

El ferrocarril en España: Evitar los pasos atrás

Juan Carlos Cáceres Díez

Secretario general del Sector Estatal Ferroviario de CCOO

El gobierno de España, en su afán de recaudación a corto plazo para atender el interés, no de la ciudadanía, sino de los sectores empresariales más conservadores, plantea una política de debilitamiento de servicios públicos a favor de grandes corporaciones privadas, sin sopesar las consecuencias de vender hoy y no ingresar mañana. Los errores del pasado no se tienen en cuenta: empresas como Telefónica, Repsol, Argentaria, etc., fueron privatizadas, lo que evitó que, desde entonces, la ciudadanía española se beneficiara de la ingente rentabilidad de dichas empresas en manos privadas.

Quieren acabar con todo, también con el ferrocarril

Esta política de dejación de su responsabilidad sobre los servicios públicos, afecta ahora al ferrocarril que, tras haber hecho un esfuerzo tanto inversor, con los recursos de la ciudadanía, como productor, de los propios trabajadores y trabajadoras, para vertebrar España con un transporte accesible, de calidad y seguridad, proponen todo un retroceso en el desarrollo de un ferrocarril público gestionado y vigilado por el Estado, deteniendo el equilibrio en el acceso de todas las Comunidades Autónomas a dicho ferrocarril y retrocediendo en la rentabilidad económica y social que se practica en ferrocarriles de los países más desarrollados.

Esta intención de reducir servicios en un país que necesita fomentar la movilidad de las empresas y los ciudadanos, es una trampa a corto y medio plazo, pues la recuperación del negocio de transporte no se asegura con recortes sino, como hacen otros países, manteniendo ciertas inversiones que hacen fuerte a la empresa pública de cara a las políticas europeas de liberalización del ferrocarril. Es lo que hacen los ferrocarriles europeos: fortalecerse; mientras Renfe, con la ridícula cifra de 13.500 trabajadores/as y ADIF con 13.600 trabajadores/as, más FEVE con 1.800 (países con dimensiones la quinta parte que España, tienen casi el doble de trabajadores), tienen la vista puesta en reducir su presencia en el sector para dejar cami-



no libre a competidores privados, con las consecuencias negativas correspondientes, como pudo verse en procesos similares en Inglaterra y Suecia, pioneros en la privatización.

En el mes de julio, vimos cómo el gobierno del PP ha iniciado este proceso con sendos Reales Decretos-Ley: 20/2012 de 13 de julio y 22/2012 de 20 de julio. En el primero, los ferroviarios, junto al resto de trabajadores del sector público, hemos visto recortados las condiciones económicas (supresión de paga extra a unos, supresión de la 14ª parte del salario a otros), laborales (vacaciones y días de convenio), sociales (menos prestaciones por complementos en I.T.), incluso de representación sindical y validez de lo pactado en Convenio Colectivo (poniendo en duda la legitimación de los órganos de representación de los trabajadores/as ferroviarios/as, como son los propios Comités de Empresa).

Además, con el decreto 22/2012 se cambia radicalmente el modelo ferroviario actual, con la particularidad de que no se ha dado en otros países del entorno; se ha hecho a espaldas de los representantes de los trabajadores y, solamente después de ser aprobado, se llamó a los sindicatos para iniciar una participación sobre hechos consumados. En este sentido, CCOO no se niega al diálogo, pero tampoco quiere dejarse "tomar el pelo", legitimando una apariencia de diálogo, cuando el gobierno tiene decidido un modelo ferroviario en el que no dio ni un minuto de participación a los sindicatos. Modelo que se basa fundamentalmente en cuatro acciones:

- 1 Liberalizar el transporte nacional de viajeros en julio de 2013, antes de que la UE ponga condiciones, plazos, etc., y mucho antes de que lo hagan de forma generalizada países punteros de Europa. Actualmente sólo se han autorizado en algunos países la competencia en al-

guna línea aislada, con problemas de coordinación sin resolver. Y en lo que respecta a los trenes regionales, se han hecho concesiones a empresas privadas, pero con implicación y subvención de las autoridades regionales y locales. En definitiva, una liberalización sólo aparente.

- 2 Integración de FEVE en Renfe y ADIF, con un pretendido interés de economía de escala.
- 3 Creación de cuatro Sociedades Anónimas (Viajeros, Mercancías, Mantenimiento y Alquiler), con vistas, sin duda, a la entrada de capital privado lo antes posible.
- 4 Listado de líneas no rentables para su posible cierre.

Por ello, CCOO, junto al resto de sindicatos del sector ferroviario, ha realizado movilizaciones, destacando entre ellas las huelgas del 3 de agosto y del 17 de septiembre, a pesar de los abusivos servicios mínimos impuestos. Y no olvidemos que el retroceso de una empresa pública como Renfe, implica el retroceso de las empresas proveedoras: ADIF y empresas de Contratas Ferroviarias y Servicios Abordo, con lo que el impacto sobre el empleo es claramente negativo.

CCOO seguirá defendiendo el servicio público, basándose, sobre todo, en que un país como España no puede retroceder en algo tan importante para el impulso económico y para la movilidad de su ciudadanía como es el ferrocarril público, que da un servicio y una seguridad garantizados por trabajadores responsables y con gran profesionalidad. Y lo seguirá haciendo con propuestas de mejoras técnicas y estructurales, así como defendiendo las condiciones de trabajo necesarias para el mantenimiento de las empresas en un nivel de liderazgo. Seguirá manteniendo una apuesta decidida por un modelo de ferrocarril público, viable, seguro y con garantías para sus trabajadores y trabajadoras ■

CCOO defiende el ferrocarril como un servicio público que garantice la movilidad de las empresas y de la población en las mejores condiciones de calidad y seguridad