



Alegaciones a la “Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la RFIG”

Fecha: 18.1.22

Dando cumplimiento al oficio de asunto “Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la RFIG”, que nos ha sido notificado para trámite de audiencia el pasado 10 de diciembre, pasamos a evacuar las siguientes alegaciones.

Reproducimos las realizadas en la solicitud de participación en consulta previa al documento “Borrador Inicial de la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria”, que en parte han sido asumidas, y, en parte rechazadas o matizadas.

ALEGACIONES FRENTE AL BORRADOR DE LA ESTRATEGIA INDICATIVA INICIAL DE DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA 2020

Con carácter general se puede afirmar que tanto el “Documento Inicial Estratégico de la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria”, como el “Borrador Inicial de la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria”, y el documento “Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la RFIG”, se plantean de modo más ambicioso y sensible en la concepción de un modelo ferroviario que coloca el medio ambiente en su eje de actuaciones.

Sin embargo, las experiencias pasadas en materia de planificación ferroviaria, nos ponen sobre el rastro de una inicial desconfianza que nos gustaría poder superar, en la medida que la toma en consideración de nuestras aportaciones tenga un mínimo reflejo en el documento definitivo. Y esta afirmación proviene del hecho de que esta organización tiene un modelo ferroviario, planteado en sucesivas ocasiones a la Administración General del Estado (a la que se encuentra adscrito el mismo), sin que sus propuestas hayan sido tomadas en consideración.

En esta ocasión vemos con optimismo que algunas sí lo son; pero también echamos otras en falta, o las vemos abordada con baja intensidad.

Por todo ello, en la medida que se tome en consideración la participación prevista en el Punto 9 “gobernanza y seguimiento”, habrá sido creíble y positivo, dicho esfuerzo

colaborativo. De lo contrario, seguiremos en la tesitura de que los planes lo soportan todo, porque su ejecución se torna papel mojado¹.

A continuación, se harán aportaciones al documento citado en el título, con algunas referencias añadidas respecto del documento inicial, haciendo referencia al apartado correspondiente.

Apartado 2.1 “LEY 38/2015 DEL SECTOR FERROVIARIO”

Cuando se cita el alcance señalado por el art. 5 de la citada “Ley 38/2015 del sector ferroviario” (LSF), se dice: *“Alcance: Planificación de las infraestructuras integrantes de la RFIG, establecimiento o modificación de las líneas ferroviarias o tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías”*.

Sin duda, una redacción que se atiene al principio de legalidad, y las competencias que la administración general del estado (AGE), ejerce sobre el sistema ferroviario cuya piedra angular es la RFIG. Sin embargo, una planificación estratégica del sistema ferroviario que no tenga en cuenta al resto de medios, y redes (ferroviarias y de cualquier otro modo) tiene escasas probabilidades de dar fruto. Por cuanto uno de los mayores defectos del actual sistema es la falta de integración tarifaria y de horarios en los intercambiadores (formales e informales). De hecho, se hace alusión a la perspectiva intermodal eficiente más adelante. La cual es absolutamente necesaria para que este plan tenga capacidad transformadora del sistema ferroviario, y, por ende, del sistema de transporte terrestre eficiente.

Por tanto, o la planificación estratégica va más allá de la RFIG, o volveremos a tener un plan en papel mojado.

Apartado 3 ESTADO DE LA PLANIFICACIÓN FERROVIARIA y 4 DIAGNÓSTICO SOBRE EL ESTADO ACTUAL DE LA RED

Cuando se habla de la planificación, se llega a conclusiones demoledoras de la realidad actual. A saber:

“Estos cuellos de botella coexisten con situaciones de sobredotación, dado que las decisiones de inversión han respondido más a criterios dotacionales que análisis sistemáticos de evaluación de su rentabilidad socioeconómica”. (pág. 14)

¹ Este extremo queda acreditado en el estudio <https://www.airef.es/es/noticias/la-airef-recomienda-mejorar-la-seleccion-de-las-inversiones-en-infraestructuras-para-elevar-su-rentabilidad-social-y-economica-y-satisfacer-las-necesidades-de-movilidad> en su parte “EVALUACIÓN DEL GASTO PÚBLICO 2019: ESTUDIO INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES”, págs. 5 a 7, en el que “Airef” pone de manifiesto un exceso de optimismo, escaso de planificación objetiva y de coordinación con los agentes sociales como fuente información primaria de la realidad social a la que sirven.

“Así, en la red ferroviaria coexisten infraestructuras muy modernas con otras relativamente obsoletas y tramos al límite de su capacidad con otros claramente infrautilizados. Por ello, la necesidad de una planificación estratégica ferroviaria cobra una especial relevancia y debe ser el escenario en el cual se establezca un sistema coherente y eficaz, incorporando objetivos sociales, medioambientales y de eficiencia económica con la misma importancia que los funcionales y territoriales”. (pág. 15)

Estas realidades, vuelven a ser reconocidas en la pág. 27 dentro del apartado “Diagnóstico de la Red Actual” al referirse a la interoperabilidad europea, y los cuellos de botella en las grandes ciudades.

El planteamiento del Sector Ferroviario de CCOO, ampliamente reiterado en propuestas institucionales (aportaciones a PPGGEE y LSF) y en nuestra acción sindical, pasan necesariamente por transformar esta realidad del siguiente modo:

- Fortalecer el papel del sector público empresarial en las empresas ferroviarias y la titularidad pública del transporte e infraestructura ferroviaria, así como el mantenimiento del empleo y las condiciones de trabajo en las empresas del sector.
- Participación sindical en el desarrollo del Modelo Ferroviario como garantía de futuro para toda la ciudadanía.

En desarrollo de dichas premisas las principales propuestas de CCOO son:

- La elaboración de un presupuesto extraordinario suficiente para recuperar el nivel necesario de inversión y mantenimiento perdidos en el ferrocarril ciudadano (Cercanías y Regionales)
- La implicación de las administraciones competentes: AGE, y Administraciones Autonómicas y Locales, en el plan de inversión y medidas necesarias. La planificación y gestión deben responder a criterios objetivos y objetivables (población afectada, alternativas de modos, eficiencia y sostenibilidad ambiental, costes externos ahorrados), debiendo desarrollarse mecanismos de consulta ciudadana.
- La integración tarifaria total, basada en la complementariedad de modos que hace que Europa central y nórdica sean sociedades mucho más avanzadas en materia de transporte de público.
- La reversión de las externalizaciones, internalizando el mantenimiento del material rodante y de la infraestructura (incrementando el mantenimiento, preventivo, de mejora y patrimonial, un servicio con una plantilla suficiente con puestos de trabajo decente, un servicio que deje el gasto ocasionado en un segundo plano y vele siempre por el perfecto estado de todos los sistemas, por una revisión constante de los elementos y por procurar una infraestructura y material en plenas condiciones de prestación, minimizando las averías y limitando el impacto de las mismas
- El aumento de los puestos de trabajo públicos con trabajo decente y con derechos.

- El desarrollo de los planes de ampliación sobre los que ya se ha invertido importantes cantidades en estudios técnicos y de viabilidad, con resultado positivo.
- Seguir considerando Obligación de Servicio Público todos los servicios ferroviarios de Cercanías y Regionales ampliando el número de circulaciones y frecuencias. Asegurar la prestación del servicio por un ente público.
- La creación del Observatorio de externalidades y costes externos (medioambientales, seguridad, indemnizatorios públicos y privados, absentismo...) para conocimiento de la ciudadanía y la toma de decisiones de planeamiento e inversión.

Sin duda, un lastre fundamental, **reconocido por entidades independientes, e internacionales, es la escasa y poco eficiente participación otorgada a los agentes sociales, en la fase de planificación y gobernanza de las infraestructuras.** A modo de ejemplo: *“El análisis de las buenas prácticas internacionales en planificación de infraestructuras y servicios de transporte resulta claro: hay dos pilares compartidos en las mejores experiencias en los países de la OCDE: la transparencia en la toma de decisiones y la participación efectiva de los agentes sociales y ciudadanos en los planes y proyectos de infraestructuras. En ambos aspectos, el sistema español de planificación estratégica y de toma de decisiones tiene un amplio margen de mejora”*.²

Apartado 3.3 RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE (TEN-T). CORREDORES ATLÁNTICO Y MEDITERRÁNEO

Desde CCOO compartimos plenamente la importancia estratégica para España, Europa y el Medio Ambiente, de aquellos corredores transeuropeos que nos afectan, especialmente los que lo hace de manera directa, y son citados en el Estrategia: Atlántico y Mediterráneo. De ellos, y precisamente por esa importancia estratégica para Europa, no nos cabe duda de su imparable desarrollo. No obstante, tenemos nuestras propuestas que ayuden a un debate político y social, sereno y objetivo en busca de la toma de decisiones más adecuadas, que tienen por objetivos la mejora económica y social de todas las personas afectadas por el presente y el potencial crecimiento de estos corredores ferroviario:

- **Presupuesto suficiente** para acometer el nivel necesario de inversión y mantenimiento. **La duplicación para tráficos mixtos y electrificación de la línea debe ser la prioridad.**

² Informe Airef <https://www.airef.es/es/noticias/la-airef-recomienda-mejorar-la-seleccion-de-las-inversiones-en-infraestructuras-para-elevar-su-rentabilidad-social-y-economica-y-satisfacer-las-necesidades-de-movilidad> en su parte “EVALUACIÓN DEL GASTO PÚBLICO 2019: ESTUDIO INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES”, Apartado 4.3 “Planificación estratégica de las infraestructuras en España (1995-2020)”, “La mejorable transparencia y participación pública” págs. 68 y ss

- **Acelerar el desarrollo de los planes de mejora sobre los que ya se ha invertido importantes cantidades en proyectos y obras del ferrocarril convencional, con resultado positivo.** Evitar el agravamiento del problema actual, revisando la política inversora de manera que se eviten situaciones como que entre 2014 y 2018 en que entre el 88,9 % y el 76,7% respectivamente, de la inversión ferroviaria fue destinada a la Alta Velocidad, con porcentajes similares en los años intermedios (tabla 7, pg. 41 del documento de estrategia).
- **Actuación conjunta de todas las administraciones concernidas:** Gobierno Central, Comunidades Autónomas, Administración Local y Entes Autónomos de cualquier administración en el plan de inversión y medidas necesarias.
- **La planificación y gestión deben responder a criterios objetivos y objetivables alejados de intereses electorales** (población afectada, alternativas de modos, eficiencia y sostenibilidad ambiental, seguridad, costes externos ahorrados...), debiendo desarrollarse mecanismos ineludibles de consulta y control ciudadanos.
- **El desarrollo cantonalizado de obras que permita la inmediata puesta en funcionamiento de los trayectos finalizados.**
- **Mantenimiento e incentivo del sistema de ventanilla única** que facilite el uso del ferrocarril de mercancías y disuada el uso de otros más contaminantes
- **Reversión de las externalizaciones, internalizando todas las actividades vinculadas al desarrollo de la infraestructura y su mantenimiento;** así como de la operación ferroviaria **con una plantilla suficiente con puestos de trabajo decentes.** En definitiva, aumento de los puestos de trabajo en las líneas homologable al resto de países europeos.
- **Prestación de un verdadero servicio público ferroviario** que, sin olvidar el plano del gasto, tenga como prioridad constante el perfecto estado del sistema de toda la interacción rueda-carril.
- **Observatorio de externalidades y costes externos** (medioambientales, seguridad, indemnizatorios públicos y privados, absentismo...) para conocimiento/seguimiento de la ciudadanía y la toma de decisiones de planeamiento e inversión.

Consideramos, igualmente estratégicas para la Red Transeuropea de Transporte, las citadas ampliaciones:

- En el Corredor Atlántico: Valladolid – León – Gijón; León – Vigo – A Coruña; Bilbao – Zaragoza; y Sevilla – Huelva.
- En el Corredor Mediterráneo: Madrid – Valencia, y Sagunto – Teruel – Zaragoza

Respecto del **“Corredor Cantábrico”**, cuya mención en el documento de estrategia parece algo más tangencial, pese a estar ya incluido en el mecanismo CEF, entendemos, y así hemos defendido en sucesivos foros que es de vital importancia española y europea por las siguientes razones:

Una parte importante de ese corredor es la actual línea Sagunto–Teruel–Zaragoza cuyo **estado actual es de una ineficiencia lamentable**, especialmente por el potencial de desarrollo menospreciado:

- 315 kilómetros de vía única sin electrificar.
- Orografía peculiar, con importantes desniveles y trazado con curvas de radio reducido.
- Túneles, trincheras, terraplenes y estructuras originales desde su construcción.
- El trayecto Teruel-Zaragoza ha sido objeto de actuaciones por parte del Ministerio/Adif:
 - o Remodelación de estaciones.
 - o 95 kilómetros sobre un total de 177 del trayecto a 200 km/h de velocidad máxima³.
 - o Renovación del armamento de vía del resto.
 - o Entre Teruel y Sagunt (138 kilómetros), se han realizado renovaciones puntuales y se han acondicionado las estaciones.
 - o Todo el trayecto dispone de enclavamientos electrónicos de última generación, CTC y tren tierra desde final de 2017.

¿Han sido estas actuaciones suficientes? La respuesta es sencilla: NO. Especialmente si tenemos en cuenta la posición estratégica de este corredor:

- La conexión de Valencia (tercera capital), con Teruel, Zaragoza (quinta capital), Logroño, Vitoria, Pamplona, San Sebastián, Bilbao, y Santander; y otras ciudades que, sin ser capitales, tienen importante población y actividad industrial, comercial y de servicios reunimos más de 3.000.000 de población estable + importantes flujos turísticos estacionales. Que, si nos vamos a datos autonómicos, las seis (6) comunidades autónomas, con doce (12) provincias, comprenden una población total de 9,99 millones de habitantes y una actividad económica de más de 239,7 miles de millones de euros de Producto Interior Bruto; con un peso muy significativo en el conjunto español, pues representan más del 21% del total del país, tanto de población como de PIB⁴.
- Seis puertos de importancia internacional: Valencia, Sagunto, Castellón, Bilbao, Pasajes y Santander, repartidos de modo equilibrado (al 50%) entre ambas costas.
- Una importante presencia industrial en el corredor, necesitada de un servicio de carga por ferrocarril eficiente. Esta línea es elemento de conexión de los centros logísticos de Teruel Platea, Zaragoza Plaza (y la factoría “Opel” de Figueruelas), Noain y Júndiz, con los puertos de Valencia, Bilbao, Santander, Sagunt y Castelló.⁵

³ Que, lamentablemente, en la actualidad no es cubierto con material ferroviario apto para esas velocidades con la consiguiente pérdida de oportunidad en el tráfico de viajeros.

⁴ “Corredor Ferroviario Cántabro-Mediterráneo, demanda potencial de transporte de mercancías”, marzo 2017, CEV, TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras, S.A.U. y varios colaboradores.

⁵ <https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2018/06/25/informe-tecnico-apuntala-urgencia-tramo/1736229.html> El estudio revela que la suma de todos los puertos del trazado Atlántico-Mediterráneo mueve solo un 20 % de las mercancías del tramo valenciano.

- Un importante daño ambiental por aumento de emisiones al tener que emplear itinerarios alternativos más largos, por tanto, con mayores emisiones⁶, analizado en 2015 por la Universidad Politécnica de Valencia:



- Mientras que el tren emite 14 grs.CO₂/156 viajeros; el camión 158/1,5; el autobús 68/12,1, datos de la (AEE) Agencia Española de Energía. Un tren de ocho vagones equivale al aforo de 15 autobuses y de 250 a 1.000 coches (Asociación ferroviaria española MAFEX). En la actualidad los trenes remolcan p.e. un tren de 23 vagones (424 metros) unas 520 Tm, Por lo que si pueden llegar a los 750 m. podrían remolcar a grandes rasgos unas 920 Tm.

En estos momentos siguen actuaciones en marcha en este tramo del corredor cantábrico. Al igual que en el resto de corredores que se citan en este apartado. Y es importante resaltar un dato. Estas actuaciones afectan a todos los objetivos de la estrategia: a los 8 recogidos en el apartado 5 del documento de estrategia. Y eso es predicable de los corredores en marcha y sus ampliaciones. De entre todos, cabe resaltar el revulsivo socioeconómico que puede suponer su desarrollo a varias de las provincias por castigadas por el fenómeno conocido como “España vaciada”.

Apartado 4.2.1 DEMANDA TOTAL DE VIAJEROS:

Todo este apartado se asienta sobre un grave problema que tiene mucho que ver con la España vaciada, sobre los sucesivos recortes de servicios y cierres de líneas, y

⁶ “Corredor Ferroviario Cántabro-Mediterráneo, demanda potencial de transporte de mercancías”, marzo 2017, CEV, TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras, S.A.U. y varios colaboradores, pg. 30

sobre como el Estado deber ser el promotor de una política de servicio público de transportes que garantice:

- El derecho a la movilidad de todos los ciudadanos (incluida la población más envejecida, la población con discapacidades, las poblaciones rurales más alejadas de los grandes núcleos urbanos...)
- Esa movilidad garantizada de manera sostenible desde el punto de vista socioeconómico y medioambiental tal y como se pretenden en los objetivos del Apartado 5, como en el 4.4 de la Estrategia Inicial, como en los DAFOS de ambos documentos.

Si únicamente se toman los datos actuales de viajeros y mercancías transportados, nos estamos haciendo trampa como sociedad, porque se estará perdiendo la oportunidad promotora de crecimiento para hacer el cambio de paradigma necesario.

Si el documento asume en su apartado 4.4 CONSUMO DE ENERGÍA lo siguiente:

“En términos de eficiencia energética, entendida ésta como la energía final consumida por unidad de transporte producida (viajeros-km y tonelada-km), los resultados del transporte por ferrocarril destacan sobremanera sobre el resto de modos. Según datos del Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE), el transporte ferroviario es 3 veces más eficiente que el transporte por carretera y 3,75 veces más que el avión. Esto es debido al alto número de viajeros o volumen de mercancías que transportan en cada desplazamiento.

En cuanto a las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, el transporte ferroviario es también el que menos emisiones produce por unidad de energía consumida, puesto que cerca del 75% de la energía consumida por el ferrocarril proviene de la electricidad. De esta forma, según datos del OTLE, la energía consumida por el ferrocarril emite 3,6 veces menos emisiones directas de Gases de Efecto Invernadero que la carretera y 3,8 veces menos que el avión”.

No puede olvidarse el papel promotor de las Administraciones. Por eso resulta engañoso olvidar:

- Los kilómetros de líneas cerradas, con facilidad de apertura con escasa inversión.
- El dimensionamiento adecuado de servicios en esas líneas, y en otras (en servicio y con estaciones cerradas al paso de crisis económicas anteriores), que permitirían un transporte más sostenible y que garantizara la movilidad en todo el territorio nacional.
- Los transportes de mercancías históricamente perdidos por deficiente gestión del operador o por competencia de otros modos más contaminantes e inseguros, cuyas externalidades ha pagado, y sigue pagando, el conjunto social.
- Estrechamente vinculada con los puntos anteriores, **es difícil saber si el reparto presupuestario por comunidades autónomas es equitativo (y la**

“España vaciada” tiene mucho que ver con ello) a la luz de la información facilitada, en los PPGEE de 2019. Sin embargo, de la mera comparativa (sin entrar en datos exactos de población y extensión; pero sí conociendo los actuales servicios de unos y otros territorios), se intuye que **se mantiene el perjuicio para territorios más despoblados y con servicios actuales deficitarios tanto en frecuencia como en calidad**: Extremadura, Aragón, Castilla y León, Andalucía, Navarra, La Rioja, la Cornisa cantábrica, etc.

Por tanto, el papel del Estado (y otras administraciones implicadas) en esta planificación estratégica no puede ceñirse a un mercado de viajeros que ha crecido en torno a decisiones de desequilibrio, que ha dejado olvidada del sistema ferroviario a una parte importante de la ciudadanía; sino que debe tomar en consideración a esa parte, que hoy no es usuaria del ferrocarril, e integrarlos en la futura toma de decisiones estratégicas del sistema ferroviario.

Apartado 4.3 MANTENIMIENTO DE LA RED

Si algo hace sostenible a un buen Sistema Ferroviario, es el **valor intrínseco del mantenimiento preventivo**, asociado a la longevidad del mismo, tanto de las infraestructuras como del material ferroviario. Pero eso sí, el buen mantenimiento no se compadece ni con la rotación laboral, ni con precariedad contractual, ni con la falta de formación y carrera profesional del personal que ejecuta esa actividad.

Lamentablemente no es esa la realidad, sino la contraria. Hay que resaltar que tanto ADIF como Adif AV se encuentran en un preocupante y alarmante proceso de descapitalización de recursos humanos que especialmente resulta palmario en lo relativo a la carencia de personal operativo dedicado a las actividades esenciales de mantenimiento de RED (infraestructura e instalaciones de seguridad y señalización ferroviaria).

Es notorio el elevado número de licitaciones públicas, de un presupuesto de licitación muy elevado, que estas entidades periódicamente publican en sus perfiles de contratante cuyo objeto principal son las labores esenciales de mantenimiento de infraestructura y de instalaciones de seguridad y señalización ferroviaria **(con directa afectación a materias tan sensibles como la regularidad, fiabilidad y seguridad del tráfico ferroviario)** en las que, de manera recurrente y reiterada, queda justificado en el expediente de contratación la falta de recursos internos en ambas entidades para poder acometerlos directamente lo cual les aboca a externalizar de forma continuada y sin solución de continuidad, y de manera permanente, los servicios que forman parte de las actividades esenciales y diarias de mantenimiento preventivo y correctivo que directamente les han sido encomendadas tanto a ADIF y ADIF AV por la propia Ley del Sector Ferroviario y sus estatutos jurídicos.

Sirven como ejemplos más representativos algunas recientes licitaciones al respecto:

1. Contrato de servicios para el “Mantenimiento de infraestructura y vía para líneas convencionales y de ancho métrico de ADIF 2021 –2022. 6 lotes”. Valor estimado del contrato 573.200.000 euros. Expediente nº 4.19/28520.0252.

El objeto de este contrato comprende la prestación de los servicios de mantenimiento de infraestructura y vía en el ámbito de las Líneas Convencionales y de Ancho Métrico de Adif, incluyendo vías de apartado y terminales logísticas ferroviarias gestionadas por Adif; un Acuerdo Marco para la ejecución de obras relacionadas con el mantenimiento de dichas instalaciones, y el suministro de materiales que en ocasiones pueda necesitarse para llevar a cabo ese mantenimiento; siendo la prestación económica más relevante el importe de los servicios.

Autorizado en el Consejo de Ministros del día 4 de agosto de 2020, en la siguiente reseña:

<https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/referencias/Paginas/2020/refc20200804.aspx>

Supone **aproximadamente que se contratarán los servicios externos de unas 640 personas, sin contabilizar en esa cifra los operadores habilitados necesarios para la conducción de la maquinaria pesada de vía especificada ni los pilotos habilitados necesarios.**

2. Contrato de obra y mantenimiento del proyecto constructivo para la señalización, telecomunicaciones fijas y ERTMS Nivel 2 de Rodalies de Barcelona, tramo Manresa – Barcelona Sants – Sant Vicenç de Calders (Expediente nº 4.19/27507.0178)
- Importe del presupuesto de adjudicación: 90.581.034,20 €

El alcance de los trabajos incluye además de la obra el mantenimiento correctivo y evolutivo desde la recepción de la misma.

Autorizado en el Consejo de Ministros del día 26 de julio de 2019, en la siguiente reseña:

<https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/referencias/Paginas/2019/refc20190726.aspx>

Supone **aproximadamente que se contrataran los servicios externos de unas 12 personas.**

Todo ello lleva a que el nº de empleados en junio del año 2020 en total entre ADIF y ADIF AV fue de 11.760, **756 menos que en junio del año 2019 que fueron 12.516.**

Esto refuerza la gran importancia que tiene **el segundo gran objetivo estratégico, (Mejorar el mantenimiento de la totalidad de la red para evitar su descapitalización y**

aumentar la **fiabilidad**, el **confort** y la **seguridad** del transporte ferroviario), recogido en el apartado 5 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS, de entre los **ocho grandes objetivos estratégicos** orientados a garantizar el desarrollo, mantenimiento y renovación óptimo y eficiente de la infraestructura.

Por otro lado, es necesario resaltar que la descapitalización de los recursos humanos ha llegado también a afectar de manera importante al personal técnico no operativo de ADIF y ADIF AV, tal es así que existe un elevado número de contratos que son licitados de manera recurrente por procedimiento de adjudicación **Negociado Sin Publicidad**, justificándose dicho procedimiento por *razones técnicas o exclusivas*, toda vez que tanto ADIF como ADIF AV no disponen de suficiente personal propio en plantilla que pueda adquirir el conocimiento (*Know How*) quedando cautivas ambas entidades de los correspondientes operadores económicos que han instalado y mantenido los equipos, que en la mayoría de los casos son de señalización y seguridad de la circulación ferroviaria, todo ello a pesar de que en los Pliegos se suele requerir a los operadores económicos con los que se celebra el contrato la adecuada transferencia de la formación y la oportuna documentación del proceso de mantenimiento correctivo y preventivo contratado.

En definitiva, resulta necesario que urgentemente se lleve a cabo un cambio de estrategia de manera que además de atajar lo antes detallado se evite la afectación a materias tan sensibles como la regularidad, fiabilidad y seguridad del tráfico ferroviario; y de otro lado no se recurra a un dumping social que en ningún caso debería darse en las Entidades Públicas Empresariales ADIF y ADIF AV.

Para ello, la propuesta reivindicada por CCOO desde hace tiempo es:

- **Una mejor priorización en las plazas que ofrecer en las ofertas de empleo público (OEP).** No sólo superando la tasa de reposición sino recuperando las cifras que las propias entidades públicas empresariales (EPEs), tenían históricamente como crítica, de la cual no se podía bajar sin poner el riesgo el modelo de seguridad ferroviaria eficiente. Porque en la resolución de averías e incidencias que tienen que ver con la seguridad en la circulación (SC), no vale cualquier trabajador contratado frente al personal propio:
 - Con un profundo conocimiento del sistema ferroviario y sus elementos críticos.
 - Con las habilitaciones correspondientes que le capacitan para desarrollar tareas y actividad profesional vinculada con la SC.
 - Con un permanente reciclaje formativo en materia tecnológica, ferroviaria y de seguridad.
 - Con un profundo conocimiento del ámbito geográfico de su demarcación y de las instalaciones existentes en él, y de la

capacidad de acceder físicamente a ellas (no siempre sencilla para los lugareños, cuanto más para personal contratado ajeno al servicio)

Por todas estas razones, nos sigue sorprendiendo la ínfima cifra de plazas de mantenimiento ofertadas en las sucesivas OEP. O el reciente empeño de contratar “encargados de trabajo” (que no es siquiera categoría profesional sino una función vinculada a la SC que cruza transversalmente a todas las categorías profesionales del mantenimiento ferroviario), es claro ejemplo de lo que se dice.

- **Externalizaciones y tecnología:** Necesidad de acabar con las externalizaciones en todas aquellas actividades que tengan que ver con la gestión de la seguridad en la circulación, -y concretamente con el mantenimiento de la señalización-, y, respecto de las tecnologías contratadas, acabar con las bajas temerarias vía ponderar sólo el criterio precio o con un elevado porcentaje de ponderación de este frente al criterio técnico/calidad.

Los peligros que conlleva no corregir ese rumbo, ya los mostró la nefasta experiencia británica sobre la seguridad de las circulaciones cuando “*Railtrack*” privatizó completamente la gestión de su mantenimiento, y, años después de desinversión, se tradujo en accidentes mortales.

La gestión de las incidencias a través de contratos de mantenimiento integral de vía (MIV), debe finalizar una vez que se hayan repuesto las plantillas objetivo que resultan críticas y que es un dato objetivable en base a los procedimientos de mantenimiento existentes en el sistema de gestión, por el que se regulan los trabajos de mantenimiento, tanto preventivos como correctivos.

Apartado 5 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Compartimos los ambiciosos objetivos estratégicos, pero la pregunta, cuya respuesta no es fácil de responder a la vista del escenario actual es **¿Cómo se va trabajar para la consecución de los mismos?**

- Especialmente creemos que sin un **modelo de mantenimiento** como el propugnado en el punto anterior, el objetivo de fiabilidad y seguridad estará en entredicho.
- Que, sin un fuerte patrocinio político de la **intermodalidad**, y el transporte ferroviario de **mercancías** y la prioritaria **electrificación** de líneas pendientes - en clara apuesta por la superioridad ferroviaria en materia medioambiental-, no se mejorará la eficiencia energética del sistema de transportes en su conjunto, y difícilmente serán alcanzables las reducciones de emisiones que propone el PNIE.

Apartado 6 ESCENARIOS Y ALTERNATIVAS PROGRAMÁTICAS

Sin duda, y por todo lo argumentado, desde CCOO se apoya el **escenario 2**, (pg.42) de la estrategia, y pg. 16 del “documento inicial”.

“2.- Escenario basado en la mejora de la movilidad en todo el sistema ferroviario. Esta segunda alternativa implica el comienzo del cambio de paradigma en la política de transportes y su reflejo en la inversión pública, en la que se fomente la movilidad cotidiana del ciudadano y la rentabilidad social de las actuaciones propuestas. Para ello, en el conjunto del período temporal cubierto por la Estrategia, al menos el 50% de los recursos se destinarían a la mejora de la red convencional y el mantenimiento de la red, mientras que el 50% restante se dedicaría a completar las actuaciones en la red de Alta Velocidad. Para valorar adecuadamente lo que supone este cambio de tendencia, debe tenerse en cuenta que se trata de valores medios a lo largo de los 6 años de vigencia de la Estrategia, por lo que, al final de la misma, los recursos destinados a la Alta Velocidad serán ya una parte mucho más equilibrada dentro del conjunto total de los recursos dedicados a la red ferroviaria.”

Sin compartir, del desarrollo propuesto, la bajada de inversión en media y larga distancia, dado que los tráficos de regionales, y larga distancia (tanto donde no existen relaciones AV, como donde las complementan), son el ferrocarril ciudadano que necesita del mismo apoyo que las cercanías y las mercancías.

La estrategia propuesta de escenario 2, coincide, en cierto modo con el “informe Duron” del Apartado 3.4 INVERSIÓN FERROVIARIA EN FRANCIA (pg.20) que *“anima al ejecutivo francés a aumentar las partidas destinadas al mantenimiento de la red convencional frente al desarrollo de la red de Alta Velocidad, a descongestionar los nodos ferroviarios y a crear un tren a caballo entre los regionales y la Alta Velocidad que aproveche las infraestructuras existentes”*. Por tanto, y vista la similitud del planteamiento, no se entiende como los tráficos regionales, cuya ausencia los vincula a la España vaciada, dejen de recibir un impulso mayor es ese **“Escenario 2”** que propone la estrategia española.

Por tanto, viendo de modo favorable el escenario 2, frente al 1, debería ajustarse bien a dónde se dirigen las inversiones, dando prioridad a todos los trenes ciudadanos (cercanías y regionales); mejorando la movilidad tanto en zonas congestionadas (grandes núcleos urbanos), como en zonas despobladas (España vaciada)

El despoblamiento, mal endémico de tantos países, responde mucho al enigma del “huevo y la gallina”; es difícil saber si la deficiente infraestructura de movilidad causó la despoblación, o la falta de población causó el abandono del buen servicio ferroviario.

Para ilustrar con un ejemplo: En 2018 “La licitación de obra ferroviaria creció en enero un 315,4 por ciento” <https://www.vialibre.org/noticias.asp?not=24429&cs=infr> yéndose mayoritariamente a las obras de alta velocidad, haciendo pasar a segundo plano al

ferrocarril de la clase trabajadora, el ferrocarril cotidiano/ciudadano, y sus urgentísimas necesidades.

Por tanto, sabemos que hay recursos, pero están mal repartidos, mal asignados y, probablemente, parte del problema responde a la falta de planificación racional y profesional frente a la habitual improvisación sujeta a las urgencias políticas por inaugurar obra en tiempos electorales.

En cualquier caso, si un gobierno progresista, por primera vez reconoce el derecho constitucional a la movilidad de toda la ciudadanía, habrá que revisar las decisiones de cierres de líneas que comunicaban al mundo rural, que fueron ejecutadas en el pasado sin tener en cuenta tal derecho. Las nuevas tecnologías hacen posible recuperar con poca inversión líneas en desuso, y poder explotarlas con material ferroviario modular, ligero y de combustibles no contaminantes. Tal vez muchas de las poblaciones rurales, que tienen línea ferroviaria y estación en desuso, podrían verse beneficiadas al menos con 2 servicios diarios por sentido, a bajo coste, resultando un incentivo que ayude a detener la despoblación, e incluso incentive la repoblación del mundo rural. Tal vez ese sea el paso más inmediato, anterior a la construcción de nuevas líneas.

Apartado 7 PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

Todos los programas planteados (tanto en éste, como en el apartado 4 del “documento inicial”), esencialmente, parten de un buen planteamiento como consideración global. En su desarrollo y ejecución (gobernanza, en definitiva), sería buenos que se cuente de verdad con los agentes sociales, para recabar las necesidades objetivas de la ciudadanía⁷

De modo transversal creemos que es importante priorizar algunas ideas-fuerza en el desarrollo de los mismos:

- La **electrificación** de las líneas que no lo están. Combinada con el uso de energías renovables son un factor de lucha contra el cambio climático, además de mejorar el servicio ferroviario.
- La **duplicación de líneas para tráficos mixtos**, y la “cantonalización” por tramos en cualquier caso mientras se realiza la duplicación completa, en las de débil tráfico que permite, con una mínima inversión recuperar/mejorar tráficos perdidos.
- El empleo de **vehículos ligeros y modulables** que, con el mínimo gasto, puedan asegurar, al menos, una conexión diaria en ambos sentidos.
- La **obligatoria coordinación tarifaria y horaria de modos**.

Por último, y centrándonos en el subapartado 7.4.3. CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS, del programa de actuación para la integración

⁷ Véase nota 2 para plantear esta colaboración como necesidad de mejora, no como opción discrecional.

medioambiental (también 2.2. OBJETIVOS AMBIENTALES del documento inicial), el Sector Ferroviario de CCOO tiene claro, y supera a las expectativas de la presente estrategia, la **necesidad de priorizar actuaciones ferroviarias en la lucha contra el Cambio Climático.**

Si 2019 acuño el concepto #EmergenciaClimática el periodo post 2020 se presenta como un periodo con urgentes retos energéticos y medioambientales. Europa es vanguardia estratégica de cambios con el paquete medioambiental: “Energía Limpia para todos los europeos (COM2016 860 final)”, “Estrategia Europea para la movilidad de bajas emisiones” y 3 paquetes de iniciativas en transporte. En España, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) es el instrumento de planificación mediante el cual el Gobierno aspira a transformar el modelo energético nacional hacia la descarbonización (Reglamento /UE 2018/1999 sobre la Gobernanza y Acción por el Clima).

Sabemos que NO habrá posibilidad de detener la emergencia climática en España sin ahondar, aumentar y priorizar las inversiones en materia de ferrocarriles eficientes. Sabemos que el transporte es un sector clave para el progreso socio-económico, aunque de él se derivan importantes impactos asociados que afectan a su sostenibilidad energético-económica y medioambiental. Por eso lo consideramos tan clave que el sindicato hace años dio el salto de superar la concepción de servicio público a la ciudadanía, por el más amplio de derecho irrenunciable a la movilidad universal. Y en el Sector Ferroviario sabemos que **el ferrocarril es una de las principales bazas transformadoras que Renfe y Adif van a jugar con su Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático (PDLCC).** Y queremos que las nuevas compañías de la liberalización de viajeros se sumen a ese reto de la mano de energías limpias; no como las que se incorporaron en la liberalización de las mercancías que, al contrario que la operadora pública, mantienen, mayoritariamente, un parque móvil de material movido por combustibles fósiles, que en gran medida les ha sido vendido de 2ª mano u ocasión por la propia operadora pública.

El transporte es el sector que más energía consume en España, alcanzando un 43% del total nacional, del cual el coche particular representa el 17.6%. Asimismo, es el gran responsable del incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) alcanzando el 26% en 2017. El reparto de esas emisiones por modos es del 92,9% la carretera; 3,2% el aéreo; 3,5% el marítimo; **0,3% el ferroviario** y 0.1% otros.

Por tanto, es evidente que la eficiencia energética en el transporte (energía final consumida por unidad de transporte), es muy superior en el ferrocarril respecto de otros modos. **Así, el transporte por ferrocarril es 5 veces más eficiente en el caso de las mercancías, y 3 veces más eficiente en el caso de los viajeros, con respecto de la**

carretera. En cuanto al análisis de eficiencia medioambiental, la que relaciona emisiones GEI y las unidades de transporte-kilómetro de cada modo de transporte, la superioridad ferroviaria como medio menos contaminante es abrumadora: **El ferrocarril emite casi 13 veces menos emisiones directas que la carretera y 15 veces menos que el tráfico aéreo.**

La política de descarbonización planteada en España (PNIEC) propone: 23% de reducción de emisiones de GEI global. Un 42% consumo de energías renovables sobre consumo de energía final, y un 39,5% mejora de la eficiencia energética. En conjunto, al transporte le corresponde contribuir en un 38% al objetivo de ahorro de energía en el periodo 2021-2030. Entre las medidas propuestas al sector para conseguirlo, se encuentran, entre otras:

- Cambio modal en áreas urbanas y de los tráficos interurbanos al transporte público; y el establecimiento de Zonas Urbanas de Bajas emisiones.
- Fomento del trasvase de mercancías de carretera a ferrocarril, electrificación de red de ferrocarril y puertos.

Por todas estas razones sabemos que, **si el ferrocarril no lidera la transformación del sistema de transportes, habremos perdido la batalla contra el cambio climático.**

Apartado 9 GOBERNANZA Y SEGUIMIENTO

En esta materia, el Sector Ferroviario de CCOO tiene una larga trayectoria en defensa de un modelo público, fuerte, solvente, y con capacidad de actuación objetiva e independiente que alejen al fantasma del electoralismo, en la toma de decisiones, ejecución y seguimiento del planeamiento ferroviario.

Por todo ello nuestra propuesta es:

- **Un único administrador de infraestructuras ferroviarias**, en la convicción de que la mejor coordinación es la existencia de un único administrador de infraestructuras, público, en toda la RFIG, así como instalaciones públicas. Por ello, solicitamos la fusión en único administrador de Adif y Adif-Alta Velocidad, y el análisis, en una segunda reforma, de incluir en el mismo, el resto de espacios ferroviario públicos que pudieran considerarse.
- **Un grupo ferroviario público:** En cuanto a la independencia e imparcialidad, que se desprende de la de redacción del art. 21 de la LSF, desde CCOO entendemos, que debe hacerse compatible con un modelo de Grupo Ferroviario Público del actual Grupo Renfe y Adif – Adif AV, como también se plantea en el apartado

siguiente.

- **Rechazo a los modelos de externalización y privatización:** Sobre la “externalización de las funciones” del administrador de infraestructuras ferroviarias (de la que ya tratamos en el apartado 4.3) **CCOO** muestra su absoluto rechazo. **Para CCOO el administrador propuesto único en la RFIG, debe tener capacidad, y efectivos suficientes para llevar a cabo todas las funciones que le son propias.** Con una red amplia de instalaciones y profesionales para la gestión y regulación del tráfico, para el mantenimiento correctivo y preventivo de las infraestructuras, y para la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares en una red pública de terminales de servicios logísticos y de mercancías.
- **Un grupo o holding ferroviario público,** que pueda aprovechar el capital empresarial del sector público ferroviario español en beneficio de la sociedad que le acoge, de su movilidad, tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías, así como en la reducción del impacto medioambiental que esas actividades comportan.

Por el contrario, la realidad, generadora de descoordinación, ineficiencia y falta de sinergias, es:

- Se mantiene, desde 2013, la separación de Adif y Adif Alta Velocidad realizada por razones meramente contables para descarga del déficit público del Estado, y por parte de un gobierno no progresista. Separación más formal que real, que dificulta la gestión coordinada y en nada facilita la eficacia del administrador.
- En global, podríamos decir que el art. 21 de la LSF representa el meollo de la “enmienda a la totalidad” que, sucesivos gobiernos, desde el año 2003, han venido haciendo del sistema ferroviario español anterior a la primera LSF. Un sistema liberalizado de manera adelantada e innecesaria, casi siempre hurtado al debate parlamentario, que se ha ido construyendo desde las primeras directivas para acabar (tras el cuarto paquete) dejando los cimientos plantados para “regalar” el patrimonio público ferroviario a la empresa privada (como ya se hiciera en los procesos de liberalización de la energía, las telecomunicaciones o la aviación por poner algunos ejemplos).
- Las externalizaciones de actividad ferroviaria (tanto de Adif/Adif AV, como del Grupo Renfe) han generado un verdadero problema la gestión del ferrocarril actual largamente denunciado⁸. La pretensión de profundizar aún más, abre perspectivas inciertas. Por ello ya alegamos en el anteproyecto de reforma de la LSF que el mantenimiento debía estar incluido entre lo no encomendable a terceros, y proponíamos mantener la última frase del redactado actual: **No podrá encomendarse a terceros la realización de funciones inherentes a la gestión**

⁸ Vid “LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR. DETERIORO. 4º PAQUETE FERROVIARIO. PROPUESTAS Y POSICIÓN CCOO” de mayo 2018

del sistema de control, de circulación y de seguridad. Y ello responde a experiencias europeas que ya demostraron los peligros del mantenimiento, y la gestión de la seguridad, externalizados con la lógica de las sociedades mercantiles cuando concurren a ofertas públicas (bajas temerarias, lógica de los beneficios...), como sucedió en la privatización británica de *Railtrack*⁹.

- Mientras los Ministerios de Fomento anteriores, durante los años 2017 y 2018, llegaron a anunciar que estaban estudiando, tanto la fusión de Adif y Adif AV, como la creación de un holding ferroviario público (Adif/Adif AV-Grupo Renfe), la realidad es que pervive la actual división, con la consiguiente debilidad de todos los implicados, frente a gigantes como DB o SCNF, cuyos estados han defendido con vigor el patrimonio público ferroviario de sus países, de cuya “colonización” cada día estamos más cerca, inminentemente en el ámbito de mercancías.

ALEGACIONES FRENTE A LA “ESTRATEGIA INDICATIVA DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RFIG”, (en adelante EI) QUE NOS HA SIDO NOTIFICADO PARA TRÁMITE DE AUDIENCIA EL PASADO 10 DE DICIEMBRE.

Alegación 1ª:

Dar por reproducidas las realizadas con anterioridad, al documento borrador de 2020, y que anteceden a estas, por considerar que mantienen su validez argumental frente al documento propuesto en 2021 **“ESTRATEGIA INDICATIVA DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RFIG” (en adelante EI)**, así como por los argumentos que van a sostener la **alegación 2ª, y principal.**

En cuanto a las parcas contestaciones realizadas a nuestras alegaciones anteriores, reproducimos y matizamos las siguientes:

- Se nos contesta que: *“Actualmente ya existe una Observatorio del Ferrocarril cuya misión fundamental es recopilar y producir información precisa sobre un*

⁹ En este sentido, véase “El mayor fallo del modelo de privatizaciones thatcheristas”, https://elpais.com/diario/2002/07/19/economia/1027029603_850215.html ; o las conclusiones del informe “la privatización del ferrocarril británico: una visión crítica”. Rodolfo Ramos Melero. Universidad San Pablo-CEU; o “la privatización de British rail y los aeropuertos comerciales norteamericanos lecciones a aprender” en <http://www.controladoresaereos.org/2011/12/27/la-privatizacion-de-british-rail-y-los-aeropuertos-comerciales-norteamericanos-lecciones-a-aprender/> ; con un planteamiento corto “Liberalizando el ferrocarril: No sabemos gran cosa” <https://politikon.es/2012/07/17/trenes-liberalizar/#> parte de dar un voto de confianza en el sentido de que no plantea la privatización de la infraestructura. Análisis sin duda pobre, porque no entra en los efectos perversos que tiene mantener el patrimonio en la esfera pública, pero realizando de facto, una gestión puramente privada. Un modelo al que se abrió el Adif/Adif AV con la última reforma de la LSF a la que CCOO presentó múltiples alegaciones no tomadas en consideración.

conjunto de indicadores, elaborados al efecto, que caracterizan la situación y evolución del sector ferroviario”.

A nuestro entender, y por eso reclamábamos su creación, reducir la participación sindical/social al Observatorio del ferrocarril actual, en el que sólo participa el propio Ministerio, y algunas de las empresas operadoras y administraciones ferroviarias (como los que se pueden ver en la página 3 del último observatorio publicado por el MITMA en 2019), resulta altamente parcial y sesgado.

Cuando reclamamos un verdadero observatorio del ferrocarril, nos estamos refiriendo a un órgano amplio, verdaderamente independiente, en el que quepan **todos** los agentes sociales con derecho de participación ciudadana e institucional; es decir **todas las partes interesadas afectadas**, de forma activa o pasiva, **por la política ferroviaria**.

- Se nos contesta también que: *“El sometimiento al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica de la Estrategia Indicativa supone que este instrumento estará sometido a un proceso de participación pública en donde la versión inicial de la Estrategia será analizada por las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas”.*

En línea con el razonamiento anterior, limitar la participación ciudadana (especialmente de un proyecto concreto, que se pretende abrir o cerrar) al momento de información pública/alegaciones del estudio ambiental, no es realista en cuanto a participativo. Es formal, eso sí, pero no denota una voluntad resuelta de querer la participación institucional real a las que algunas organizaciones tenemos derecho, como es el caso de la organizaciones sindicales más representativas, tal y como viene establecido por el artículo sexto de la *Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical*. Denota una cierta concepción autoritaria del poder político, que no es de recibo en sociedades democráticas desarrolladas, que deben basar su funcionamiento en el absoluto respeto a las normas imperativas del Estado de Derecho con un diálogo abierto y participativo.

- Finalmente, queremos manifestar nuestra decepción por la respuesta otorgada por la “OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO” en cuyo punto 1.5.1 RESUMEN DEL CONTENIDO se afirma que *“La Oficina Española de Cambio Climático señala que no tiene ninguna sugerencia a los objetivos de la Estrategia, considerándose un estudio completo y ajustado a las directrices definidas por la*

Nos resulta preocupante que uno de los órganos al que más competencias se le supone sobre el fenómeno aludido, al que nos referimos extensamente en nuestras alegaciones a los apartados 3.3 y 4.2.1, no tenga respuesta alguna al respecto.

Tal vez eso explica lo que se razonará en la alegación segunda, y principal, al documento final de EI.

Alegación 2ª

El objetivo específico, apartado 5.2 “Mejorar el mantenimiento de la totalidad de la red para evitar su descapitalización y aumentar la fiabilidad, el confort y la seguridad del transporte ferroviario”; y el instrumento transversal que permea toda la EI bajo el enunciado: **“promover el cambio modal hacia el ferrocarril”**, jamás pueden ser compatibles con cerrar líneas ferroviarias.

Por tanto, este apartado debe complementarse con una **declaración expresa, al final del apartado 5.2.** en los siguientes términos:

- **Se establece la prohibición de cierre/desafección de líneas (abiertas o cerradas actualmente) que se encuentran afectas al servicio ferroviario.**
- **Asimismo, se establece la obligación de estudiar la viabilidad, y posible recuperación de las actualmente cerradas y desafectadas al servicio ferroviario.**

Razones:

Si *“una de las actuaciones de la Estrategia Indicativa es la finalización de las líneas ya planificadas y la puesta en valor de las ya existentes” (documento inicial)*; y esa actuación luego se integra entre los 8 objetivos estratégicos que plantea el documento final (especialmente los número 1, 2 y 8), **no es comprensible**, desde ningún punto de vista, que el MITMA **vuelva a plantear el cierre de una línea férrea**. Un hecho que no sucedía desde 1985: Una propuesta que se agrava al hacerlo en el “Año Europeo del Ferrocarril”, cuando se cuenta con un consenso mundial, acerca de la exigencia de ferrocarriles para llevar a cabo la descarbonización necesaria del planeta, enviando a la ciudadanía un mensaje absolutamente contradictorio, y alejado de su papel de garante del interés general, al menos en el seno de sus competencias.

La expresión **“puesta en valor de las [infraestructuras ferroviarias] existentes”**, nunca puede pasar por su supresión, sino que deberá pasar, necesariamente, por su:

- Rehabilitación,
- Renovación,
- Transformación,
- ... O, cualquier tipo de actuación que conserve y mejore dicha línea, adaptándola a un uso adecuadamente medido y valorado. Pero nunca al cierre de un elemento del modo de transporte llamado a detener el cambio climático según el propio Gobierno tiene recogido en el PNIEC 2021-2030, que ya citábamos en las págs. 15, 16, 19 y 20 *supra*; y se cita profusamente en el punto 4.10, págs.. 101 a 104 del documento “Estudio Ambiental Estratégico de la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria” (al que nos referiremos, desde ahora como EAE)

Por tanto, **no podemos apoyar, ni convalidar, cualquier estrategia que sea realmente contraria al desarrollo de la infraestructura ferroviaria** (precisamente en contra de cómo se llama el documento), bajo periclitados modelos que aún se asientan sobre la eficiencia económica como único criterio de decisión, para elaborar medias verdades, tan peligrosas, o más que las mentiras, en el proceso de toma de decisión.

Cuando hay consenso, objetivo y mundial, acerca de que sólo el ferrocarril está en condiciones de detener las emisiones de GEI, en España asumido por el PNIEC, no podemos seguir con un único criterio -el económico-, para definir un modelo de movilidad que, en algunos casos siga apostando por modos más contaminantes, inseguros e ineficientes que el ferrocarril.

Por tanto, y formulada de manera sencilla, la estrategia de desarrollo de la infraestructura ferroviaria debe contener una premisa principal inamovible: **El concepto desarrollo de la infraestructura debe conllevar el mantenimiento, para mejora, de todos los activos ferroviarios existentes, nunca su supresión.**

Ello implica una serie de instrumentos en los que basar esa estrategia:

- Rehabilitación
- Renovación
- Actualización
- Intermodalidad
- Mejoras de trazado
- Mejoras del servicio
- Garantía de recuperación y aumento del número de viajeros

Del mismo modo que, históricamente y sostenido en el tiempo, se ha expulsado a la ciudadanía del ferrocarril en determinadas líneas mediante una endiablada espiral consistente en:

- Falta de inversión (en infraestructura y material ferroviario)

- Deterioro del servicio (falta de circulaciones, personal)
- Falta de alternativas de intermodalidad, o multimodalidad.
- Cierre de estaciones, transbordos innecesarios, horarios no ajustados a la demanda...
- Expulsión del cliente a otros medios, como consecuencia final

Una estrategia del Siglo XXI, en tiempos de emergencia climática, debe pasar, justo, por lo contrario:

- Plan de inversión (en infraestructura y material ferroviario)
- Mejora del servicio (aumento de circulaciones, y personal de atención al mantenimiento y al cliente)
- Puesta en servicio de complementos de intermodalidad/multimodalidad, garantizadas y coordinadas en horario
- Apertura de estaciones cerradas (incluidas rehabilitaciones necesarias)
- Recuperación del cliente de otros medios, e incorporación directa de los más jóvenes.

La nefasta política pasada, de supresión de servicios y frecuencias en líneas ferroviarias convencionales; agudizada cada vez que se ponía en servicio una línea de AVE, no sólo se debe detener absolutamente, sino que la **estrategia de desarrollo de la infraestructura del siglo XXI debe pasar por reabrir todo lo cerrado** (líneas y estaciones), **para entregar a las operadoras unos activos en condiciones de ser revulsivo del modelo de transporte y movilidad, hacia el medio más sostenible, seguro y eficiente que, además, sigue estando en condiciones** (una vez se mejore su deficiente gestión) **de permear todo el territorio**, como ya realizara en sus orígenes paralelos al desarrollo económico que propició la Revolución Industrial.

Hay que finalizar, **de verdad**, el modelo que inspiró al AVE (origen-destino volando), cerrando estaciones intermedias mientras se vendía el atributo velocidad como principal, casi único; y hay que volver al ferrocarril de proximidad que, en jerga ferroviaria “para en todas las estaciones y apeaderos de su recorrido”.

Y hacerlo abandonando ese discurso que sólo se centra en la rentabilidad económica, olvidando deliberadamente el papel promotor del Estado, en lo que debe ser la búsqueda de rentabilidades sociales y ecológicas, reflejo de conceptos jurídicos constitucionales como son el bien público y el interés general que, demasiadas veces, parecen olvidar supuestos gobiernos progresistas.

Pero cuando decimos finalizar, nos estamos refiriendo a detener un proceso que consideramos concluso, una vez se ejecuten las infraestructuras de alta velocidad actualmente en desarrollo. Lo cual es, y debe ser, compatible con que, ahora, es el momento de **priorizar al ferrocarril convencional, de proximidad**, que acerca y mueve personas y mercancías a todos los sitios, y no sólo a las capitales y grandes

urbes. Y hacer esto, insistimos, no es abandonar lo otro, sino complementarlo mediante:

- Conexión de ambas redes mediante el uso de intercambiadores de ancho.
- Mejor aprovechamiento de las mallas de circulación infrautilizadas.
- Un modelo de explotación, intermodal, cómodo y fiable en seguridad y regularidad, que atraiga a la ciudadanía que ha sido expulsada del tren.

Por tanto, ninguna estrategia de desarrollo de la infraestructura puede pasar por sustituir trenes por autobuses, u otros medios (públicos o privados), con carácter general; sino por complementar, con horarios coordinados y cadenciados adecuadamente, y **ajustados siempre al servicio del medio principal, que debe ser el tren**. Algo que podemos ver desde hace años en modelos europeos de movilidad, altamente eficientes y contrastados. Y como ya sostuvimos, y aportamos, al *Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte*

Pero esto no es que lo digamos nosotros, es que lo dice la propia estrategia indicativa (EI), y el propio EAE en tantas ocasiones, que cuesta creer que desde el mismo Ministerio se haya propuesto el cierre de la línea Aranjuez-Utiel que presta servicio al entorno de 179.000 personas, mientras el objetivo **“promover el cambio modal hacia el ferrocarril” es citado hasta 39 veces en el documento de EAE**.

Un objetivo de la estrategia indicativa que, cuando se pone en relación con otros planes y programas reflejados en la misma en relación con múltiples aspectos relevantes de la misma se repite constantemente por ser absolutamente transversal y necesario, a saber:

- **2.3.1 “cambio climático”, págs. 17, 18, 19, 20 y 21.**
- **2.3.2 “calidad del aire”, pg. 22.**
- **2.3.6 “uso del suelo, desarrollo local y económico”, págs. 32, 33, 34, 35 y 36.**
- **2.3.7 “energía e industria”, pg. 38.**
- **2.3.8 “transporte, movilidad y vivienda”, págs. 39, 40, 41, 42, 65 y 244**

Pero hay más. Cuando se abordan los objetivos de protección medioambiental, referidos a “cambio climático” (3.1.1), “calidad del aire” (3.1.2) y “transporte, movilidad y vivienda” (3.1.8), todos los instrumentos, leyes y planes que se citan vuelven a girar en torno a otro de los objetivos que más veces se repite en el documento **-en 82 ocasiones-** cual es: **“fomentar la descarbonización del transporte”**.

Pues bien, citando al PNIEC, por todos los otros instrumentos de planificación medioambiental y sobre eficiencia, la idea de que no es posible descarbonizar el transporte sin trasvasar viajeros y mercancías de la carretera al ferrocarril, ya es un consenso universal como ya relatamos en nuestras primeras alegaciones que ahora repetimos (*vid.* págs. 15, 16, 19 y 20 *supra*). Porque hasta una línea ferroviaria que use combustibles fósiles, en función del número de viajeros/toneladas transportados, aun siendo contaminante, lo será menos que el vehículo (público o privado)

individual/fraccionado. Y menos aún, en función del crecimiento que sufra cualquier línea ferroviaria una vez que se ofrecen buenos servicios.

Por tanto, el cierre de cualquier línea ferroviaria, y su trasvase al transporte carretero, **es contrario a los objetivos de desarrollo sostenible**, y a todos los instrumentos derivados del mismo, relativos al transporte. Y la realidad actual, como el propio EAE explica con datos demoledores en las págs. 98 a 100, es el absoluto desequilibrio del ferrocarril (agudizado en 2019 en la Media Distancia y la Red de Ancho Métrico) respecto de la carretera. Por tanto, salvo que la EAE quiera propugnar unas líneas de actuación, para luego hacer lo contrario, **el cierre de líneas no puede contemplarse NUNCA como alternativa**, incluidas las que prestan servicio con tracción diésel, que deben ser transformadas, **pero no cerradas**.

En la actualidad, no sólo la electrificación, sino otro elemento pujante, como es el hidrógeno, está en vía experimental en España, en múltiples iniciativas y proyectos (financiados con fondos europeos incluso). En proyectos de hidrógenos trabajan Renfe, Adif, FGV, (y seguramente otros operadores o administradores públicos), así como múltiples empresas privadas (Alstom, Caf, Talgo...) del Sector Ferroviario; e incluso el Adif ha manifestado la posibilidad de emplear esta energía, y este material en líneas de tráfico débil. Países como Austria y Alemania ya tienen algún tren de estas características en explotación comercial, Francia está a punto de hacerlo. No perdamos, una oportunidad de país, que otros ya están utilizando.

Por tanto, antes de plantear cualquier cierre de línea servida con material diésel, la principal alternativa que debe marcar la EI debe ser la viabilidad de electrificación, o su equipamiento para ser explotada mediante trenes de hidrógeno, u otro combustible no contaminante, pero no su trasvase a la carretera, la cual debe quedar como modo complementario para:

- Intermodalidad entre poblaciones-estaciones en el caso de los viajeros.
- “Última milla” para reparto y entrega, en el caso de las mercancías

Una vez más, la propia EI marca un camino que no se compadece con los hechos de lo que propone el MITMA:

“Se cuentan como líneas de acción de la Estrategia indicativa la mejora, renovación y mantenimiento de la red ferroviaria, la optimización y mejora de los recursos existentes e incluso el desarrollo de la Red”

Esto dice la **valoración global de la EAE** en su página 110. Esta afirmación, es **absolutamente incompatible con la propuesta de cierre de líneas**, como ha sucedido con la Aranjuez-Utiel.

Finalmente, no podemos dejar de mencionar el **atributo seguridad**. En el que la propia EI, apartado 4.5, págs. 48 a 51, reconoce una superioridad sin parangón del modo

ferroviario, respecto del modo carretero. Abundamos algo más en los datos que allí se vuelcan.¹⁰

Un atributo más en favor del ferrocarril que hace más incomprensible la decisión de cerrar líneas que, mal llamadas de débil tráfico (calificativo impuesto por la falta de inversiones y el deterioro del servicio que expulsa a la ciudadanía de ellas), ofrecen siempre una alternativa de transporte más segura. Casualmente, esas líneas suelen coincidir con trazados (ferroviarios y carreteros), sinuosos por la compleja orografía. Trazados que atraviesan la llamada “España Vacía”, que fue olvidada de los trenes veloces, pero sin parada, y que se encuentra habitada en gran medida por personas mayores, y en la que las personas más jóvenes deben salir a la búsqueda de oportunidades laborales, de estudio, de ocio... Por tanto:

- Frente a personas mayores que se suelen encontrar con dificultades en la renovación de sus licencias de conducción.
- Frente a personas jóvenes que no siempre están en disposición de esa licencia, o de vehículo propio que utilizar.
- En donde, las más de las veces, se trata de líneas ferroviarias que atraviesan pueblos y ciudades, asentadas en la geografía coincidente de orografía compleja, y con climatología adversa.

Sin lugar a dudas, un servicio ferroviario seguro, regular, fiable, confortable, y sostenible es la mejor opción frente a la carretera que, de modo incomprensible, se ha propuesto a la línea Aranjuez-Utiel.

Además de las razones principales ya argumentadas a lo largo de esta alegación, vamos a recapitular otras que, también consideramos importantes para el desarrollo de la EI definitiva, respecto de las líneas existentes, mal llamadas de “débil tráfico”, y que no nos parece suficientemente reflejadas en el documento al que se alega.

- Dado que son múltiples las mal llamadas líneas de “débil tráfico” (que pierden viajeros cuando deja de invertirse y prestarse buen servicio), es necesario que la EI contemple campañas de recuperación una vez recuperado/mejorada la infraestructura. Pretender volcar viajeros de una infraestructura obsoleta a la infraestructura de alta velocidad deber ser otra opción complementaria, pero hay que hacerlo conservando la posibilidad de mantenimiento de la convencional paralela por múltiples razones:

¹⁰ “El número de accidentes con víctimas en las carreteras alcanzó en 2019 los 104.080, un +3,4% superior a las cifras del año anterior”.

“En el año 2019 se produjeron un total de 151 accidentes ferroviarios, lo que supuso un incremento del +4,9% respecto a los registrados el año anterior. A pesar de este repunte, el número de accidentes se sitúa por debajo de los ocurridos en 2017, primer año comparable al aplicarse la nueva guía para el seguimiento de la accidentalidad ferroviaria”

Datos ambos elaborados por el OTLE, con información de la DGT y la AESF respectivamente

- Conservar alternativas, porque no es la primera vez que un temporal, o una catástrofe natural, ha puesto fuera de servicio una infraestructura nueva, sirviendo la antigua para dar el servicio que era imposible prestar en la nueva. Algo que ya sucedió con la línea Madrid-Valencia por Cuenca durante importantes temporales a finales de la década pasada. Alternativa que también fue, para el transporte y acopio de materiales para la construcción de la propia línea de alta velocidad; descongestionando y no contaminando, lo que hubiera supuesto el uso de camiones.
 - Porque jamás se levanta una carretera nacional, comarcal o local cuando se construye una vía de gran capacidad. Ayudando a permear y hacer más accesible el territorio.
 - Mantener un modelo de infraestructura ferroviaria ya existente, diseñado, no para la rapidez entre destinos alejados, sino para la permeabilidad en la comunicación de proximidad, basado no en la velocidad sino en la regularidad (diario), la comodidad (buen material, sin necesidad de demasiado cambios de medio).
 - Con modelos de explotación, robustos pero sencillos, a los que la digitalización y la eficiencia energética adecuados, permitan abaratar en costes de explotación y mantenimiento.
 - Que permitan implantar un mínimo de frecuencias diarias en tren-medio complementario, nunca inferior a 4 (dos por sentido) que permitan la conexión ferroviaria+modo complementario, de ida y vuelta en el día, entre cualquiera de las localidades a las que sirva la línea de que se trate.
- Las vías verdes no son más complemento del sistema ferroviario que cualquier otro tipo de caminos (red de caminos naturales, senderos, cañadas...), pero no cabe considerarlas propiamente infraestructura ferroviarias, a lo sumo *postferroviarias*. Las vías verdes son alternativas de uso a infraestructuras desaparecidas, nunca han sido, ni están en condiciones de ser una alternativa principal dentro de un sistema de transporte ferroviario diseñado para permear el territorio, extrayendo vehículos de la carretera para aumentar la seguridad personal y detener el cambio climático.

Por tanto, su consideración como vía, pese a tener un importante papel en las comunicaciones, sin impacto ambiental ni paisajístico, sino perfectamente integradas en el medio, no puede ser usado como alternativa a una vía ferroviaria en servicio, como ha hecho el MITMA en su presentación de supresión de la línea Aranjuez-Utiel.

Creemos, en el escenario 2 que describe la EI en su apartado 7.2:

“ • 2.- Escenario basado en la mejora de la movilidad en todo el sistema ferroviario. Esta segunda alternativa implica el cambio de paradigma en la política de transportes y su reflejo en la inversión pública, en la que se fomenta la movilidad cotidiana del ciudadano y la rentabilidad social de las actuaciones propuestas. Para ello, en el conjunto del período temporal cubierto por la Estrategia, al menos el 50% de las inversiones se destinarían a la mejora de la red convencional, mientras que el 50% restante se dedicaría a completar las actuaciones en la red de alta velocidad. Asimismo, este escenario contempla un incremento de los recursos destinados al mantenimiento de la red. Para valorar adecuadamente lo que supone este cambio de tendencia, debe tenerse en cuenta que se trata de valores medios a lo largo de los 6 años de vigencia de la Estrategia, por lo que, al final de la misma, los recursos destinados a la alta velocidad serán ya una parte mucho más equilibrada dentro del conjunto total de los recursos dedicados a la red ferroviaria”

Pero este escenario descrito, que compartimos en lo esencial (como ya dijimos en las alegaciones iniciales), y aunque nos hubiera gustado un reequilibrio mayor en favor del tren convencional, debe incluir expresamente (y como formulamos al inicio de la alegación):

- **La prohibición de cierre de líneas (abiertas o cerradas actualmente) que se encuentran afectas al servicio ferroviario.**

- **La promoción de la viabilidad y recuperación de las actualmente cerradas y desafectadas al servicio ferroviario.**

Madrid, 18 de enero de 2022