

CERCANÍAS: el tren de la clase trabajadora

Enero de 2018



CCOO



servicios a la ciudadanía
sector ferroviario

INTRODUCCION

Desde hace varios años, agudizado desde 2016, el servicio ferroviario de Cercanías en la Comunidad de Madrid ha sufrido continuos incidentes en el funcionamiento de las líneas que componen dicho servicio. Estos incidentes perturban el normal funcionamiento y la misión de este, provocando continuos retrasos en el mismo.

Frecuentes incumplimientos de horarios que, especialmente en horas punta, suponen grandes perjuicios a las personas trabajadoras que utilizan este servicio para el acceso diario a sus respectivos lugares de trabajo, con las consecuencias negativas que se derivan para las personas.

Graves perjuicios a las personas que dependen de este servicio para acceder a sus centros de trabajo y otras actividades (ocio, gestiones administrativas, etc.).

Pérdida de confianza en el transporte colectivo y mayor uso del transporte individual, con el consiguiente incremento de los costes medioambientales.

Mientras los responsables políticos competentes y la dirección de las empresas ferroviarias ni dan explicaciones ni dan soluciones.

Desde CCOO sabemos que se trata de un deterioro en las inversiones y mantenimiento que se ha ido acumulando desde hace años, donde las prioridades en la política ferroviaria ha sido la Larga Distancia y la Alta Velocidad para algunos territorios, en defenestración de los servicios de media distancia y cercanías.

El impacto económico de estas deficiencias repercute no solo en las cargas de trabajo de las plantillas de las empresas ferroviarias, sino en el trabajo del conjunto de la ciudadanía que ven como sus trabajos peligran y sus salarios se ven penalizados por los continuos retrasos. También al conjunto del tejido productivo y comercial que depende de qué empleados y clientes lleguen en los horarios previstos.

Las averías continuas del material rodante y de la infraestructura, la perpetuación de averías y déficits en las instalaciones y servicios de las estaciones son fuente de malestar y conflictos en la ciudadanía, en los planos laborales, vecinales y personales. Además de aumentar el riesgo de accidentes, ante circunstancias que han obligado a los viajeros a tomar medidas excepcionales y peligrosas como abandonar el tren en plena vía y caminar un kilómetro entre los carriles.

INCIDENCIAS

Las incidencias son todas aquellas situaciones que de forma imprevista afectan al buen funcionamiento o marcha del servicio.

Cuando una incidencia se produce, por lo general ocasiona el retraso en X minutos del tren afectado, además de las posteriores circulaciones, siendo posible incluso la supresión de alguna circulación, resintiéndose la frecuencia de paso de los trenes de una línea, lo que se traduce en aglomeraciones de viajeros.

Las hemos dividido en tres grandes áreas: las imputables a Renfe (prestadora del servicio, la cual gestiona la explotación comercial, aporta los vehículos y se ocupa de su mantenimiento), las imputables al ADIF (Titular de la infraestructura, vías, electrificación, estaciones y gestora de la circulación de la red) y las imputables a causas ajenas a los dos anteriores (Actos de vandalismo, grafitis o circunstancias en las que trenes de otras empresas entorpecen la circulación de los trenes de Cercanías) (*ver tabla 1*).

A su vez éstas se subdividen en varias categorías:

Causas ajenas al servicio: entre las casuísticas más comunes, suponiendo un 17% del total de incidencias en 2017, encontramos el uso inadecuado del aparato de alarma. Los grafitis por otro lado supusieron el 5% (Ren-

Tabla 1

CERCANIAS MADRID 2017													
EVOLUCION	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTALES
NÚMERO INCIDENCIAS	338	309	298	304	357	453	346	327	338	420	351	383	4.224
TIEMPO ACUMULADO POR RETRASO	13.584	16.263	8.710	8.389	8.786	19.932	9.640	9.510	9.322	14.281	13.228	10.054	141.699
VIAJEROS AFECTADOS	390.753	391.977	294.262	244.247	272.654	512.566	251.019	251.627	263.559	404.400	383.096	265.766	3.925.926
TRENES AFECTADOS	1.268	1.339	916	864	938	1.599	935	913	911	1.354	1.126	994	13.157
VIAJEROS TRASBORDADOS	36	15	0	0	0	116	0	0	0	26	11	0	204
TRENES TRASBORDADOS	0	1	0	19	53	77	36	41	46	44	42	64	423
VIAJEROS INDEMNIZADOS	179	157	0	58	0	132	220	0	0	40	0	650	1.436
TRENES INDEMNIZADOS	5	11	3	5	1	8	3	0	0	9	2	10	57
TRENES SUPRIMIDOS	213	337	144	115	150	367	156	174	192	242	259	164	2.513

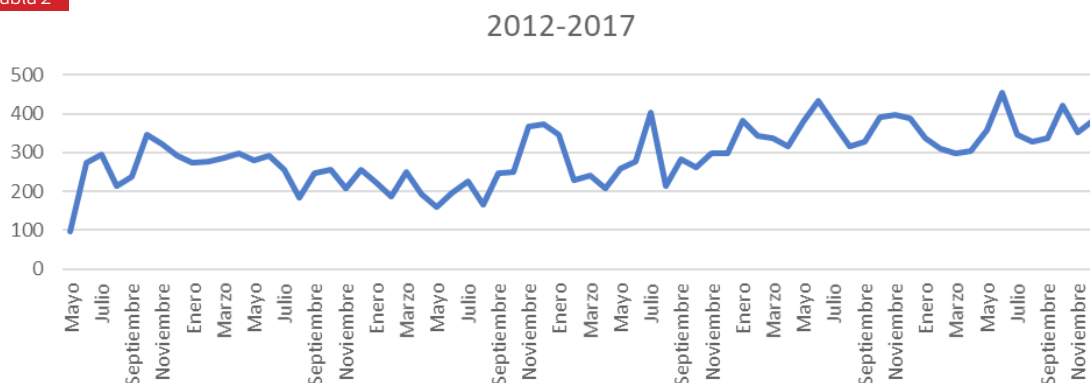
TIPO INCIDENCIA	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTALES
AVERÍAS EN INSTALACIONES DE TALLERES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
CAUSAS EXTERNAS	116	118	117	111	136	148	112	96	109	169	117	138	1.487
ELECTRIFICACIÓN	0	2	0	0	3	1	1	0	2	0	4	4	17
GESTIÓN ADIF	1	6	5	4	8	6	11	3	3	2	5	4	58
GESTIÓN CIRCULACIÓN	8	3	11	1	9	16	4	7	4	10	15	10	98
GESTIÓN OPERADOR	31	30	24	37	26	31	38	36	40	36	36	37	402
MATERIAL MOTOR	180	140	135	147	166	245	177	184	168	191	168	186	2.087
OTROS OPERADORES	0	2	0	0	0	0	0	0	3	1	1	0	7
SEÑALES Y ENCLAVAMIENTOS	2	8	4	4	9	6	3	0	7	11	4	4	62
TRABAJOS VÍA	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
VÍA	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	3

fe como medida disuasoria retira lo antes posible de la circulación cualquier vehículo con pintadas a fin de que el autor no vea al tren como un medio para exponer su “obra”). Asimismo, los actos vandálicos, alteraciones del orden público o apedreamientos, supusieron alrededor del 9% del total de incidencias. Esta tipología de incidencia supuso el 35% del total de los retrasos causados en 2017; no obstante, esta tipología de incidencia tenderá a incrementarse, pues en los últimos 6 años, coincidiendo con una reducción continuada de la plantilla de vigilantes de seguridad, ha supuesto un aumento del 100%, alcanzando su apogeo en 2017, con cerca de 1.500 incidencias registradas (ver tabla 2).

Causas imputables a Adif: La infraestructura es la menor causante de incidencias en el cómputo global, pero una incidencia de esta tipología puede llegar a acumular horas de retraso. El espectro de averías aquí es amplio, siendo los más comunes las averías en enclavamientos, señales o en las balizas de comunicación, que lógicamente paralizan la circulación o en el mejor de los casos establecen limitaciones de velocidad.

La gestión de la circulación que, aunque más numerosos que las averías de la catenaria o la vía, producen un retraso marginal. Pues una rotura de carril o un *enganchón* que produzca que un tren arranque un kilómetro

Tabla 2



ro de catenaria (línea área de contacto que suministra electricidad a los trenes) puede producir hasta horas de retraso en una o varias líneas.

Las incidencias imputables a la infraestructura en 2017 se saldaron con un exiguo 6%, sin embargo, como ya mencionábamos son las incidencias que más minutos de retraso pueden llegar a generar.

Causas imputables a Renfe: Las incidencias que porcentualmente son más habituales son las relativas al material motor, con el 50% del total, siendo su espectro amplio y técnico. Básicamente consisten en las averías del tren y sus elementos de funcionamiento, desde que un limpiaparabrisas no funcione correctamente hasta una avería en los sistemas de tracción del mismo, siendo la más común las averías en las puertas de acceso (*ver tabla 3*).

Tabla 3

INCIDENCIAS REGISTRADAS	Nº	%
NO IMPUTABLES A RENFE / ADIF	1.494	35,37
IMPUTABLE A ADIF	240	5,68
IMPUTABLE A RENFE	2.490	58,95

Si el análisis de las incidencias lo realizamos en función de las líneas de transporte, excluimos las averías ajenas a las empresas ferroviarias y tenemos en cuenta el número aproximado de circulaciones diarias: la línea C10 (Chamartín-P. Pío-Villalba) se proclama como la línea con más incidencias por circulación, seguida de la línea C2 (Guadalajara) que es en la que se suprimen mayor número de trenes, le siguen las líneas C7 (Alcalá de Henares) y C8 (Cercedilla); la línea C3 (Aranjuez) cuenta con un menor ratio de averías de lo que cabría esperar ocupando la quinta posición, pero al igual que ocurre con Cercedilla o El Escorial al contar con menos circulaciones que otras líneas y por ende con frecuencias de paso peores, cualquier incidencia provoca largas esperas. La línea más fiable la que une P. Pío con el Aeropuerto (*ver tabla 4*).

INVERSION

La inversión de Fomento en Infraestructura y vía en la Red Convencional o de Interés General de Adif ha caído drásticamente desde los más de 3500 millones de € (3.532.083.000 €) en 2005, los más de 4.000 millones (4.319.347.000 €) en 2010 hasta los 265 millones de € (265.090.000 €) en 2016.

Ocurre igualmente con Renfe, pudiendo apreciar una reducción de la inversión destinada a la adquisición de trenes, yendo desde los 694 millones de euros (694.231.000 €) en 2005, los 692 millones en 2010 (692.663.000 €) a 193 (193.836.000 €) en 2016. Además, en los últimos años la compra de trenes nuevos se ha destinado a los de Alta Velocidad.

EVOLUCIÓN DEL PERSONAL

Los trabajadores de Renfe en Madrid en 1999 ascendían a 8.356, 18 años después con datos de 2017 se han reducido a 6.189, aunque de estos 2.167 trabajadores cabe destacar que 2.046 pertenecen a personal operativo, lo que supone un **39% menos de mano de obra directa**, mecánicos, factores de circulación, interventores, taquilleros, mantenedores de vías y catenarias, etc. La disminución de la plantilla es constante y continua.

ESTACIONES Y ACCESIBILIDAD

Cercanías Madrid dispone de 94 estaciones de las cuales la empresa privada gestiona dos tercios, accesibles solo 34, paradójicamente ni *Ramon y Cajal* ni *Doce de Octubre* (Los dos hospitales comunicados por Cercanías) cuentan con accesibilidad ni ascensores, cuando hablamos de accesibilidad debemos tener en cuenta dos elementos, la

Tabla 4

	POR LÍNEAS								
	C1	C2	C3	C4	C5	C7	C8	C9	C10
NÚMERO DE INCIDENCIAS	56	686	281	414	430	340	285	18	346
TIEMPO ACUMULADO POR RETRASO	1145	26162	7888	14909	14860	10175	8149	1451	12265
VIAJEROS AFECTADOS	17731	729477	285544	591615	718798	301695	164846	26	205494
TRENES AFECTADOS	136	2294	728	1480	1633	1021	802	36	1070
VIAJEROS TRANSBORDADOS	0	0	36	15	0	0	0	0	0
TRENES TRANSBORDADOS	4	99	25	53	34	50	35	2	52
VIAJEROS INDEMNIZADOS	0	220	887	289	0	0	0	0	50
TRENES INDEMNIZADOS	0	5	16	9	1	0	4	1	1
TRENES SUPRIMIDOS	11	474	124	400	274	232	116	6	289
CIRCULACIONES DIARIAS	72	168	116	264	302	96	98	10	68

posibilidad de que una persona en situación de discapacidad física pueda acceder a los andenes o al exterior de la estación y que una vez en los andenes pueda subirse al tren, es decir que el tren cuente con una plataforma lo suficientemente baja y el andén esté lo suficientemente elevado para permitir un acceso seguro o viable, las dos líneas de mayor ocupación al atravesar su recorrido las zonas de área metropolitana más poblada (Línea de Fuenlabrada – Móstoles y Línea de Alcalá de Henares) actualmente son intransitables para una persona en la mencionada situación.

La paralización, desde 2009, de proyectos importantes ya en marcha, supuso un impedimento claro a la prestación, con garantías de calidad, de un servicio tan importante y necesario como el de transporte local, especialmente en unos momentos en que la clase trabajadora sufría las consecuencias de una crisis que obligó a millones de personas a abandonar hábitos de vida y adoptar otros que se ajustaran a la grave situación que se vivía y aún se vive, si bien maquillada por el gobierno en términos de precariedad. El 20 de mayo de 2009 el Ministerio de Fomento presentó un plan de 5000 millones de euros para mejorar las Cercanías de Madrid, en colaboración con la Comunidad de Madrid. El Plan 2009-2015 preveía la construcción de al menos 25 nuevas estaciones (20 en líneas

nuevas y las restantes en líneas existentes), con 5 nuevos intercambiadores (todos situados en el Eje Transversal Este-Suroeste), mejoras en las estaciones para la accesibilidad de personas con movilidad reducida, construcción de aparcamientos de disuasión y mejoras en los equipamientos de unas 55 estaciones.

Nueve años después hemos asistido a como Seseña dejó de prestar servicio el día 11 de abril de 2007, el Tejar hacía lo propio el día 1 de agosto de 2010, los apeaderos de la Línea C-9: Cercedilla Pueblo, Las Heras, Camorritos, Siete Picos, Dos Castillas y Vaquerizas fueron suprimidas en verano de 2011, la línea C-3a con sus tres estaciones de Pinto, Parque de Ocio y San Martín de la Vega, desapareció el 4 de abril de 2012, los Regionales que en trenes de Cercanías conectaban con la capital a Ávila, Segovia y los municipios de la sierra reducían sus circulaciones a la mitad eliminando las circulaciones de los más madrugadores (las que te permiten llegar a trabajar). La Tenería de Pinto nunca se llegó a poner realmente en marcha, Mirasierra-Paco de Lucia, aunque terminada sigue sin estar operativa y diversas instalaciones de escaleras mecánicas llevan paradas desde el 2 de agosto de 2017 incluidas las de la estación de Atocha por la que pasan 90 millones de personas cada año.

MANTENIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE

Cercanías dispone de un total de 261 vehículos ferroviarios, estos vehículos cuentan con una antigüedad media de **más de 20 años**, contando desde la Primera Puesta en Servicio por serie (modelo del tren) y número de vehículo (*ver tabla 5*).

El mantenimiento de estos está repartido entre empresas mantenedoras de la industria privadas en adelante IP, como ACTREN, BTREN o NERTUS y la propia operadora Renfe que a través de Fabricación y Mantenimiento mantiene vehículos con medios propios, la antigüedad media, de la Primera Puesta en Servicio, por serie y número de vehículo del material mantenido por Renfe es de **27 años en comparación con la media de 17 años** de los vehículos mantenidos por la privada, la cual mantiene más del 60% de los trenes.

El total, de averías de carácter técnico imputable a mantenimiento en el año 2017 asciende a 1985, con una ratio de casi 8 averías al año por vehículo.

Cabe destacar que Cercanías dispone de un servicio de asistencia técnica en línea, los trabajadores cuya misión principal es reparar in situ averías, en un tiempo mínimo que ronda los 5 minutos (si no pueden reparar en este tiempo, su encomienda es normalizar el servicio y sacar el tren de la vía). Las reparaciones más usuales a las que se enfrentan son: problemas de puertas y enfrenamientos, Aire Acondicionado, equipos de Asfa, Balonas, fugas, cortes y acoplamiento y enganchones de pantógrafo, etc.

Renfe tiene destinado para esta tarea 6 agentes de los 20 que comenzaron cuando se inauguró el servicio, a pesar del aumento en la carga de trabajo.

MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA

Las principales incidencias relacionadas con averías que se producen en la infraestructura son; en el tendido eléctrico por rotura de catenaria o por la rotura de carril o los cambios, las averías del tendido pueden afectar a una o

Tabla 5

SERIES	TALLER	P SERVICIO	AÑOS SERVICIO	Nº
442	CERCEDILLA	1976	41	5
446	FUENCARRAL	1989	28	35
446	C NEGRO	1989	28	17
450	FUENCARRAL	1994	23	17
447	FUENCARRAL	1999	18	2
446	HUMANES	1993	24	73
465 CIVIA	ATOCHA	2004	13	112
				261

a las dos vías y no se podrá circular por ellas hasta su reparación (supresión de trenes). Las roturas de carril o cambios de carril pueden producir el cierre de las señales, lo que ocasiona retrasos en los trenes pues su reparación precisa el corte de la vía, localización de la rotura y en el mayor de los casos reparación temporal estableciendo limitaciones de velocidad (entre 5 y 50 km/h) hasta que en la banda de mantenimiento pueda realizarse de forma definitiva (horario nocturno de circulación restringida dedicada a la reparación de la infraestructura).

Estas averías en su mayoría se producen debido a la falta de recursos humanos, técnicos y materiales. La falta de repuestos está haciendo cada vez más común el canibalismo entre equipos (quitar cambios, cruzamientos y otros elementos de una instalación para poder dar servicio a otra con mayor preferencia, piezas de catenaria, etc); también ocasionan que aparatos que por su estado deberían ser sustituidos se tengan que reparar por no tener con que sustituirlo.

Al igual que en el mantenimiento de los vehículos, se trabaja con dos tipos de mantenimiento; el preventivo y el correctivo. El mantenimiento preventivo no se realiza de forma eficiente, es insuficiente debido a la mencionada falta de personal y material. Por otra parte, en muchas dependencias se ha optado por subcontratar las labores para cubrir las bajas de personal, o para hacerse cargo de obras cuyo desarrollo necesitaría de una plantilla mucho mayor de la actual. Por ejemplo la plantilla del servicio de Vías y Obras encargada de realizar las inspecciones de desvíos y vigilancia de la vía sólo puede realizarla dos veces al año, teniendo en cuenta que circulan diariamente cientos de trenes son revisiones insuficientes y para colmo no tienen acceso continuo a las herramientas de ultrasonidos que testea la integridad de los carriles detectando micro fisuras que con el tiempo se convertirán en fisuras, con la que podrían evitarse algunas de las incidencias más aparatosas en cuanto al entorpecimiento del servicio se refiere si se utilizase en revisiones frecuentes.

A esta falta de medios hay que sumar la precariedad que se deriva de estos nuevos contratos, como por ejemplo el MIV (Mantenimiento de Infraestructura de Vía), con empresas externas que en muchas ocasiones proporcionan personal con poca formación, jornadas de trabajo muy extensas, y vehículos y herramientas en pésimas condiciones. Lógicamente la facturación de un servicio de inferior calidad es menor, pero el resultado de recortar gasto en mantenimiento y las políticas de las licitaciones en concursos deriva en la situación actual.

El mantenimiento correctivo, de igual manera, tiende a externalizarse, accediendo al mismo empresas que han hecho las ofertas más bajas en concursos por licitaciones y cuyo objetivo primordial como no puede ser otra manera es el beneficio económico y que el contrato no le acabe saliendo caro.

DIAGNOSTICO

El transporte ferroviario en la comunidad de Madrid sufre un deterioro influido especialmente por dos factores: los efectos de la crisis sobre el empleo y el paulatino recorte en el mantenimiento y mejora de los principales elementos que aseguraban la calidad de dicho servicio.

La inversión actual no solo no soluciona el incremento de incidencias, retrasos y supresión de trenes, sino que las incrementa negativamente en los últimos años.

El impacto económico de estas deficiencias repercute negativamente en el conjunto de la ciudadanía que ven, en muchos casos, peligran sus trabajos al ser penalizados por los continuos retrasos.

Esta situación tiene una repercusión directa y negativa en las cargas de trabajo de las plantillas de las empresas ferroviarias, cada vez más mermada y sin posibilidad de atender a las personas que utilizan este servicio con los niveles de calidad adecuados.

La incidencia en los costes externos (medioambientales y de seguridad) aumenta al incrementarse el uso del transporte privado por falta de fiabilidad y disponibilidad del servicio actual.

PROPUESTAS

Desde el Sector Ferroviario de CCOO de Madrid proponemos una serie de propuestas que como no pueden ser de otra manera tienen por objetivo la reducción paulatina el número de supresiones y retrasos de trenes de cercanías:

- Presupuesto extraordinario suficiente para recuperar el nivel necesario de inversión y mantenimiento perdido.
- Implicación de las administraciones competentes: Ministerio de Fomento y Comunidad de Madrid, en el plan de inversión y medidas necesarias.
- Reversión de las externalizaciones, internalizando el mantenimiento del material rodante) y de la infraestructura (incrementando el mantenimiento, predictivo, de mejora y patrimonial, un servicio con

una plantilla suficiente, 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.

- Aumento de los puestos de trabajo.
- Puesta en marcha de las estaciones e infraestructuras ya construidas, pero sin funcionamiento desde hace años, desatendiendo a centros de población.
- Desarrollo de los planes de ampliación sobre los que ya se ha invertido importantes cantidades en estudios técnicos y de viabilidad, con resultado positivo. Evitar el agravamiento del problema actual, y poniendo la vista en la cercana transposición de la directiva europea sobre liberalización del tráfico interno de viajeros por ferrocarril que supondría la licitación mediante concurso público del servicio de Cercanías Madrid. Asegurar la prestación del servicio por un ente público mediante la adjudicación directa durante al menos 15 años a Renfe.



servicios a la ciudadanía
sector ferroviario

Avenida Ciudad de Barcelona, 2 - 28007 Madrid

Tel.: 91 506 64 12

ferroviario.madrid@fsc.org

www.fsc.ccoo.es/madrid