



PROYECTOS Y LINEAS DE ACTUACIÓN

Marzo 2021

Índice de contenido

Introducción: La Unión Europea, un modelo asimétrico en una estructura centro-periferia	3
Los efectos de la COVID19.....	5
El Pacto Verde Europeo y los Fondos Europeos de Recuperación.....	6
Los fondos europeos y los objetivos de CGT	9
Proyectos y líneas de actuación para la asignación de los Fondos Europeos:..	11
1. Línea de actuación: La industria del plástico y la economía circular	11
2. Líneas de actuación: por una educación Pública ecosocial y de mayor calidad.	13
3. Línea de actuación: las Residencias de Personas Mayores como sector que puede ser autogestionado.	14
Las Residencias de Personas Mayores como sector que puede ser autogestionado.....	16
El papel de CGT en el desarrollo de estas modalidades.	18
Proyecto 1: Recuperación y sociabilización de la fábrica NISSAN (Barcelona)	19
Justificación del proyecto	19
Introducción	20
Hacia un modelo de movilidad sostenible.....	21
Reconversión a producción de coches eléctricos para Carsharing.	21
Estudio de viabilidad de la Alternativa	24
Flota de vehículos para <i>Carsharing</i> necesarios.....	24
Coste de un vehículo reconvertido.....	27
Inversión en coches para <i>Carsharing</i> :.....	28
Retorno de la inversión mediante el <i>Carsharing</i> :.....	31
Conclusión	32
Proyecto 2: Mejora de la red ferroviaria: un modelo sostenible, público y social	32
Justificación del proyecto	32
La red de ferrocarriles en la actualidad.....	33
Alternativa: Por una red de ferrocarriles pública, social y sostenible	35

Introducción: La Unión Europea, un modelo asimétrico en una estructura centro-periferia

Con el objetivo de analizar los Fondos Europeos para la Recuperación, es importante contextualizar las dinámicas y asimetrías de la UE. Desde sus comienzos, el proyecto europeo ha ido consolidándose en base a un modelo crecientemente asimétrico donde los distintos Estados miembros han ido ocupando una funcionalidad específica. De este modo, el espacio regional se ha ido estratificando y las divergencias de este proceso han tomado una centralidad clave para el funcionamiento de la UE.

Tras el estallido de la crisis en 2008, se pusieron de manifiesto estas diferencias entre los Estados. Diferentes posiciones externas que definieron, aún más si cabe, un escenario en un marco centro-periferia donde se normalizaron y enraizaron las desigualdades y asimetrías como dinámica de funcionamiento. Con la crisis, el proceso de integración comenzó a cuestionarse. Un cuestionamiento tanto de la gestión política, como de las causas particulares que incidieron con mayor impacto sobre unas determinadas regiones periféricas. Todo ello ha derivado en importantes divergencias entre los países. Mientras un grupo de socios comunitarios -países del centro entre los que destaca Alemania- lograron crecientes saldos comerciales superavitarios y un buen posicionamiento productivo en las cadenas regionales de producción, otro grupo registró crecientes déficits comerciales, una posición subalterna en las cadenas de producción -países periféricos principalmente el sur de Europa-. El resultado ha sido un fortalecimiento de una tendencia asimétrica en el ámbito financiero y productivo, llevando a cabo un proceso de desindustrialización gradual con graves consecuencias productivas, económicas y sociales para los países periféricos como el Estado español.

A lo largo de las últimas décadas, no solo se intensificó el proceso de desindustrialización, sino que también supuso la consolidación de la actual articulación productiva y comercial europea. Si bien la desindustrialización ha sido -y es- una tendencia común que repite un patrón similar en países desarrollados, especialmente en Europa, lo cierto es que ha habido importantes diferencias entre unos procesos y otros. Una Europa de varias velocidades que ha ido consolidando una estructura desigual y asimétrica, y que ha determinado la posición y especialización productiva de cada Estado miembro en un contexto regional globalizado. Esta articulación productiva y comercial intracomunitaria, no sólo ha tenido distintos efectos económicos, también ha provocado profundos cambios en el mercado de trabajo en los distintos países, y muy significativamente, sobre las formas de organización de la clase trabajadora.

El nuevo panorama institucional enmarcado ha dotado al capital de nuevos instrumentos y herramientas para imponer su voluntad sobre el trabajo. Mediante los nuevos modelos organizativos, la deslocalización de procesos productivos,

la terciarización de la economía, así como la búsqueda de nuevas estrategias de rentabilidad, se ha generado una mayor división internacional del trabajo.

Actualmente, los modelos de producción de bienes y de servicios se encuadran en un contexto globalizado que muestra una tendencia generalizada a fragmentar y atomizar la producción como elementos fundamentales de las estrategias de rentabilidad de los grupos empresariales. A grandes rasgos, las ramas de servicios como el turismo, la restauración y hostelería, así como el sector de la construcción, han ido ganando mayor protagonismo en nuestra economía. Mientras que la industria manufacturera ha quedado relegada hasta ocupar una posición periférica en el modelo industrial comunitario donde existen importantes debilidades asociadas a una inserción dependiente y periférica. (Gracia y Paz, 2013; Del Rio, 2018).

En el caso de la UE, las distintas ampliaciones supusieron cambios importantes en la configuración de la geografía productiva regional. En el caso del Estado español, el proceso de integración europea condicionó la especialización productiva de todos sus sectores. Por un lado, el sector primario, bajo el paraguas de la política agraria común (PAC), se ha caracterizado por un escaso vínculo con la industria agroalimentaria -que es la principal rama dentro de la industria española-, profundizado su concentración hacia los mercados europeos, pero en productos poco elaborados y muy intensivos en mano de obra.

Por otro, el sector manufacturero ha registrado una importante paulatina pérdida de peso sobre el total de la economía y el empleo. Y, por último, un sector servicios concentrado en el turismo y un gran peso del sector de la construcción, que han alimentado el desarrollo especulativo urbanístico, y que apenas han establecido vínculos con el proceso manufacturero. Un tipo de especialización productiva frágil y dependiente que condiciona la posición de la economía española en el espacio comunitario y sus relaciones con los Estados miembros. Asimismo, esta configuración ha profundizado los efectos sobre la clase trabajadora. La creciente precarización de las relaciones laborales y la *vulnerabilización* de los derechos laborales ha sido una tendencia generalizada en todos los sectores. Como resultado de esta precarización de la vida laboral y personal, España presenta unos índices de pobreza y desigualdad a la cabeza de los países europeos (Marcos y Macias, 2019).

Siendo conscientes de donde reside las debilidades y problemáticas comunitarias y los efectos económicos y sociales que se derivan sobre la economía del Estado español, es importante resaltar la relevancia de los proyectos y líneas de actuación política que presentamos en este documento ya que son claves para revertir la situación de precariedad, dependencia, vulnerabilidad e insostenibilidad que reproduce nuestro modelo productivo actual.

Los efectos de la COVID19

Es evidente que los efectos derivados de la pandemia no sólo han profundizado y acentuado los problemas económicos y sociales que veníamos arrastrando en la economía española, sino que ha empeorado el contexto de actuación social. Los datos son sobrecogedores, el aumento de la pobreza y la desigualdad en el Estado español se ha disparado en el último año. Asimismo, la frágil situación de los servicios públicos básicos dificulta la utilización de éstos como herramienta fundamental para combatir la pobreza y la brecha entre la población más rica y más pobre.

Por otro lado, la crisis pandémica ha puesto de manifiesto la debilidad económica y productiva que se deriva del modelo económico en el que está especializado el Estado español. En primer lugar, sectores como el turismo, la hostelería y la restauración, con un peso muy importante para la economía estatal, se han visto afectados por el cierre provocado por la situación de pandemia. Si bien la situación de la clase trabajadora ya era preocupante por la fuerte precariedad intrínseca en estas ramas sectoriales, la destrucción de puestos de trabajo no ha hecho más que agudizar esta terrible situación. En segundo lugar, la atomización y fragmentación de los procesos a través de extensas cadenas globales de producción, así como el suministro *just in time* a través del suministro de un flujo tenso, sin stock, y bajo una presión constante - ha vislumbrado la fragilidad a la que estamos expuestos en un modelo económico como en el que nos insertamos. En definitiva, la COVID no solo ha debilitado sectores -ya frágiles por su naturaleza- como el turismo, la restauración, la hostelería, limpieza y los cuidados, entre otras ramas del sector servicios, sino que también ha desquebrajado e intensificado la debilidad de las cadenas de producción industrial.

Como resultado nos encontramos ante un panorama económico, político y social desolador. En donde es necesario crear nuevos espacios de acción para transformar el modelo productivo en el que nos habíamos apoyado hasta ahora. Una transformación radical que permita revertir esta insostenible situación y que sea motor de nuevas dinámicas y políticas a favor de un modelo sostenible, distributivo e igualitario, que fomente una transición ecológica, el empleo digno, y que permita la conciliación entre la vida personal y laboral. Un modelo que fortalezca las bases de lo comunitario y los servicios públicos para acabar así con la institucionalización de la precariedad y la pobreza que actualmente caracteriza al Estado español.

El Pacto Verde Europeo y los Fondos Europeos de Recuperación

Los Fondos Europeos de Reconstrucción se encuentran en la misma lógica que el Pacto Verde Europeo o Green New Deal como salvador del planeta (emisiones 0 en torno al 2050)¹.

Las grandes inversiones previstas para reverdecer antiguas industrias (extractivistas, aeronáuticas, constructoras, automoción, etc.) o para abrir nuevos mercados mantienen el dominio de la propiedad privada, garantizando así los beneficios capitalistas frente a las rentas de trabajo.

Nada se dice en dichos fondos sobre la nacionalización -al menos- de las industrias beneficiadas o la necesidad de regular los oligopolios en los sectores energéticos o tecnológicos, que serán los grandes beneficiados de esas inversiones, lo cual nos lleva directamente a plantearnos el tema clave: se relanza la solución público-privada y la deuda que se genera (especialmente para las economías del sur), o como hemos mantenido siempre, **se socializan las pérdidas y se privatizan los beneficios**.

Pero la financiación privada no es más que un traslado del riesgo a fondos públicos, garantizando a los inversores las ganancias, es decir la U€ asumirá deuda² encubierta con fondos dirigidos a fines públicos, privados y público-privados. Una deuda que no pagarán los oligopolios energéticos, sino el total de los contribuyentes.

Los Planes de Recuperación y Resiliencia, una herramienta clave del plan Next Generation €U.

Los estados antes del 30 de abril deben enviar a la Comisión y al Consejo Europeo, sus proyectos concretos, para su evaluación y eventual aprobación, respectivamente, el próximo mes de julio. El periodo que abarcan estos fondos es desde el 2021 al 2026, con un seguimiento y evaluación muy exigente de las autoridades europeas (como los hombres de negro en la crisis estafa) y la aprobación por parte de todo el Consejo.

El sistema (mecanismo) de aprobación de dichos planes, se basa en vetos cruzados entre todos los países de la UE (cada estado puede cuestionar y/o

¹ La Comisión Europea estima que alcanzar el objetivo de cero emisiones en 2050 requiere al menos 1 billón de euros de inversión pública y privada durante la próxima década. Pero según avanza el marco de aplicación concreta, las previsiones apuntan a un 75% de financiación pública y un 25% privada.

² Los Fondos de Recuperación, más de 750.000 millones de €, se obtendrán con “eurobonos” emitidos por la U€.

incluso denegar las propuestas de otro país), condiciona la posibilidad de avance generalizado en términos de transformación, lo cual refuerza y agranda el efecto de las asimetrías actuales entre norte, sur y este del continente.

Al estado español le corresponden 140.000 millones, que suponen el equivalente al 3% de su PIB anual durante el período de vigencia del plan (2021-2026), de los cuales unos 72.000 millones son ayudas directas y el resto crédito, es decir deuda. En comparación, la caída en el PIB solo en 2020 ha sido del 11%, descenso sin parangón desde 1936.

Estos Fondos correspondientes al estado español, **se encuentran regulados por un real decreto ley co-elaborado por el gobierno central de coalición y la CEOE, y que para su aprobación han contado con el apoyo de PNV, EH Bildu y Vox, entre otros.**

En el mismo se categoriza dichos fondos en una primera división de grandes proyectos estratégicos (PERTE) en la que únicamente tendrían cabida las grandes empresas en lógica de alianza público-privada (al menos 51% de capital público en base a sociedades de economía mixta). <https://irratia.naiz.eus/fr/iritzia/articulos/seis-mitos-en-torno-a-los-fondos-europeos-de-recuperacion-una-mirada-desde-hego-euskal-herria>

Y una segunda división en base a múltiples convocatorias y manifestaciones de interés, en el que las multinacionales también participan junto a un abanico más amplio de agentes³.

Las principales consultoras (Deloitte, Ernst&Young, KPMG y PwC y los grandes bufetes de abogados ligados al poder corporativo, que realizan labores de asesoría institucional y empresarial, son quienes han elaborado planes y propuestas concretas, especialmente para las grandes corporaciones bien energéticas, bien de telecomunicación, bien de transportes y constructoras, sector de automoción e industria turística.

El IBEX 35⁴ en su conjunto ha presentado proyectos por un valor muy superior a los 100.000 millones. Solo Iberdrola, por ejemplo, pretende impulsar iniciativas cuantificadas en 21.000 millones.

Los planes y propuestas publicadas hasta el momento, desde la escala continental europea (estado por estado) a la autonómica (en el estado español las Autonomías), no priorizan el fortalecimiento de los sistemas públicos de salud y educación, el modelo público de residencias y un modelo de cuidados de cercanía y que priorice la autonomía de las personas y otros ámbitos de cuidados, la garantía de la vivienda como derecho, la mejora de las condiciones

³ Véase el RD.

⁴ Las multinacionales ya han sido las principales beneficiarias de la billonaria inyección de liquidez del Banco Central Europeo durante la primera fase del plan a lo largo de 2020. Tengamos en cuenta que la Comisión Europea ha realizado una apuesta explícita por las alianzas público-privadas como herramienta de implementación de proyectos.

laborales, la lucha contra la pobreza energética, el apoyo al pequeño comercio o el impulso de las economías campesinas y los circuitos cortos, por poner algunos ejemplos.

Es un proceso que se dirige prioritariamente al desarrollo de nichos de negocio en sectores específicos y especializados de la nueva economía digital y verde (hidrógeno, gigafactorías, inteligencia artificial, servicios socio-sanitarios (grandes farmacéuticas), etc.), que actúan como “proyectos tractores” en el desarrollo de la clásica agenda hegemónica: mercantilización de nuevos servicios, megaproyectos, atracción de inversiones e internacionalización empresarial.

En última instancia se pretende multiplicar los espacios de reproducción del capital mediante el escalado industrial de servicios y ámbitos de la nueva economía, posibilitando así una mejor inserción a escala planetaria de ciertas empresas europeas, en competencia feroz con China y EEUU. Asistimos a un plan que carece absolutamente de cualquier cuestionamiento del modelo de globalización capitalista, por lo tanto, solamente asistimos a la adaptación de las Empresas en la nueva “transformación económica”, no de recuperación de la economía de la vida, ni de resiliencia., y, por supuesto, existe la **condicionalidad**, en este caso diríamos que hasta tres:

Una primera vinculada a un ingente volumen de deuda, la cual se financiará con los "eurobonos" y, mientras el Pacto de Estabilidad esté en suspenso, será soportable su "pago" por parte de los estados miembros, especialmente los del Sur.

Esta hibernación del Pacto de Estabilidad, todo indica que para el 2023 (depende de la evolución y control de la pandemia), se volverá a la disciplina fiscal y entonces, la deuda de los estados volverá a tener que ser pagada por las políticas de recorte de gasto público.

Deuda pública (continental, estatal y autonómica) y privada que, tarde o temprano, alguien deberá pagar. Y ya sabemos cómo suelen acabar estos procesos. De este modo NG€U, junto a los prácticamente dos billones inyectados previamente en forma de deuda en la primera fase del plan, no hacen sino echar gasolina al incendio de una **política de expansión cuantitativa que ha terminado por ultra-financiarizar la economía global**, hasta tal punto que en 2019 (ahora el problema es mayor) la deuda suponía el 322% del PIB mundial. La burbuja crece y crece, haciendo que cada vez sean más probables estallidos similares a los de 2008.

En segundo término, los fondos están condicionados al cumplimiento de las “recomendaciones” de la Comisión y el Consejo incluidas en el semestre europeo de 2019 y 2020: **mercado de trabajo, sistemas públicos de pensiones y mercado único.**

Y la tercera es meridianamente evidente, se obliga a los estados, especialmente a los del Sur, a renunciar a financiar la “recuperación” con otros instrumentos

(nada de políticas fiscales comunes que obliguen a las grandes corporaciones, oligopolios, capital financiero, etc.) de redistribución de la riqueza.

Los fondos europeos y los objetivos de CGT

Los fondos destinados a la reconstrucción de las economías y sectores tras los efectos de la COVID 19, tienen como objetivo inyectar liquidez a los países miembros para su recuperación, relanzando la economía a través de los acuerdos público-privados en sectores y tecnologías claves, así como fortalecer los programas de salud a través de investigación, innovación y la reserva de suministros esenciales sanitarios, tratando así de aprender de los errores que se han cometido en este último año.

Las recomendaciones del Consejo Europeo subrayan varios aspectos clave como la digitalización, la investigación y desarrollo, llevar a cabo proyectos de transición ecológica, reforzar los servicios básicos de sanidad y educación, fomentar el transporte sostenible y la creación de empleo.

Si bien existe un profundo debate y crítica estructural sobre los pilares, objetivos, métodos de aplicación y devolución de estos fondos, lo cierto es que hay algunos elementos que pueden conducir al cumplimiento de una parte de nuestros objetivos sindicales. Tanto la acción sindical que impulsamos desde la CGT, como los proyectos que en este documento se presentan, tratan de cumplir con una serie de objetivos transversales que creemos pueden ser funcionales al proceso de reconstrucción y recuperación que persiguen estos fondos. Estos objetivos son:

- **Reducción de la jornada laboral a las 30 horas y la reducción en días anuales de trabajo.** A través de la reducción de jornada laboral a tiempo completo a las 30 horas por semana, es una medida que tiene varios efectos positivos tanto a nivel macroeconómico como para la sociedad. El objetivo es claro: ante la menor necesidad de mano de obra que pueden conllevar los avances tecnológicos, hemos de repartir el trabajo para mantener el empleo.

Además de ser una herramienta para la creación de empleo, ello nos permite igualar las jornadas laborales entre hombres y mujeres y mejorar la conciliación personal y laboral. Por otro lado, es un mecanismo para reducir jornadas excesivas, horas extras y, en definitiva, una forma de mejorar la salud de los trabajadores y trabajadoras. Y, por último, tiene efectos positivos sobre el medio ambiente al movilizar a los y las trabajadoras menos días al año.

- Reducir ritmos, mejorar la salud laboral

Cambiar los ritmos de trabajo y el flujo tenso que se deriva de los procesos *justo a tiempo* bajo la gestión de *management by stress* así como otros métodos organizativos y estrategias de rentabilidad basadas en la intensificación continua y creciente de los ritmos de trabajo. A través de las nuevas tecnologías, puede modificarse los sistemas de reparto de tareas y medición, así como los coeficientes de fatiga, la eliminación de trabajos más intensivos en mano de obra con fuertes cargas y repercusiones sobre la salud laboral.

- Jubilaciones anticipadas a cargo de la empresa y aplicación de coeficientes reductores en los trabajos más lesivos física y psíquicamente. Además de ser una forma de mejorar la salud laboral de la clase trabajadora, es un mecanismo para la creación de empleo joven siempre, que sea digno y de calidad.

- Impulsar actividades que sean favorables a la transición ecológica y un modelo sostenible. Actualmente no hay margen para soportar el actual modelo productivo basado en la hiper-fabricación y la hiper-explotación de los recursos. Desde CGT apostamos por energías y procesos industriales que no contaminen más el medio ambiente. Eliminación de combustibles fósiles, apuesta clara por la energía solar y el Hidrógeno como fuentes de energía. Democratización y abaratamiento de la energía

- Eliminar los empleos precarios e inestables. Este espacio de recuperación económica y social debe de ser una herramienta fundamental para revertir la pobreza laboral y la *vulnerabilización* de la clase trabajadora. Entendemos que cualquier proyecto tiene que cumplir con unos requisitos básicos de responsabilidad laboral y lucha contra la precariedad. No podemos seguir reproduciendo dinámicas que institucionalicen la pobreza y desigualdad social.

Entendemos que el cumplimiento de estos objetivos es un acuerdo de mínimos, y, por supuesto, son básicos para la mejora de situación económica y social actual. Cualquier asignación de fondos públicos debe de fomentar un empleo sostenible, digno y de calidad. Por ello, queremos ir más allá del planteamiento de estos objetivos-proyectos y plasmar una serie de medidas y requisitos que se puedan dar a raíz de la asignación de estos fondos públicos. Estos son:

- Establecer medidas preventivas y sancionadoras para evitar la deslocalización de empresas, industrias y actividades productivas, que hubieran obtenido ayudas públicas. Además de establecer un pliego de condiciones que garanticen la creación de empleo y la no ejecución de despidos colectivos. En

caso de no cumplir con dichos compromisos, la empresa deberá devolver los fondos públicos asignados.

- **No asignar fondos a proyectos donde se vaya a crear empleo precario a través de subcontratas y ETTs.**

- **Reforma fiscal** que derive una mayor progresividad de los ingresos y un aumento del peso de la presión fiscal sobre las sociedades.

Proyectos y líneas de actuación para la asignación de los Fondos Europeos:

Este documento pretende recoger algunas de las líneas de actuación prioritarias para la asignación de los fondos europeos. Si bien existen múltiples líneas de actuación, lo cierto es que hemos querido resaltar las siguientes: *Industria del plástico, Educación pública y Cuidados de personas mayores*, y tres proyectos concretos: *Sociabilización de la fábrica de Nissan y red de Ferrocarril público, sostenible y social, Tierras y alimentación, Cuidados y gentes*.

Nos oponemos frontalmente a que se destinen a sufragar costes de ERE llevados a cabo en empresas con beneficios. No podemos asumir que sus reestructuraciones, realizadas con el único fin de obtener mayores beneficios, y con estos retribuir a sus accionistas, mayoritariamente fondos buitres, sean costeadas con recursos públicos.

En su lugar, esos fondos deben ir destinados a la gente que peor lo está pasando en esta pandemia y crisis económica, para que nadie pase hambre, ni frío y tenga una vivienda digna, por lo que proponemos que los fondos se utilicen para una Renta Básica de las Iguales (REBis). Entendemos que la reactivación económica sólo será posible y efectiva si esta comienza desde los niveles sociales más necesitados.

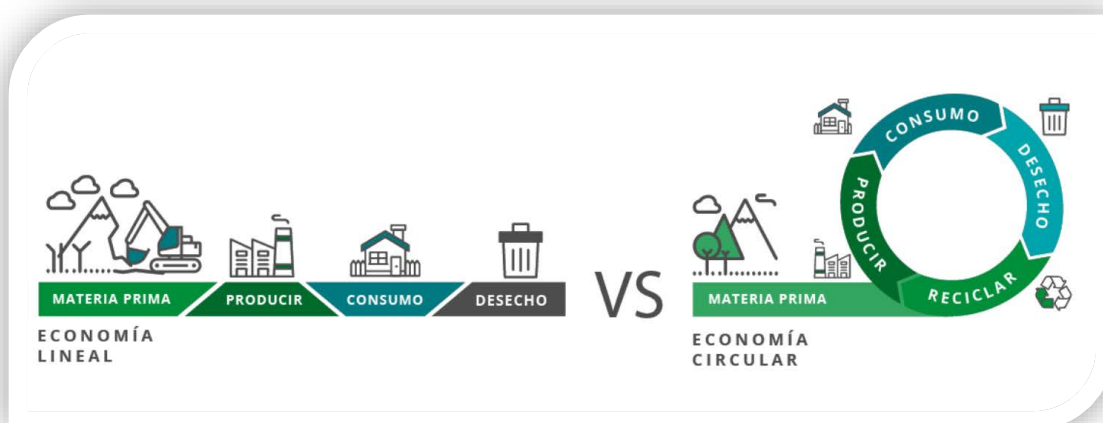
El papel de las entidades financieras, por tanto, sólo puede ser el de meras depositarias de los fondos, mientras que la gestión de estos debe ser llevada a cabo exclusivamente por los poderes públicos, pero en ningún caso por los denominados “agentes sociales” que habitualmente utilizan esos recursos en beneficio propio. Por tanto, debemos oponernos a que políticas activas de empleo, más concretamente los cursos de formación, sean gestionados por el FUNDAE, de cuyo patronato son miembros tanto las organizaciones sindicales (UGT, CCOO, CIG) como las empresariales (CEOE y CEPYME).

1. Línea de actuación: La industria del plástico y la economía circular

En la actualidad, uno de los grandes problemas ecológicos que cada día se está intensificando más es el consumo y la producción de plásticos. Desde la Federación Estatal de Sindicatos de Industrias Químicas, en adelante FESIQ, proponemos que se potencie el desarrollo sostenible en la Industria del Plástico

apostando por la denominada ECONOMÍA CIRCULAR, donde miles de familias dependen de la fabricación de productos derivados del plástico.

El proyecto de la economía circular tiene como objetivo que todos los plásticos sean reciclables, lo cual minimizará el impacto del plástico en el medio ambiente y estimulará una nueva industria ecológica e innovadora con nuestro ecosistema. En síntesis, se trata de un concepto económico que se interrelaciona estrechamente con la sustentabilidad, y cuyo objetivo es que los materiales, los productos de plástico y sus derivados, junto con los recursos naturales, se mantengan en la economía durante el mayor tiempo posible, reduciendo la generación de residuos. Por ello, a diferencia de la economía lineal donde el uso de la materia prima es un continuo consumo de recursos naturales (se consume para finalmente desechar sin retorno), la economía circular propone la prolongación de la vida útil del plástico, reduciendo el uso de la materia prima y de recursos naturales, tal como puede verse en la siguiente ilustración.



El actual sistema de reciclado de plásticos no es capaz de alcanzar este sistema circular. Por ello, son necesarias líneas políticas de actuación que tengan como objetivo lograr convertir todos los productos plásticos en material reciclable.

Según un informe de Greenpeace, en base al informe “Maldito Plástico”, el nivel de recuperación de envases de plásticos en el Estado español, es del 25,4%, muy lejos del 75% que anuncia la empresa que actualmente se dedica al reciclaje (Ecoembes). Desgraciadamente, el cubo amarillo no es capaz de gestionar todos los envases y muchos de los plásticos acaban en vertederos, incineradoras y en el medio ambiente. Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el 40% de lo recogido en el cubo amarillo es rechazado en las plantas de separación.

Ante esta terrible situación, proponemos fuertes políticas de investigación y desarrollo en materia de reciclaje, para lograr una economía circular del plástico real y sostenible. En definitiva, la adopción de los principios del diseño circular, provocará una elección apropiada de materiales para diseñar productos, además de establecer sistemas de recuperación de materiales efectivos. Como resultado, una economía circular significa también, una forma de mejorar la

competitividad y la eficiencia de recursos disponibles, con otros beneficios que aporta su consumo. Por ello, nosotros defendemos el consumo del plástico de una manera sostenible y que todos los plásticos sean reciclables, se debe apostar por la innovación de la industria y la búsqueda de mecanismos más efectivos en el reciclaje del plástico, ya que de este material dependen miles de puestos de trabajo y, ante un futuro muy automática, no se pueden perder empleos que sostienen las economías de las familias españolas. El plástico deberá continuar formando parte de nuestra vida cotidiana, limitando su impacto sobre el medioambiente, manteniendo los puestos de trabajo actuales y creando nuevos con la implantación circular del consumo sostenido.

2. Líneas de actuación: por una educación Pública ecosocial y de mayor calidad.

La educación pública, ahora más que nunca, ha mostrado una necesidad real de inversión para poder ofrecer una calidad educativa que empieza por la reducción de la ratio, la contratación de más profesorado y la dotación de recursos no sólo personales, sino también materiales y otros recursos para lograr un sistema educativo, plural, igualitario y de calidad.

La escuela privada se financia con la cuota mensual que se cobra a las familias, y la educación concertada se financia con fondos públicos, con donaciones un tanto sospechosas por parte de las familias y con una partida de fondos a gran parte de los centros concertados, que se hacen llamar fundación sin ánimo de lucro, encubriendo lo que en realidad son: empresas que persiguen un beneficio privado a costa del alumnado y de los fondos públicos de la ciudadanía.

Por una vez, la escuela pública, la de todos y todas, debe ser la que reciba una inyección económica que le permita ofrecer al alumnado una educación no sólo de calidad, sino también inclusiva. No es una utopía, es algo que se podría ir haciendo realidad si se apostara por la educación pública por encima de todo, no sólo de palabra, sino también con hechos. Este es un buen momento para aprovechar los fondos europeos para lograr reducir las diferencias regionales, mejorar la calidad del sistema y lograr una educación pública de calidad

Siendo uno de los objetivos prioritarios de dichos fondos impulsar la transición ecológica y digital, entendemos que los centros educativos deberían ser un foco de inversión de cara a una mejora de sus infraestructuras. En este sentido proponemos:

- **Proyectos de bioclimatización de centros educativos** para convertirlos en generadores de energías limpias, que aseguren su abastecimiento futuro con menor impacto ambiental y con menores costes. Esta inversión se inscribiría en el impulso de la transición ecológica, generaría empleo en las empresas del sector y tendría un importante impacto de cara al futuro. Se debería potenciar el aprovechamiento de los edificios e instalaciones de los centros educativos para generar energía limpia, principalmente solar, que permitiría a corto plazo rebajar

la factura energética de los centros escolares y mejorar su climatización minimizando su impacto ambiental.

- **Proyectos de mejora de las redes e instalaciones digitales** de los centros educativos. La situación de pandemia nos ha enseñado la necesidad de asegurar la digitalización de las escuelas, de manera que la educación pública cuente con los medios para asegurar un acceso universal en cualquier contexto y situación, y sin dependencia de corporaciones privadas que a la postre brindan sus servicios según intereses de mercado.

- **Proyectos de mejora de instalaciones y entornos**, propiciando espacios educativos más amplios, seguros y ecológicos, aprovechando al máximo sus espacios libres para el fomento y desarrollo de elementos y actividades formativas relacionados con la mejora ambiental.

Otro de los posibles destinos de inversión de fondos europeos en la educación pública es el refuerzo de las plantillas de personal educativo -no sólo docente- de cara a mejorar la atención del alumnado y compensar las desigualdades que la situación de pandemia no sólo ha puesto de manifiesto, sino que han aumentado. En este sentido proponemos:

- **Incremento de plantillas docentes y no docentes** en los centros públicos que permitan una disminución de las ratios escolares y una atención más personalizada al alumnado, especialmente a aquel que parte de condiciones sociales más desfavorecidas. El trabajar con grupos escolares más reducidos y con mayor disponibilidad de espacios, se ha manifestado como una necesidad de reducir los riesgos para la salud pública que genera el hacinamiento de escolares durante las actividades docentes, no solo para el alumnado y personas que trabajan en centros escolares, sino también para la salud pública por el elevado número de personas vinculadas a la población escolar. La actual pandemia podrá superarse algún día, pero se debe invertir de cara a la prevención futura de nuevos incidentes de este tipo. Nunca debe perderse de vista que el trabajar con grupos escolares más reducidos tiene, además, un claro impacto en la mejor atención del alumnado en su diversidad de necesidades y en la creación de empleo público de calidad.

3. Línea de actuación: las Residencias de Personas Mayores como sector que puede ser autogestionado.

El colectivo de personas que defendemos la gestión pública en todos los sectores va creciendo poco a poco. Además de defender lo público, queremos dar un paso más allá como es participar en su gestión. Un grupo grande de la ciudadanía no se conforma ya con votar cada cuatro años, o cuando se convoquen elecciones, quiere participar en la gestión y desarrollo de lo público.

Pretendemos avanzar desde la democracia representativa, la que llama a sus simpatizantes cada cierto tiempo para que vaya a votarles pero luego se olvida de ellos y ellas y, por supuesto, de sus promesas en campaña, hacia una democracia participativa y directa, en la cual es la ciudadanía la que toma las riendas de la gestión del país, cada cual en el área que le corresponda o le afecte.

La Administración Pública es una maquinaria anquilosada en el pasado y con una serie de vicios adquiridos de las formas de gobernar y gestionar este país por los gobiernos anteriores. Sirva como ejemplo que pasamos de una Dictadura a una Democracia representativa sin que se realizará una Reforma de calado en la Administración Pública. El necesario cambio en la Administración Pública no debe reducirse sólo a aplicar nuevas tecnologías en la gestión, tiene que orientarse además a la gestión participada por la ciudadanía, para hacerla más ágil, más cercana y por tanto más eficaz. Avanzar en esta dirección es un antídoto contra los totalitarismos.

La mala gestión de las Residencias de personas mayores con dinero público. Sabíamos que el sector de Cuidados a personas dependientes está en manos de empresas privadas. Residencias que en muchos casos se han hecho directamente por iniciativa pública, Ayuntamientos, Diputaciones... para, a continuación, pasarlas a gestión privada. En otros casos las Residencias se han construido desde la iniciativa privada, pero con un porcentaje importante de dinero público. Un porcentaje muy alto, en torno al 90%, de la atención a la Dependencia está en manos de grupos de presión que han hecho de la gestión de las Residencias de mayores un negocio muy lucrativo y además prestando un servicio de baja calidad o indigno.

La pandemia ha sacado a la luz pública las deficiencias en el servicio y que el objetivo primordial es el lucro, el reparto de beneficios, teniendo a las personas mayores en una situación indigna. Los grupos de presión y los fondos de capital riesgo han entrado en el sector por considerarlo de gran rentabilidad y debido a las bajas exigencias de personal a contratar que les imponen los poderes públicos, en los pliegos de condiciones de la subasta. De hecho, la Fiscalía tiene un gran número de diligencias abiertas por la mala gestión durante la pandemia.

Los servicios públicos son gestionados por empresas privadas que hacen negocio gestionando estos recursos (infraestructuras, personal, subvenciones...), prestando un servicio de baja calidad a las personas usuarias y teniendo trabajadoras y trabajadores en unas condiciones laborales lamentables, incumpliendo incluso la normativa laboral que en sí misma es nefasta. La pandemia de la Covid-19 ha venido a confirmar lo dicho. Nos encontramos con empresas reclamando al estado compensaciones por el “lucro cesante”, es decir, pedir al estado más dinero del negociado en el pliego de condiciones de la contratación del servicio, ya que, al tener que prestar una

mayor atención a las personas usuarias no han ganado lo que pensaban ganar. Más de siete millones de euros está pidiendo un empresario, enriquecido con la gestión de lo público, por los gastos añadidos que ha tenido en las Residencias que gestiona debido al covid-19.

El costo para la persona usuaria de una plaza en una Residencia privada está entre los 1.300 € y los 2.500 € mes. Estos costes no son asumibles por la mayoría de las personas, su pensión no llega a ese nivel, ya que la pensión media contributiva en España está en torno a los 1000 €.

Pero hay un porcentaje elevado de personas mayores que tienen una pensión no contributiva que está en torno a los 400 € mensuales y que en algunas Comunidades tienen un complemento a mínimos que se suma a lo que aporta el estado, pero que no supera los 600 €. Además, tenemos otros colectivos como pueden ser las pensiones de viudedad y las de orfandad o en favor de familiares que tampoco superan esa cantidad de los 600 €, en la inmensa mayoría de los casos. Además de otros colectivos que sin poder considerarlos como personas mayores también son dependientes.

Analizando los datos de las distintas Comunidades podemos comprobar que, a mayor oferta de Residencias públicas, menor es el coste de las plazas en las residencias privadas, es decir, el beneficio de lo privado es mayor cuando la oferta pública es escasa. Por tanto, los grupos de presión juegan un papel importante para que no se construyan Residencias públicas y la atención a la Dependencia se quede en manos de la gestión privada.

Lógicamente hay Residencias privadas cuyo coste mensual es mucho más alto de los 2.500 € mensuales, pero este no es el objetivo de esta reflexión, o sí. El dinero público no puede ir a los fondos buitres cuyo objetivo es repartir beneficios a costa de los salarios de las personas que trabajan en los Cuidados a personas dependientes y a costa de la calidad del servicio que prestan o, mejor dicho, a costa de no prestar los servicios que se requieren o necesitan. El dinero público hay que utilizarlo en prestar un servicio de calidad y digno, no para que los grupos de inversión riesgo se repartan beneficios.

Las Residencias de Personas Mayores como sector que puede ser autogestionado.

Todas las personas tenemos experiencia de gestión y seguimos siendo válidas durante mucho tiempo después de nuestra jubilación. Y esas capacidades hay que aprovecharlas. Está comprobado que a mayor calidad de vida de las personas mayores menor gasto del estado en atención médica y en farmacia. Los costes que el estado invierte en el bienestar de estas personas tienen un efecto positivo o de retorno del gasto ya que se gasta menos en otros sectores. Nos posicionamos a favor de cualquier modelo que suponga dejar la gestión en

su totalidad o en gran parte en manos de las personas usuarias y de las personas que trabajan en ellas.

Las personas de mayor nivel cultural y de mayor poder adquisitivo se están planteando vivir los últimos años de su vida en compañía, pero fuera del circuito de las Residencias de personas mayores, ya sean éstas públicas o privadas. De hecho, ya hay realidades en este aspecto, son las comunidades de convivencia, viviendas agrupadas en torno a un proyecto intencional en el cual se prestan de forma complementaria otros servicios (cohousing). Incluso en esta modalidad hay grupos empresariales que están ofreciendo una gestión privada, ya que han visto que en un futuro cercano puede haber bastante demanda. Ya sea desde cooperativas, de este enfoque de convivencia agrupada en torno a un proyecto intencional con servicios complementarios como es la atención a personas dependientes y con las ayudas de servicios de fisioterapia, médicos, psicológicos, cultural (audiciones musicales conjuntas, proyección de películas, grupos de teatro, comentario de libros...), ocio (rutas por la naturaleza, huerto de autoabastecimiento...) o cualquier otra modalidad que pueda surgir.

La clave está en la autogestión, pero sin renunciar a los fondos estatales para Dependencia. Incluso reivindicando la transformación de las Residencias que ya existen, pero gestionándolas de forma distinta. Vindicamos los edificios y sus dependencias, vindicamos también que el personal de atención y ayuda permanezca en estos centros. Estamos reivindicando autogestionar lo público con criterios de más igualdad y más justicia y, por supuesto, con una mejor calidad de vida y de envejecimiento para las personas usuarias.

Además, consideramos que este modelo de convivencia no puede establecerse en urbanizaciones, ni residenciales dentro de las grandes urbes y mucho menos en un bloque de pisos, en los cuales solamente se tiene un rectángulo para mirar a la calle o bien a un patio interior.

Estas convivencias y cooperativas en las cuales se comparten servicios y espacios de ocio hay que establecerlas en entornos naturales, más o menos alejadas de las grandes urbes, en los cuales se disponga de jardines y de espacios arbolados e incluso de zonas habitadas por las cuales se pueda pasear con tranquilidad e interactuar con otras personas que todavía están en activo.

Dado que con la edad, además de cambiar nuestras rutinas, gustos, actividades, hábitos... puede llegar el momento en que consideremos más adecuado convivir con otras personas en grupos de convivencias, siempre que en ella encontremos libertad de movimientos y podamos participar en la gestión de forma amplia, desde la económica, personal y cultural.

Las motivaciones para querer convivir con otras personas en espacios autogestionados pueden ser múltiples y con los matices de cada persona: la

soledad, el mejor control de una dolencia, tener un régimen más sano de alimentación, no separarse de la persona con la que se ha convivido durante muchos años, optimizar nuestros recursos económicos que, al compartir, nos permita cubrir las necesidades mínimas. Y esto sin perder intimidad y autonomía, que son las dos primeras cosas que se pierden en el actual modelo de las Residencias para personas mayores.

El sistema de coviviendas es una de las posibilidades dentro de otras como pueden ser las cooperativas, pero lo ideal es que el elemento común sea la autogestión y la participación activa de las personas que siguen siendo válidas pero que han decidido envejecer sin ser una carga para sus familiares y sin pasar por el modelo de Residencias actuales, ya sean privadas o públicas.

Los modelos para formar una cooperativa o un grupo de coviviendas van a variar en función de las características individuales, sobre todo de tipo económico, de las personas que opten por esta modalidad. Pero básicamente son la aportación de un porcentaje por parte del estado, la aportación de una cantidad de dinero en efectivo por cada persona a familia usuaria y aportación de bienes.

Tiene que ser cada grupo quien decida su proyecto, tanto a corto como a largo plazo, y determinar si esos bienes que se generan van a ser transmisibles a posibles herederos, a compradores que le van a dar el mismo uso, o bien a instituciones que no vayan a hacer un uso lucrativo de esas infraestructuras.

De hecho, en el momento actual, hay un déficit en la oferta pública de plazas en las Residencias de personas mayores. Hay personas que ingresan en las Residencias privadas mientras están en la lista de espera para las Residencias públicas.

Las Residencias públicas desde hace unos años aplican el copago, cada residente paga un porcentaje de su pensión que varía en función de su cuantía, y de esta forma siempre les queda un dinero para sus gastos personales.

Los gastos medios por plaza de Residencia privada están en unos 1800 € mensuales, entre 55 y 60 € día. Como hemos dicho antes, estas cantidades no son asequibles a la gran mayoría del colectivo de personas mayores ya que la pensión media está en torno a los 1000 € mensuales, pero que muchas personas no llegan a los 600 € mensuales.

El papel de CGT en el desarrollo de estas modalidades.

Las cantidades de dinero que se están invirtiendo y que se van a invertir a corto y medio plazo son grandes, por ello hay que procurar que esos recursos económicos se gestionen bien. Desde CGT hay que darle difusión y apoyo a la autogestión de las Residencias, pero sin ser la protagonista. Se puede asesorar en la búsqueda de lugares y en la organización, a buscar los recursos

económicos, en los trámites legales, en el diseño de estos espacios y en la resolución de problemas que vayan surgiendo en el desarrollo de los proyectos.

Si partimos de una media de 1800 € mensuales por persona residente que cuesta hoy una Residencia, desde un modelo autogestionario se abaratan esos costes y además se incrementa la calidad de los servicios que se ofrecen, ya que el objetivo no es repartir beneficios sino prestar un servicio digno y pagar unos sueldos y unas condiciones laborales igualmente dignas.

Hay que llevar las Residencias a entornos naturales bien comunicados y de paso intentar paliar los efectos de la llamada España vaciada. Hay costes que se tienen en un momento determinado pero que a corto y medio plazo nos ahorran otros costes, es decir, lo que hoy supone un coste, mañana produce un beneficio o un retorno, ya sea en el mismo sector o en otros sectores. Los análisis tienen que ser por tanto globales y pensando en el conjunto de la sociedad.

Proyecto 1: Recuperación y sociabilización de la fábrica NISSAN (Barcelona) Justificación del proyecto

La multinacional automovilística Nissan en la Zona Franca de Barcelona ha sido una fábrica ensambladora, que dada la importancia en el sector y en la generación de empleo, ha sido beneficiada con ayudas fiscales y económicas por parte del gobierno autonómico y central. Sin embargo, esta política industrial de inyección de liquidez sin condicionantes ha resultado ser un fracaso.

Estos incentivos, en vez de dar solución estructural a los problemas productivos que presentaba la fábrica, solo han servido para salvar el cierre a corto plazo. Sin embargo, tras el aviso de cierre el pasado mes de mayo de 2020, el grupo demuestra tener la libertad de cerrar la fábrica, despedir a la plantilla - despido de más de 3.000 puestos directos, unos 20.000 indirectos y la caída del 1,3% del PIB catalán- a pesar de haber disfrutado de todo tipo de ventajas y ayudas públicas recibidas -más de 180 millones en 10 años-.

No se puede relegar a la industria privada, la soberanía industrial de un país, por ello, no se puede continuar con las políticas industriales de inyección de dinero a grandes grupos multinacionales, sin tener ningún tipo de control o poder de decisión sobre sus políticas.

El proceso de desindustrialización ha provocado el desmantelamiento de la industria pública y esencial, pasando de representar el 20% del total de empleo en 1995, al 13,3% en 2019, perdiendo peso en términos de VAB, pasando del 21% del sobre el PIB en 1995 al 16,2% en 2019.

La pérdida de soberanía industrial ha evidenciado la fuerte dependencia y vulnerabilidad de agentes externos y nos hace basar nuestra economía en el frágil y precario sector servicios. Los sectores metalúrgico, naviero y tecnológico, son claves para una economía fuerte y para un empleo en condiciones de calidad. Para ello hemos de avanzar hacia una reindustrialización pública, colectiva y social, para recuperar el 20% del PIB.

Dada la importancia del sector automotriz, tanto en términos de PIB como en el empleo, creemos que este proyecto tiene una especial relevancia. Asimismo, se basa sobre los pilares básicos que enmarcan estos fondos. Pilares básicos como la transformación digital hacia una transición ecológica y sostenible. Un proyecto que fomenta la cohesión social y territorial a través del fomento de la actividad industrial, no sólo de la fábrica en concreto sino el entorno productivo y el parque de proveedores que forma parte del distrito industrial catalán y, en definitiva, de la industria estatal de partes y componentes automovilísticos. Y, por último, entendemos este proyecto como un punto de partida para la relocalización de los procesos y la concentración de la cadena de producción al territorio, así como para el fortalecimiento de las ramas industriales.

Proponemos un proyecto viable y alternativo, donde la colectivización de los medios de producción y la configuración de un proyecto en manos públicas y bajo el control de los trabajadores y las trabajadoras es clave para la consecución de los objetivos planteados.

Introducción

La planta de Nissan situada en la Zona Franca de Barcelona no es una planta industrial común o arquetipo (si es que la hay), sino que se trata de una planta muy especializada en el ensamblaje de vehículos, es decir en la última fase del proceso de producción. El proceso de fabricación de automóviles se lleva a cabo de una forma descentralizada en distintas fábricas especializadas en determinados grupos de piezas que suelen ubicarse incluso en distintos países. Lo que se conoce como cadenas globales de producción. A través de un modelo productivo globalizado, las distintas partes y componentes van articulándose en módulos para que finalmente sean ensamblados en esta última fase del proceso de producción.

A pesar de la importancia del ensamblaje para el producto final, lo cierto es que la ausencia de producciones concretas en partes y componentes, limita el margen de conversión de esta planta. Por tanto, si además de la experiencia de los trabajadores y trabajadoras, así como las naves, se desea aprovechar la maquinaria (con un valor de miles de millones de euros), la reconversión debe ser hacia algo similar a la producción de

automóviles o al menos de dimensiones similares. Por ello, creemos que en primer lugar hay que explorar las posibilidades dentro de la transición ecológica, que mejor se puedan ajustar a los recursos existentes, esto es: automóviles, autobuses o vagones de metro, tranvía o trenes. Todos ellos productos que están relacionados con el transporte.

Además, desde el punto de vista económico, cualquier proyecto de reconversión tiene que contar con el apoyo y financiación del Estado, tanto en lo que se refiere al proceso de reconversión (expropiación, inversiones, etc.) como en lo que se refiere a la compra de aquellos productos que se fabriquen relacionados con la movilidad, de forma que se garantice una expectativa de ventas.

Hacia un modelo de movilidad sostenible

En términos de emisiones de gases de efecto invernadero, según el inventario de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) más reciente, correspondientes al año 2018 y ofrecido por el Ministerio de Transición Ecológica, el sector del transporte contribuye con un 27% al total de las emisiones generadas en el estado español. Esta elevada contribución hace que el sector del transporte sea el que más emisiones produce y, por tanto, el principal sector a actuar para reducir los GEI.

A su vez, dentro del sector del transporte, según los datos oficiales, el uso del vehículo privado supone el 76,4% de los viajes interurbanos en el estado español⁵, mientras que en áreas urbanas este porcentaje desciende a valores del entorno del 50% (además de la movilidad motorizada, también tiene lugar la movilidad a pie o en bicicleta). Otro dato interesante es que en torno al 45% de las emisiones de GEI se originarían en las 6 grandes áreas metropolitanas del estado español: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y Bilbao⁶.

Además de las consecuencias sobre el cambio climático, el uso masivo del coche privado hace que un 70% del espacio público se destine mayoritariamente a la circulación o al aparcamiento de automóviles⁷, convirtiéndolo en un espacio árido y no apto para ser habitado ni por las personas ni por otros seres vivos.

⁵ Observatorio del Transporte y la Logística en España. Informe anual 2017

⁶ El transporte en las ciudades: Un motor sin freno del cambio climático. Greenpeace.

⁷https://www.eldiario.es/norte/euskadi/alava/ocupado-espacio-ciudades-aparcar-circular_0_145236030.html

Desde los postulados del *business*, la solución más desarrollada al problema de emisiones de GEI en el transporte, es la sustitución de los vehículos con motores de combustión interna por vehículos con motor eléctrico, ya sea en los automóviles, en los barcos o en los aviones.

No obstante, esta solución tiene dos grandes inconvenientes. El primero es la gran cantidad de baterías que habría que producir, para lo que no hay materiales ni capacidad productiva. Baste decir que en el mundo se fabrican anualmente casi 100 millones de coches al año (2,8 millones en el estado español), de los que en 2018 sólo 2,1 millones (el 2,2%) fueron eléctricos según EV-Volumes. Además de la escasez de materiales para la instalación de baterías en esos casi 100 millones de coches que anualmente se fabrican, las baterías son elementos muy contaminantes y más difíciles de reciclar.

El segundo elemento de los inconvenientes del vehículo eléctrico es la cuestión energética. Para que realmente la movilidad eléctrica no sea emisora de GEI, aparte de toda la energía empleada para la fabricación de los vehículos (incluidas las baterías), la electricidad que alimente al vehículo debe provenir de fuentes renovables, de lo contrario todo el esfuerzo de renovación del parque de vehículos será en balde.

Actualmente, en el estado español se consumen unas 20.000 KTEP al año de electricidad (de las cuales más del 60% son de origen no renovable) y unas 40.000 KTEP al año de productos petrolíferos. Por tanto, la electrificación del transporte, manteniendo el modelo actual, implicaría aumentar la generación de electricidad como mínimo al doble (dado que los motores eléctricos son mucho más eficientes que los de combustión), con lo cual, la posibilidad de que toda esa energía sea renovable en el medio plazo es más que discutible por muchos molinos y placas solares que se instalen. Por tanto, el modelo presente de movilidad es insostenible por el elevado coste energético y de infraestructuras, la alta emisión de contaminantes y la exclusión social que genera para quien no pueda permitirse la adquisición de un vehículo.

Ahora bien, desde el lado del empleo, la industria del automóvil genera muchísimos puestos de trabajo, unos según la EPA del primer trimestre de 2020, y tiene una facturación millonaria de unos 45.000M€. Pero si además de la industria consideramos el sector del automóvil en su conjunto, esta cantidad asciende hasta los 66.550M€, según el informe de ANFAC de 2018. En este sentido, considerando el sector del automóvil en su conjunto, éste contribuye en un 8,6% al PIB del estado español y un 9% al empleo total según el mismo informe, con lo cual no es un sector fácilmente sustituible por ningún otro desde el punto de vista económico.

El modelo alternativo de movilidad, desde el punto de vista ecológico, necesariamente debe dejar de estar basado en el uso masivo del vehículo privado para dar un giro de 180 grados en lo que se refiere al orden de prioridad modal, pasando a considerar el transporte no motorizado (peatón y bicicleta) como el protagonista de la vida urbana. Este modelo guarda relación con un modelo de Ciudad Compacta, en el que prime la accesibilidad y la proximidad en el ámbito de nuestras relaciones sociales: el trabajo, el estudio, las compras o el ocio.

En el paradigma ideal y necesario, el orden de prioridades en el uso del espacio urbano tendría que ser el siguiente: peatón, bicicleta, transporte público y por último el vehículo privado.

Pero para que ese cambio de modelo sea efectivo, no basta con confiar en la responsabilidad individual de la ciudadanía para que deje de usar el vehículo privado (al tiempo que se sigue subvencionando) sino que, desde los organismos públicos, se deben implementar servicios públicos que consigan que el transporte urbano e interurbano sea más atractivo siendo público y colectivo que siendo privado e individual. Es decir, para que el cambio de modelo tenga éxito, es necesario que la red de transporte público y colectivo sea más rápida, más cómoda y más económica que el uso del vehículo privado. Y esto se consigue tomando medidas para una mejora radical de estos servicios: mayores dotaciones, gestión más eficiente de los recursos y de las redes, prioridad efectiva en el viario urbano, regulación que desincentive el vehículo privado, etc.

En particular, el modelo de transporte público debería estar sustentado sobre estos tres pilares:

1. Red eficiente de ferrocarril y/o tranvía para el transporte interurbano.
2. Red eficiente de autobuses, tranvía y metro en el transporte urbano.
3. Parque público de *Carsharing* (coche compartido) para el transporte que no pueda ser cubierto mediante la red de transporte colectivo.

El desarrollo de estas tres modalidades de transporte público implica una fuerte inversión por parte de las tres administraciones: la estatal, la autonómica y la municipal, así como grandes paquetes de ayudas e inversiones desde la UE. A esto es a lo que se deberían dedicar las inversiones de reconstrucción postcovid-19 en contraposición del sostenimiento de un modelo de transporte individualizado que no tiene viabilidad ni futuro.

Reconversión a producción de coches eléctricos para Carsharing.

La opción directa de reconversión para la planta de Nissan de Barcelona, sería el ensamblaje de nuevos automóviles eléctricos, pues salvo adaptaciones concretas al vehículo en cuestión, la mayor parte de la maquinaria y del proceso productivo se mantendría igual. Pero esta reconversión implicaría el diseño de cero hasta completar un nuevo vehículo, así como la contratación de la fabricación de cada una de las piezas a otras factorías y entrar en un mercado con una competencia feroz, lo que podría llevar el proyecto al fracaso, amén de que como hemos analizado, supone contribuir a un modelo que no es sostenible en el largo plazo. Por ello, en lugar del ensamblaje de nuevos vehículos eléctricos para venderlos en el mercado, **lo que se propone es la fabricación de vehículos a partir de la conversión y reciclaje de vehículos de combustión, en vehículos eléctricos, con la finalidad de ser empleados en parques municipales y públicos de carsharing.**

Esta propuesta permite aprovechar el proceso productivo existente, aunque evidentemente deberá sufrir modificaciones, y además será más masivo en puestos de trabajo. Otra ventaja desde el punto de vista ecológico es que no sólo contribuye a reducir las emisiones, sino que además se reduce la contaminación al reciclar vehículos ya existentes.

Desde el punto de vista económico, como se comentaba en la introducción, la viabilidad de la reconversión radica en el compromiso de la administración en la compra directa de los vehículos, de forma que la venta de los coches esté asegurada y no se encuentre con un mercado que es feroz. Esta compra por parte del estado hace que no haya que invertir recursos en marketing o en nuevos diseños adaptados a las modas para que los vehículos sean atractivos para su venta.

Los inconvenientes de esta alternativa son, en primer lugar, que requiere un compromiso del estado de una gran envergadura y, por otra parte, que estos coches reconvertidos tendrán un coste de mantenimiento superior al de un vehículo completamente nuevo. Costes que habría que evaluar con un estudio de ingeniería acerca del grado en que se emplearían nuevos componentes durante el reciclado del vehículo.

Estudio de viabilidad de la Alternativa

Flota de vehículos para Carsharing necesarios

Actualmente, según la DGT, el parque de turismos en el estado español es de 24.558.126 vehículos, por lo que teniendo en cuenta que la población

total es de 47.026.208 personas, la ratio de vehículos por habitantes es de 0,52. Es decir; un coche por cada dos habitantes.

El modelo de *Carsharing* que defendemos es aquel cuyo uso sea esporádico o para desplazarse a aquellos lugares a los que el transporte colectivo no llega o no es práctico. Por tanto, entendemos que a priori no debería haber más de 1 coche por cada 100 habitantes destinados a *Carsharing*, lo que implica un total de 470.262 vehículos, con el siguiente reparto por provincias:

Provincias	Población	Vehículos <i>Carsharing</i>
Araba/Álava	331.549	3.315
Albacete	388.167	3.882
Alicante/Alacant	1.858.683	18.587
Almeria	716.820	7.168
Avila	157.640	1.576
Badajoz	673.559	6.736
Balears (Illes)	1.149.460	11.495
Barcelona	5.664.579	56.646
Burgos	356.958	3.570
Caceres	394.151	3.942
Cadiz	1.240.155	12.402
Castellon/Castello	579.962	5.800
Ciudad Real	495.761	4.958
Cordoba	782.979	7.830
Coruña (A)	1.119.596	11.196
Cuenca	196.329	1.963
Girona	771.044	7.710

Granada	914.678	9.147
Guadalajara	257.762	2.578
Gipuzkoa	723.576	7.236
Huelva	521.870	5.219
Huesca	220.461	2.205
Jaen	633.564	6.336
Leon	460.001	4.600
Lleida	434.930	4.349
Rioja (La)	316.798	3.168
Lugo	329.587	3.296
Madrid	6.663.394	66.634
Malaga	1.661.785	16.618
Murcia	1.493.898	14.939
Navarra	654.214	6.542
Ourense	307.651	3.077
Asturias	1.022.800	10.228
Palencia	160.980	1.610
Palmas (Las)	1.120.406	11.204
Pontevedra	942.665	9.427
Salamanca	330.119	3.301
Santa Cruz de	1.032.983	10.330
Tenerife		
Cantabria	581.078	5.811
Segovia	153.129	1.531

Sevilla	1.942.389	19.424
Soria	88.636	886
Tarragona	804.664	8.047
Teruel	134.137	1.341
Toledo	694.844	6.948
Valencia/València	2.565.124	25.651
Valladolid	519.546	5.195
Bizkaia	1.152.651	11.527
Zamora	172.539	1.725
Zaragoza	964.693	9.647
Ceuta	84.777	848
Melilla	86.487	865
TOTAL		470.262

Coste de un vehículo reconvertido

Según la empresa Elektrun Cars que se dedica a la reconversión de automóviles de forma no estandarizada, el coste de reconversión de un coche de combustión a uno eléctrico oscila entre los 10.000€ y los 15.000€ por coche⁸, que en el caso de un proceso automatizado debería verse reducido. Por otra parte, haciendo un cálculo de trazo grueso, el coste por vehículo que obtenemos es de unos 2.000€. A continuación, se detalla dicha estimación considerando los distintos costes por separado, donde para el cálculo del coste de la mano de obra se ha considerado una fabricación anual de 50.000 vehículos al año:

Coste de piezas por vehículo	
Vehículo	2.000 €

⁸ <http://elektrun.com/preguntas-frecuentes-transformar-tu-coche-a-electrico/>

Baterías	4.000 €
Motor	7.000 €
Otros	4.000 €
TOTAL	17.000 €
Coste de mano de obra por vehículo	
Empleos directos	3.000
Coste hora por trabajador	25€/h
Coste anual por trabajador	43.750 €
Vehículos al año	50.000
TOTAL	2.625 €
Coste total por vehículo	19.625 €

Inversión en coches para *Carsharing*:

Teniendo en cuenta el coste de cada coche y el número de coches que sería necesario producir para tener una red de coches de *carsharing*, obtenemos una estimación de la inversión que tendría que hacer el estado. Dicha estimación es de cerca de 9.500M€, que, para una producción de 50.000 coches al año, serían de 950M€ al año. Esta es la cantidad a la que debería comprometerse el estado para la creación de un parque público de vehículos de *Carsharing*, al tiempo que con esa misma cantidad se mantendrían los puestos de trabajo en la fábrica de Nissan por al menos 10 años. A continuación, se desglosa la inversión total por provincias y la inversión por habitante:

Provincias	Población	Inversión
Araba/Álava	331.549	66.309.800 €
Albacete	388.167	77.633.400 €
Alicante/Alacant	1.858.683	371.736.600 €

Almeria	716.820	143.364.000 €
Avila	157.640	31.528.000 €
Badajoz	673.559	134.711.800 €
Balears (Illes)	1.149.460	229.892.000 €
Barcelona	5.664.579	1.132.915.800 €
Burgos	356.958	71.391.600 €
Caceres	394.151	78.830.200 €
Cadiz	1.240.155	248.031.000 €
Castellon/Castell o	579.962	115.992.400 €
Ciudad Real	495.761	99.152.200 €
Cordoba	782.979	156.595.800 €
Coruña (A)	1.119.596	223.919.200 €
Cuenca	196.329	39.265.800 €
Girona	771.044	154.208.800 €
Granada	914.678	182.935.600 €
Guadalajara	257.762	51.552.400 €
Gipuzkoa	723.576	144.715.200 €
Huelva	521.870	104.374.000 €
Huesca	220.461	44.092.200 €
Jaen	633.564	126.712.800 €
Leon	460.001	92.000.200 €
Lleida	434.930	86.986.000 €
Rioja (La)	316.798	63.359.600 €
Lugo	329.587	65.917.400 €

Madrid	6.663.394	1.332.678.800 €
Malaga	1.661.785	332.357.000 €
Murcia	1.493.898	298.779.600 €
Navarra	654.214	130.842.800 €
Ourense	307.651	61.530.200 €
Asturias	1.022.800	204.560.000 €
Palencia	160.980	32.196.000 €
Palmas (Las)	1.120.406	224.081.200 €
Pontevedra	942.665	188.533.000 €
Salamanca	330.119	66.023.800 €
Santa Cruz de Tenerife	1.032.983	206.596.600 €
Cantabria	581.078	116.215.600 €
Segovia	153.129	30.625.800 €
Sevilla	1.942.389	388.477.800 €
Soria	88.636	17.727.200 €
Tarragona	804.664	160.932.800 €
Teruel	134.137	26.827.400 €
Toledo	694.844	138.968.800 €
Valencia/València	2.565.124	513.024.800 €
Valladolid	519.546	103.909.200 €
Bizkaia	1.152.651	230.530.200 €
Zamora	172.539	34.507.800 €
Zaragoza	964.693	192.938.600 €

Ceuta	84.777	16.955.400 €
Melilla	86.487	17.297.400 €
INVERSIÓN TOTAL		9.405.241.600 €
INVERSIÓN HABITANTE		POR 200 €

Retorno de la inversión mediante el *Carsharing*:

El montante calculado en el punto anterior se refiere a la cantidad que el estado debería comprometer para asegurar un mínimo de ventas de la factoría que dé un horizonte de producción de al menos 10 años. Ahora bien, al ser destinada la inversión para el alquiler de coches compartidos, esa inversión puede ser recuperada, al menos en gran parte, mediante la puesta en marcha del servicio de *Carsharing*. En concreto, si el alquiler del vehículo fuera de 1€ la hora y de las 24h el coche estuviera alquilado 5 horas, con toda la flota en funcionamiento prácticamente se recuperaría la inversión anual necesaria. Si por otra parte se mantuviera el precio actual de una de las ofertas más atractivas que ronda los 3,5€ la hora, el retorno de la inversión podría ser de 3.000M€ al año:

Retorno <i>Carsharing</i> (precio a la hora)	
Precio/hora	1 €
Retorno por coche al día	5 €
Generación al año	1.825 €
Generación flota al año	857.750.000 €
Precio actual/hora	3,5€
Generación flota al año al precio actual	3.002.125.000 €

Si en lugar del retorno por el alquiler, consideramos un bono mensual de 10€ que fuera adquirido por el 25% de la población (recordemos que actualmente el parque de vehículos es de 1 por cada 2 habitantes), el retorno de la inversión sería de unos 1.400M€ al año:

Retorno <i>Carsharing</i> (bono mensual)	
Bono mensual	10 €
Nº Socios	11.756.552
Retorno flota al año	1.410.786.240 €

Conclusión

La apuesta por la fabricación de coches eléctricos destinados al *carsharing* público a nivel municipal, constituyéndose una flota de 1 coche por cada 100 habitantes, significaría una carga de trabajo en la factoría de Nissan para al menos 10 años. Para ello, el estado se tendría que comprometer en la compra de los vehículos, para una producción de 50.000 coches al año cuya inversión sería de 950M€ al año durante 10 años. A esta inversión, habría que añadirle el coste de reconversión de la fábrica a dicho modelo productivo.

A su vez, al destinarse estos vehículos al alquiler, considerando un bono mensual de 10€ que fuera adquirido por el 25% de la población (recordemos que actualmente el parque de vehículos es de 1 por cada 2 habitantes), el retorno de la inversión sería de unos 1.400M€ año con toda la flota en funcionamiento. Es decir, que el estado además de recuperar la inversión, podría llegar a generar un beneficio económico y, por supuesto, medioambiental y social.

Proyecto 2: Mejora de la red ferroviaria: un modelo sostenible, público y social

Justificación del proyecto

El fomento de medios de transporte sostenible se ha convertido en una cuestión clave para el desarrollo económico y territorial de los distintos países europeos. No solo por ser uno de los medios de transporte menos contaminantes (tanto de mercancías como para personas), sino que también puede suponer una herramienta de equidad entre la población para acceder a un medio de transporte económico y de calidad. Tal y como se explicita en las memorias explicativas de los Fondos europeos, es especialmente importante potenciar proyectos que fomenten el transporte sostenible y se hagan inversiones para un mayor uso del ferrocarril. En definitiva, el ferrocarril es un bien público vital para la sociedad.

Sin embargo, a pesar de la funcionalidad e importancia que supone para la economía y la sociedad una red de ferrocarriles pública, amplia y de calidad,

en el Estado español la situación se aleja de cumplir con estos propósitos. El desarrollo de las líneas de alta velocidad ha protagonizado un desarrollo de la red de ferrocarriles desigual, relegando a la red pública de transporte ferroviario de cercanías y regionales a un escenario marcado por el abandono y la decadencia.

En los últimos años, se ha ido produciendo un desmembramiento de las empresas públicas ferroviarias, modificando en 2015 la Ley del Sector Ferroviario, para profundizar y acelerar la privatización del ferrocarril público. Ya en el año 2013 el gobierno aprobó el R.D.-ley 4/2013, de 22 de febrero; entre otras muchas medidas, se estableció la aprobación del catálogo de líneas ferroviarias de interés general, y la puesta en marcha de un régimen transitorio de apertura al mercado de los servicios interiores de transporte ferroviario.

En base a dicha normativa, el Gobierno ha llevado a cabo el cierre o la reducción de frecuencias en todas aquellas circulaciones que no alcancen el 15% de ocupación, así como el cierre de estaciones y apeaderos de toda la red convencional, en base a dichos criterios meramente económicos. Desde esa fecha, y parejo a la inauguración de más líneas de Alta Velocidad, se van cerrando líneas y reduciendo frecuencias en otras, cambiando horarios etc., para ir justificando el cierre en los años posteriores.

La red convencional es la que está catalogada como de Interés General, y dentro de ella el gobierno establece criterios para seguir subvencionando una línea o cerrarla. Los criterios a seguir son básicamente que cuente con un 15% de ocupación, según datos computables. No se tienen en cuenta otros criterios de rentabilidad social, que permitan y contribuyan a la supervivencia de comarcas o núcleos de población, facilidades de movilidad a la población rural o revitalización económica de estas comarcas a través del ferrocarril.

Desde el SFF-CGT llevamos años realizando acciones y denunciando cada cierre de línea o cada supresión de frecuencias, poniendo toda nuestra capacidad y medios para que el debate social del ferrocarril siga vivo, haciendo ver las catastróficas consecuencias de la privatización y de los recortes ferroviarios.

No son pocas las localidades que se han unido en Plataformas ciudadanas para protestar ante esta situación de abandono e injusticia. Gracias a éstas, se ha frenado el cierre planificado de otras 41 líneas. En todas y cada una de ellas el SFF-CGT ha estado presente formando parte de las distintas Plataformas de defensa del ferrocarril. Por ello, queremos aprovechar esta oportunidad en la asignación de los fondos europeos para impulsar políticas públicas que fortalezcan y recuperen la importancia de la red de ferrocarriles, que permita un desarrollo regional accesible, social y sostenible.

La red de ferrocarriles en la actualidad

La red de Interés General (Convencional) cuenta con 12.352 kms totales, de los que 1207 corresponden a ancho métrico (extinta Feve). Por ella transcurren los servicios de Cercanías, Regionales, Larga Distancia y transporte de mercancías. Existen 1450 estaciones y 53 centros logísticos.

Sin embargo, los recortes de servicios ferroviarios desde el año 2012, han afectado a un total de 1,6 millones de viajeros, la mayoría de poblaciones y comarcas rurales, a pesar de las protestas y quejas de la ciudadanía y de los responsables municipales.

El transporte ferroviario de mercancías es viable desde el punto de vista económico, estratégico, tiene capacidad de mover miles de toneladas de un punto a otro en un solo viaje. Tiene beneficios sociales en forma de ahorro energético, ahorro de emisiones contaminantes, descongestión y descenso de la mortalidad en las carreteras. El costo de mantenimiento de 1 km de vía convencional es 10 veces inferior al del mantenimiento de 1km de vía alta velocidad. Lamentablemente, la política tarifaria del ferrocarril convencional, ha sufrido subidas constantes de precios, y ha ido eliminando ventajas y descuentos, lo que también ha contribuido a la expulsión de miles de viajeros de los servicios regionales, cercanías y larga distancia convencional. Gran parte de los recortes de servicios públicos de viajeros se han sucedido tras unos meses de políticas tarifarias anti sociales, cambios constantes de frecuencias, supresión de circulaciones, material deteriorado, abandono de estaciones, etc..., provocando una bajada del número de viajeros con la que luego han pretendido justificar esos recortes.

En relación con las líneas de alta velocidad, el Estado español ha invertido, desde principios de los años 90, cantidades ingentes de recursos para su expansión en detrimento de la red local y regional. La construcción de cada kilómetro de Alta Velocidad supone un costo de unos 9 millones de euros, y unos 100.000 euros anuales en mantenimiento. En la actualidad se encuentran en servicio 3100 kilómetros de vías de alta velocidad, a pesar de la poca rentabilidad y retorno de la inversión ya que, a pesar del aumento de viajeros de la Alta Velocidad española, esto no supone más que entre un 5 y un 7% de las personas que viajan diariamente.

Desgraciadamente, toda esta infraestructura ha elevado la deuda pública de las empresas Grupo Renfe y Adif, hasta unas cifras descomunales, estimadas en más de 20.000 millones de euros, que ha tenido un peso de impacto en la deuda pública, cercana al 100% del P.I.B. y que está costeando la ciudadanía en forma de recortes y expolio del patrimonio público.

Aunque la UE lleva legislando a favor de la privatización del ferrocarril en Europa, para que la inversión pública sea destinada al beneficio de las empresas privadas, lo cierto es que, salvo algunos casos puntuales como el español, los gobiernos de los distintos países, de todos los colores, piden que se liberalice el ferrocarril de los otros países miembros, pero se resisten o directamente se niegan a aplicar los distintos paquetes ferroviarios en los suyos. Son los países del centro, aquellos más fuertes de la Unión Europea, como Francia y Alemania, los que ya han mostrado su disposición a no abrir su espacio a otros operadores que no sean sus empresas públicas. Asimismo, mantienen integradas la Operadora y la Administradora de la Infraestructura en una sola empresa pública. Son estas empresas las que se están postulando para operar o participar financieramente a través de filiales, en los distintos países dispuestos a cumplir este cuarto paquete ferroviario en su versión más neoliberal, como es el caso de España.

En cuanto a las políticas de gestión del ferrocarril español, alcanzan cuotas rocambolescas, hasta el punto de quedarnos como el único gobierno a favor abiertamente de ceder la gestión y el control del sector público ferroviario a los intereses de los mercados.

En relación a las relaciones laborales en el sector, es difícil establecer el número aproximado de trabajadores y trabajadoras en el sector ferroviario de empresas privadas, ya que éstas abarcan desde grandes transnacionales a pequeños autónomos, y existe una constante licitación de servicios y subcontratación de cargas de trabajo, por parte de las empresas públicas estatales.

Se trata sin duda de un proceso de sustitución de puestos de trabajo de calidad por puestos de trabajo precarizados, parejo a la privatización del ferrocarril.

Según datos obtenidos de las distintas empresas públicas ferroviarias en los países de la Unión Europea, España es el país que menos personal ferroviario destina, por kilómetro de infraestructura. No solo el número de trabajadores de ferrocarril es uno de los más bajos de la Unión Europea, sino que lleva parejo un proceso de precarización de las condiciones laborales, donde la inestabilidad, los bajos salarios y la ausencia de derechos laborales son la tónica dominante en las cada vez más numerosas subcontratas de trabajos ferroviarios.

En las empresas públicas en los últimos años se ha acelerado el proceso de destrucción de puestos de trabajo dignos, para ir sustituyéndolos por puestos de trabajo precarios. Desde el SFF-CGT mantenemos una denuncia constante y concienciación acerca de este proceso. Este proceso de destrucción de empleo en las empresas públicas Renfe y Adif, se ha llevado por delante unos 2000 puestos de trabajo en el último lustro, y ha dejado unas plantillas mermadas, con una media de edad en torno a los 54 años. Con esta falta endémica de trabajadores, con numerosas bajas mensuales por jubilaciones y sin ofertas públicas de empleo en años, los gestores han encontrado la excusa perfecta para abandonar cargas de trabajo, o subcontratarlas de forma cada vez más masiva. Ante esta situación, poco a poco la red de ferrocarriles no contará con trabajadores públicos al servicio de la sociedad en condiciones laborales decentes.

Alternativa: Por una red de ferrocarriles pública, social y sostenible

Desde el SFF-CGT entendemos que estamos asistiendo a la separación de lo que es negocio, para privatizarlo, de lo que no lo es y se pretende eliminar. La ofensiva liberal contra el ferrocarril está consiguiendo en nuestro país privatizar el beneficio económico para que la ciudadanía asuma el coste de las pérdidas, en forma de recortes, expulsión de viajeros, falta de inversiones, financiación de la deuda, etc. Todo ello con unos gobiernos que, lejos de defender el patrimonio público, reforzarlo y ofrecer un servicio ferroviario al servicio de las necesidades, se han mostrado como aliados de los deseos de los poderes económicos (los “mercados”).

El desarrollo del proyecto de alta velocidad en detrimento de las redes locales y regionales no ha hecho más que ahondar en el abandono de una red de ferrocarril pública a nivel local y regional. Sin embargo, en los últimos años está cambiando la toma de conciencia por parte de la ciudadanía, acerca de la necesidad de mantener un ferrocarril público y al servicio de toda la sociedad.

Tras sufrir las supresiones de servicios, el cierre de líneas, apeaderos, estaciones, centros logísticos, talleres etc..., por toda la geografía, que mantienen viva la actividad económica de pueblos y comarcas enteras y los niveles de población, son muchos los afectados que han optado por crear asociaciones de defensa del ferrocarril. Este tejido asociativo está consiguiendo que algunos responsables políticos se involucren y exijan al gobierno central la paralización del desmantelamiento, la reposición de los servicios ferroviarios eliminados y la creación de nuevas estructuras de ferrocarril público.

El sistema ferroviario va directamente ligado al desarrollo de un país, incidiendo de forma muy directa y favorable en la calidad medioambiental, en el coste energético, en la seguridad en los desplazamientos de la población, en la vertebración territorial, en la economía local, comarcal, regional y estatal, en la dinamización de la sociedad y en otros aspectos subyacentes como la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías. Como tal constituye en sí mismo un sector estratégico, no solo es un modo de transporte más, es el transporte con más proyección de futuro y una herramienta social con capacidad para repercutir beneficios sociales de forma inmediata en la población de un país.

Debido a la capacidad de generar beneficios sociales del ferrocarril, y que también contribuye al desarrollo económico, entendemos que lo inteligente y justo es gestionarlo desde lo público, con el único objetivo de revertir dichos beneficios socio-económicos para toda la sociedad. Desmembrarlo, desmantelarlo, privatizarlo y abandonarlo a la lógica de los mercados, da lugar a lo que ya conocemos en otros países de nuestro entorno: pésimo servicio, aumento escandaloso de accidentes, cierres de líneas, envejecimiento del material, escaso mantenimiento de la infraestructura, etc... que al final, y una vez extraído el beneficio económico, ha tenido que volver a recomprar o rescatar el erario público, como es el caso de Argentina o el más conocido caso británico.

De igual manera, la gestión pública del ferrocarril conlleva tomar decisiones racionales, acertadas y en base a criterios técnicos para buscar el beneficio social, consensuadas con todos los elementos sociales y la ciudadanía. También exige una gestión transparente y responsable, donde la propia ciudadanía pueda contrastar de forma accesible el destino de las inversiones y evaluar el impacto en su entorno.

Es un proceso que, así como en otros sectores que se está intentando, sobre todo en servicios públicos municipales, no está exento de dificultades añadidas o trabas jurídicas por parte de las empresas que los explotan. En el caso del ferrocarril consideramos que podría empezar a ser realidad en poco

tiempo, con voluntad política y participación social, puesto que es un proceso que está en una fase relativamente temprana y es fácilmente reversible.

Para ello proponemos a los responsables de la gestión ferroviaria en los próximos años varias medidas jurídicas, laborales e inversoras, y solicitamos al equipo responsable del ferrocarril del próximo gobierno, que tomen la iniciativa en la Unión Europea, para conseguir cambiar toda la normativa que ha conllevado la aprobación de los sucesivos paquetes ferroviarios.

Desde el Sector Federal Ferroviario de CGT proponemos:

- Elaboración de una nueva Ley del Sector Ferroviario que derogue la anterior y que incluya a todo el sector ferroviario como sector estratégico, y a toda la infraestructura ferroviaria, material y patrimonio, como Red de interés general.
- Creación de una empresa pública fuerte que aglutine todo el sector ferroviario, y a todos los trabajadores, tomando como referencia las empresas DB alemana o la SCNF francesa.
- Estudio exhaustivo de los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras de alta velocidad, donde se analicen las necesidades ferroviarias reales de la población, y se le de participación a toda la sociedad en las mismas, a través de mecanismos transparentes.
- Revisión del plan PITVI y elaboración de un nuevo plan de transporte con participación social y acorde a las necesidades de la población.
- Incremento de la inversión en ferrocarril convencional, que para los presupuestos generales del estado de 2016 solo destina el 13%, mientras que para alta velocidad destina el 67%.
- Actualización de toda la red convencional, electrificación de toda la red existente, apertura de nuevas líneas, incremento de frecuencias y modernización del material rodante, para que la inmensa mayoría de la población tenga acceso a una red convencional moderna, segura, eficaz y sostenible.
- Inversión y participación pública en Investigación y desarrollo ferroviario.
- Inversión en sistemas de seguridad suficiente para equiparar toda la red a los máximos niveles de seguridad.
- Aprovechamiento e inter-modalidad de toda la red construida tanto Convencional como de Alta Velocidad, así como con otros medios de transporte público, para potenciar el transporte por ferrocarril, y que éste llegue a ser un verdadero elemento vertebrador que cubra las necesidades de toda la población y a todos los territorios. Aumentar y potenciar los núcleos de cercanías.
- Política tarifaria acorde a la realidad económica de la población, para dotarla de un servicio público y accesible para todos,

independientemente del nivel económico.

- Potenciación del transporte de mercancías, a través de aperturas de corredores ferroviarios con conexión a los grandes centros logísticos aéreos y portuarios, teniendo en cuenta el ahorro que supondría en la factura energética y el impacto económico positivo para la sociedad.
- Elección de gestores del ferrocarril, de reconocido prestigio y probado compromiso en la defensa de los sectores públicos.
- Aportación de propuestas políticas y jurídicas en el seno de la Unión Europea, con el objetivo de modificar toda la normativa que favorece los intereses de los poderes económicos en el espacio ferroviario europeo, por encima de los intereses de la ciudadanía.
- Dotar de mecanismos transparentes y participativos a los trabajadores, usuarios y a la sociedad en general, para que se tengan en cuenta sus aportaciones en la gestión ferroviaria.