donde ya se han presentado sus especies de academias que también reciben prevendas de la otra parte. Había un dicho que decía que en esta empresa sólo entra un 10% de listos, porque el 30% era CC00, el 30% de UGT y el 30% de altos directivos de la empresa. Entonces son favores para ellos, sus hijos y sus descendientes que pagamos el resto de trabajadores. Porque éstos firman cosas, la empresa le dice *“ya te hemos dado eso ahora tienes que colaborar en la otra parte”*. Esa es su acción sindical.

Por un lado están los ingresos que vienen con el carnet en la boca. Por otro los procesos de movilidad dentro de la propia empresa. Sale un concurso donde *“yo me quiero ir o ascender a tal lado”*. La acción sindical consiste en si tú te vienes conmigo tú te trasladarás o tú ascenderás.

Eso para nosotros es un problema, cuando llegan las elecciones votan a la gente que le ha hecho el favor, o que están esperando que le hagan un favor.

No hemos sido capaces de poner a la empresa contra las cuerdas porque cuando los teníamos casi, entonces alguien pide que les devuelvan el favor que le han hecho.

A: La Comisión designada por el Ministerio de Fomento para investigar el accidente del Alvia de Santiago de Compostela señala al maquinista como principal responsable por “exceso de velocidad”. ¿Cuál es su punto de vista?

Lo que no podemos bajo ningún concepto es que con la tecnología de la calidad que tenemos dependa de la capacidad personal de alguien



RA: El “exceso de velocidad” es un hecho al margen, es el

resultado final. Hay que empezar por ¿por qué se produjo el exceso de velocidad? Lo que no puede ser es que en un sistema de alta velocidad con alta tecnología la seguridad recaiga en la capacidad de una persona en disminuir la velocidad porque pueden pasar millones de cosas. Es decir, existen los medios suficientes y necesarios para que eso no hubiese podido pasar. Por 300 euros o menos deberían haber puesto una baliza y eso hubiese sido imposible, porque la vía hubiera frenado el tren. Lo que no podemos bajo ningún concepto es que con la tecnología de la calidad que tenemos dependa de la capacidad personal de alguien: si ese día viene de mala leche, si ha echado un polvo, si viene pensando en una cosa o en otra,... Eso no puede ser. Dentro de los sistemas de bloqueo que llevan los trenes tenemos un sistema que se llama telefónico. Una que está en la estación A se pone de acuerdo con otro que están en la estación B para mandarle el tren, que es lo que pasó en Chinchilla. Si este te manda un tren porque ha hablado contigo, y éste que está aquí te lo manda... ¡ay, hostia! Eso no puede pasar. Tienes que tener un sistema que a tí te impida mandar un tren aunque te equivoques. Es decir, antes de abrir la señal, no te la abra porque sepa el sistema que viene un tren. Y esos sistemas existen.



Baliza ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático)

Tienes que tener un sistema que a tí te impida mandar un tren aunque te equivoques. Lo que pasó en Chinchilla es que éste no se acordó de mandárselo aquí y ya venía un tren para acá.

Lo que pasó en Chinchilla es que éste no se acordó de mandárselo aquí y ya venía un tren para acá. Pues igual, no puede ser que venga una persona conduciendo a 200 y pico y que pasada la curva tenga que reducir la velocidad tajantemente.

Tiene que haber un sistema por si se equivoca para contrarrestar la tecnología. Pero claro, eso es pasta, mano tendida,... Renfe dice que no debería porque los trenes llegan retrasados.

A: En todo caso la decisión de la Comisión designada el ministerio de de fomento es totalmente arbitraria.

RA: Pero fundamentalmente porque estaban PP y PSOE pringados. No se iban a dar de hostias en esta situación. Los poderes ocultos dirán lo que tienen que decir y tendrán que hacer lo que tengan que hacer. Pero es evidente que el pobre maquinista será un muerto en vida por la movida que se montó.

A: El maquinista asumió toda la culpa del accidente, así que seguramente tuvo alguna presión.

Con la presión de la gente que murió el hombre se auto-culpabilizó

RA: Imagínate con la presión de la gente que murió el hombre se auto-culpabilizó porque seguramente no era la primera vez que pasaba, ni la segunda, ni la tercera, ni la cuarta. Es un montón de veces. El caso es que tendía que tomar una decisión de pasar de 200 y pico a la velocidad que tenía que pasar. La tenía que tomar él. Que no había nada que le salvase si no la tomaba. Si hubiese habido una baliza en ese momento hubiese frenado el tren. Pero es que no tenía ni eso.

Raúl Sánchez: No tenía el respaldo que tenía que tener una línea de alta tecnología. Por la prisa loca por inaugurar una línea en unas condiciones que no reunía la seguridad suficiente como se ha demostrado. Fíjate la pasta que valen los trenes, la construcción y se dejen gilipolleces de  éstas.

A: También el tren tiene controversia ¿no?

RS: Era un híbrido, un Frankenstein, como lo llaman en el

documental.

RA: No lo han exhibido en las salas importantes, porque alguien habrá presionado para que ese documental no lo exhiban.

A: ¿Y del Metro de Valencia tenéis alguna opinión al respecto?

RA: Tenemos menos conocimiento pero supongo que la situación es absolutamente la misma que pasó en Langrois, al margen de las características particulares. Filosóficamente es la misma cuestión. Esa curva estaba pronunciada, más la movida de los cristales... Es la misma situación. La tecnología te tiene que impedir que te equivoques.

A: ¿Ven paralelismos con los accidentes de estos y otros transportes colectivos respecto a las causas y al posterior tratamiento de accidentes como el de Spanair en Barajas el 2008?

RA: Es lo mismo. Tiene que haber sistemas que te impidan cometer errores. Y los medios técnicos existen.

A: ¿Qué intereses económicos existen detrás de la gestión del transporte ferroviario en España y Europa?

Es una cuestión de parasitar de manera privada el transporte de viajeros.

RA: Hay mucha pasta en juego. El proyecto es fácil. Las empresas que han venido no han tenido que buscarse trenes, etc. Todo está preparado. Es lo mismo que los autobuses de línea. Te compras un autobús y la propia Comunidad o el Estado te subvencionan por el hecho de llevar una gente de aquí a aquí. Pues aquí igual. Es una cuestión de parasitar de manera privada el transporte de viajeros.

A: ¿Qué grandes grupos empresariales o financieros se benefician de dicha gestión actual?

RA: Todos los de grandes infraestructuras. De hecho, el presidente de Adif, proviene de una asociación de grandes constructoras.

RS: Acciona, Dragados, Ferrovial...

RA: Adif Alta Velocidad es la que más está contratando y la que más pasta está soltando para hacer las vías del AVE. Si añadimos todo el tema de la renovación, de mantenimiento preventivo y correctivo... Por ejemplo en Madrid en la última oferta de empleo público son 100 y pico de circulación y el resto de infraestructura. Son muy poquita gente para poder mantenerlo. Lo que no les habían dado hasta ahora que era el mantenimiento preventivo y correctivo de cosas delicadas como son las señales y la rectificación ya lo han sacado a concurso. Se presentarán como siempre las contratas y las subcontratas. Pero son las grandes constructoras.

A: ¿Cómo creéis que afectará el TTIP y el CETA al sector?

El beneficio social de que los viajeros vayan bien, seguros, a la hora, cómodos y rápido no lo entienden.

RA: Si tienes en cuenta de que estamos hablando de cosas públicas convertirlas en privadas. Lo público le da urticaria a toda esta gente. Al fin y al cabo son distintas formas de organizar la sociedad. Hay gente como nosotros que creemos que lo público es la mejor manera de funcionar. Y hay gente no cree eso. Que son los que ganan y llevan mucho tiempo gobernando. Consideran que el negocio es el negocio. Y sobre todo en el tema público que es donde está el negocio seguro. Montar un negocio con la venta de hamburguesas si las hamburguesas son buenas ganarás más pasta y si no pierdes pasta. La cosa pública es fija. Si tú tienes que llevar viajeros el Estado te subvenciona. Esa es la cuestión.

El beneficio social de que los viajeros vayan bien, seguros, a la hora, cómodos y rápido no lo entienden. Lo único que

entienden es que el beneficio es el beneficio.

A: En vuestra opinión ¿qué herramientas tiene la clase trabajadora para contrarrestarlos?

Mires por donde mires es el sistema capitalista el que está detrás

RA: Nosotros como sindicato lo tendríamos muy fácil si hubiese un gobierno de izquierdas. Un gobierno de izquierdas de izquierdas. No un gobierno de una izquierda como lo que hemos tenido hasta ahora. Porque aquí quien manda es el Boletín Oficial del Estado. O la otra ya es la tope. Arrasar contra esto y empezar de nuevo. Porque al fin y al cabo es el sistema. Mires por donde mires es el sistema capitalista el que está detrás. O viene un gobierno pero que sean de izquierdas y lo arreglan o cambiamos el sistema, pero lo demás no tiene más sentido. Si arreglas una cosa te vienen por otro lado.

A: ¿Entonces no consideran compatible el sistema capitalista con el bienestar de la clase trabajadora?

RA: Hasta que desapareció la Unión Soviética, con sus lacras y sus cosas, de alguna manera tenían miedo. Pero cuando desapareció aquello se ha convertido en un sistema único. Por lo menos se mantenía el *“oye, que vienen esos”*.

A: ¿Cuál es su análisis sobre el movimiento obrero en la actualidad?

RA: Yo lo veo jodido.

RS: Bastante desmovilizado.

RA: Como decía Arzalluz *“la coraza mediática pesa mucho”*. Es la misma jugada que la Renfe. Nos empezaron a vender por la tele qué bueno es tener un piso, un curro, nos venden los coches, la buena vida,... Nos lo hemos creído y nos hemos

endeudado. Antes de la burbuja inmobiliaria pedías un crédito para un piso y te daban para el coche y demás. Y cuando vino toda la movida esa lo hicieron muy bien. A tomar por el saco. Se quedaron con el piso, con los coches, en la puta calle y además han rebajado todos los salarios. Y nos han dejado absolutamente hechos una mierda.

Y mientras tanto aquí la clase trabajadora encima aplaudiéndolo. Un desastre.

A: Como sindicatos alternativos, vosotros por la parte que os toca, otros como la Coordinadora Sindical de Clase, ¿se necesita ese paso adelante del sindicalismo de clase para movilizar a la clase trabajadora para que ellos puedan ver la alternativa ahí?

RA: Mientras haya gente del sindicalismo alternativo por lo menos seguiremos siendo la “mosca cojonera”. Para los medios de comunicación no existimos. Fíjate con el 22M con las marchas de la dignidad que no hicieron caso. Por cierto fue cuando dejé de comprar El País porque dijeron que habían sido media docena. La única manera en que salimos era por las hostias que hubo y que provocaron ellos.

La única cuestión sería como en Cuba, empezar la revolución, arrasar con todo.

Por lo cual es difícil y complicado. La única cuestión sería como en Cuba, empezar la revolución, arrasar con todo. Si no, yo creo que es muy difícil. Con el tema de los votos y demás, la “coraza mediática” potente, con la gente endeudada porque nos han ido conduciendo a tener una serie de necesidades de casa, de bienestar, que eso lo tengas que pagar y que en el momento se corta por el tema del empleo y la reducción de los salarios.

A: Incluso en la hipotética llegada de izquierdas, léase Podemos, el Estado como herramienta del Capital, como se ha

visto en los casos de Brasil, Paraguay o Venezuela, no es para la clase trabajadora sino para la clase dominante, la burguesía, porque precisamente es suyo.

RA: Sí, sí. Esto está claro. Como decían por ahí, es el sistema.

A: Son capaces de hacerte una guerra económica, política, de desgaste, que al final te acaba consumiendo.

RA: Correcto.