



La estación de Santa Justa, en Sevilla, ayer. PACO PUENTES

Los sindicatos mayoritarios desconvocan la huelga ferroviaria

Semaf, CC OO y UGT aceptan el compromiso de Transportes de elevar las partidas dedicadas al mantenimiento de las redes de Adif

JAVIER F. MAGARIÑO
Madrid

Los principales sindicatos del sistema ferroviario, el de maquinistas Semaf y las centrales CC OO y UGT, anunciaron ayer la desconvocatoria de la huelga de tres jornadas en todos los servicios de tren hasta mañana tras la firma de un acuerdo entre los representantes de los trabajadores y el Ministerio de Transportes, la gestora de la infraestructura Adif y la operadora Renfe. Las partes aceptaron un plan de choque inmediato en favor del mantenimiento de las redes ferroviarias convencional y de alta velocidad.

El documento contempla elevar considerablemente las partidas de gasto en conservación, que saltarán de 665 millones en la red convencional en 2025 a 861 millones en 2026 (estaban previstos 748 millones); 1.032 millones en 2027 (se habían presupuestado 860 mi-

llones), y una progresión que lleva hasta los 1.178 millones de euros en 2030. En esta senda temporal, el gasto en mantenimiento de líneas de Cercanías y media distancia llegaba a un máximo de 982 millones en 2030. Adif deberá elevar un 19% la asignación prevista en los cinco años tras las negociaciones culminadas ayer: desde un presupuesto inicial de 4.417 millones a uno reforzado de 5.263 millones. En el caso de la alta velocidad, la pública Adif parte de un gasto de 435 millones en 2025, que se situará en 513 millones este año (había 471 millones anteriormente presupuestados) y concluirá en 2030 sobre los 628 millones de euros (la anterior senda de gasto llegaba a 577 millones en 2030). El esfuerzo extra derivado del acuerdo con los sindicatos es del 9% sobre lo incluido en el convenio de financiación para Adif Alta Velocidad 2026-2030. Asciede de un gasto total de 2.648 millones en los cinco ejercicios a una nueva suma de 2.887 millones.

El pacto alcanzado incluye una treintena de compromisos, entre ellos los refuerzos de las plantillas de Adif, con 2.400 plazas adicionales a la tasa de reposición hasta 2030, y de la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria, que sumará 50 personas. En el caso de Adif,

la referida tasa de reposición ya no podrá ser inferior al 115% en próximos Presupuestos.

“Desconvocamos la huelga tras conseguir todas las demandas que hemos formulado, que van a producir un cambio estructural en la seguridad de nuestro sistema ferroviario y que tendrán efecto sobre todas las empresas del sector”, aseguró un portavoz de Semaf. Transportes aplaudió el principio de acuerdo, en el que se incluye un compromiso de paz laboral para “mantener un clima de negociación de buena fe”. El secretario general de Semaf, Diego Martín, utilizó el calificativo de “histórico” para referirse al marco de conquistas conseguido por los trabajadores, según Efe.

El detonante de la propuesta de paro sectorial estuvo en los siniestros de Adamuz (Córdoba) y Gelida (Barcelona), del 18 y 20 de enero, respectivamente, en los que perdieron la vida 47 personas, entre ellos tres maquinistas. Este colectivo de trabajadores, con representación mayoritaria del Semaf, insistía desde el pasado verano en el deterioro de la infraestructura, especialmente en el caso del eje de alta velocidad Madrid-Barcelona, aunque con escaso éxito. Tras los siniestros de enero, Adif ha impuesto limitaciones de velocidad y ha adelantado a este año el proyecto de reforma del corredor con mayor tráfico del país.

Entre las iniciativas pactadas figura asimismo la creación de un grupo de trabajo para el seguimiento de las limitaciones temporales de velocidad, tanto en su implantación como en las actuaciones para su retirada, teniendo en cuenta a los sindicatos. También se va a elaborar un protocolo de actuación común ante alertas meteorológicas que coordine a Seguridad Ferroviaria, Adif, las

operadoras, sindicatos y servicios de protección civil. Y se piensa en una norma para encauzar las notificaciones de riesgo procedentes de los maquinistas y demás trabajadores. Se trata de garantizar que los avisos son recibidos y atendidos por Adif y las operadoras. Otros asuntos clave que serán objeto de posible reforma son la composición mínima de las tripulaciones de los trenes y los protocolos de comunicación con los centros de regulación del tráfico. El pacto incluye la definición de “los equipos que deben estar disponibles en los trenes para garantizar unas comunicaciones eficaces, estableciendo un protocolo claro y homogéneo de su uso”. Subyace el proceso por el que Adif tardó unos minutos en conocer el verdadero alcance del descarrilamiento del tren de Iryo en Adamuz y el posterior choque de un Alvia de Renfe.

Los sindicatos minoritarios sin asiento en las mesas de negociación, CGT, Sindicato Ferroviario y Alferro, optan por mantener viva la protesta. CGT indicó que “la huelga del sector ferroviario se mantiene”, en su caso convocan a los trabajadores de Adif, Renfe, Ouigo, Iryo y Serveo. El Sindicato Ferroviario también sigue llamando al paro al estar fuera de las conversaciones con el Gobierno

“Sin seguridad no podemos viajar, el Gobierno tiene que hacer algo”
Lucía del Olmo

Pasajera afectada por la huelga ferroviaria

y desconocer los términos acordados. Esto deja dudas sobre los trenes de alta velocidad que se habían suspendido durante las tres jornadas de protesta, ya que las operadoras podrían optar por recuperar algunos si tienen personal para ponerlos en marcha o por mantener las suspensiones.

La primera jornada de protesta comenzó ayer con 350 servicios de alta velocidad cancelados hasta mañana (entre Renfe, Iryo y Ouigo), y los trayectos de cercanías con un grado de cumplimiento de los servicios mínimos, en algunos casos, por debajo de la horquilla del 50% al 75% que había sido estipulada (del 33% al 66% en Rodalies). Pasadas las 14.00 horas, el cumplimiento de los servicios garantizados estaba en el 80% en servicios comerciales (AVE, Avlo, Alvia, Euromed e Intercity); en el 41,1% en Cercanías Madrid, y el 42% en Rodalies de Catalunya. La media de cumplimiento de los servicios garantizados en Cercanías y Media Distancia estaba en el 62% en todo el país, lo que generó fuertes retrasos en las estaciones. En el segmento de la media distancia, Renfe tenía 683 servicios suspendidos, lo que había situado el número total de trenes cancelados en alrededor de un millar sin tener en cuenta el impacto en Cercanías y Rodalies.

Eso se plasmó en momentos de tensión en las estaciones, aunque muchos pasajeros admitían entender la causa por la que protestan los trabajadores ferroviarios. En la vía tres de la estación de Atocha en Madrid, Mario de la Fuente, de 32 años, se confesaba ayer enfadado: “Otra vez retrasos, es que es indignante”. Pero acto seguido reflexionaba que el motivo por el que iba a llegar con retraso al trabajo en Alcalá de Henares (Madrid) en un tren de Cercanías no respondía a una avería sino a una protesta que considera “legítima” porque “la situación está muy mal en los trenes”, informa **Rodrigo Cardona**.

Parecida mezcla de sensaciones experimentó Lucía del Olmo, de 56 años, quien tenía que ver a su neumólogo en un hospital de la capital y al llegar a Atocha ya iba con retraso. “No es una cita muy importante, pero me da rabia no llegar a tiempo por el retraso de los trenes”, relataba, aunque a la vez defendía las reivindicaciones de los maquinistas: “Sin seguridad no podemos viajar, el Gobierno tiene que hacer algo”.

En Cataluña, las principales líneas que conectan con Barcelona registraron muchas disfunciones. La Generalitat recomendó el teletrabajo. Para los viajeros que confiaban en poder usar el tren, la situación fue peor, si cabe, que en jornadas anteriores. En los días de huelga no se despliegan autobuses alternativos para cubrir las deficiencias del servicio y la falta de información fue manifiesta ayer. Ningún representante de Renfe compareció para dar explicaciones, mientras Rodalies avisaba de “afectaciones” en todas las líneas, informa **Marc Rovira** en Barcelona.