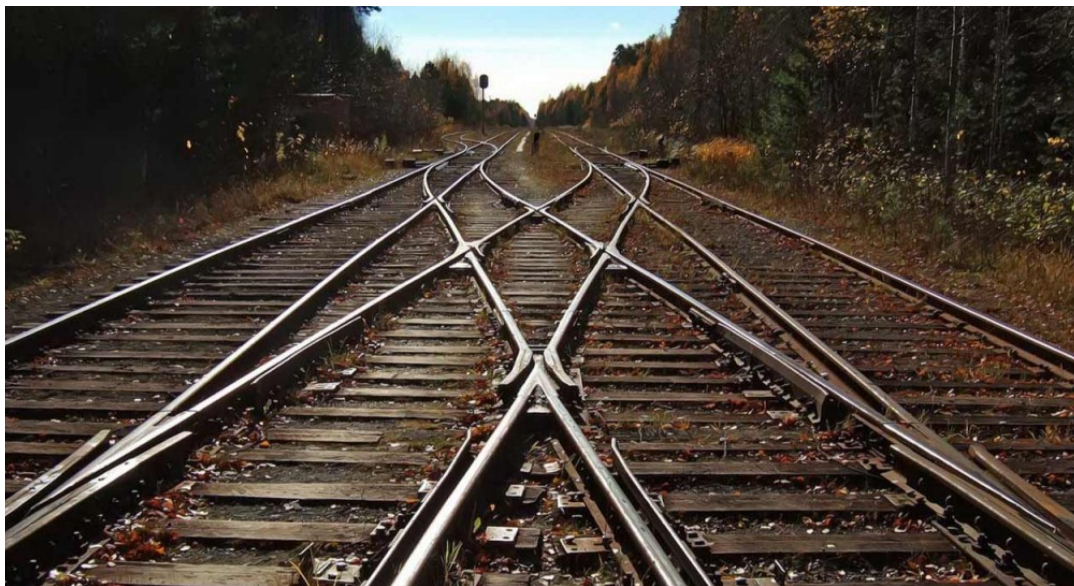


17 julio, 2015

Ferrocarril público: necesidad de nuevo rumbo



El transporte por ferrocarril, tanto de mercancías como de viajeros, ha sido tradicionalmente un arma política, con gestión destinada más a satisfacer a las y los responsables ministeriales que a las y los usuarios y accionistas, que no son otros que la ciudadanía española.

Manuel M^a Nicolás Taguas, secretario general del Sector Ferroviario de FSC-CCOO

Prueba de ello son los más de 50.000 millones invertidos en Alta Velocidad desde 1990, cuando las líneas convencionales representan el 80% del total de líneas férreas.

CCOO ha apostado siempre por la racionalidad, apoyando la construcción de ejes de Alta Velocidad necesarios; no hay que olvidar que España es el segundo país del mundo en kilómetros de Alta Velocidad y es el país del mundo que menos viajeros transporta en Alta Velocidad. Esto corrobora tanto las propuestas de CCOO de reequilibrar las inversiones, dedicando más recursos a la apertura de líneas cerradas y a la modernización de la red convencional, como los informes del Tribunal de Cuentas que critican el excesivo nivel de endeudamiento para la construcción de líneas de Alta Velocidad, que no podrán ser amortizadas por la excesiva carga que representa la infraestructura. Recursos, en algunos casos, que podían ser dedicados a la renovación de líneas convencionales o a la creación de más servicios para propiciar cultura de viaje en tren, algo que nos diferencia de Europa.

No es de extrañar, por tanto, que las empresas ferroviarias y el Gobierno, inmersos en la inmediatez y la rentabilidad económica a corto, recurran al sistema de quitar trabajo rentable a las empresas públicas y dárselo a las empresas privadas con menos inversión en calidad de servicio y seguridad en la circulación de los trenes.

España es el país de Europa con menor cuota de tráfico de mercancías por ferrocarril: un 3,8% frente al

15,7% de la UE; también está a la cola en uso del transporte ferroviario de viajeros: unos 13 viajes por habitante, frente a otros países como Dinamarca (39 viajes), Francia (38 viajes), Austria (26 viajes), Alemania (24 viajes), Inglaterra (24 viajes), Bélgica (22 viajes), Holanda (19 viajes), Hungría (17 viajes) o Italia (17 viajes).

Una situación que anima, sobre todo, a una política de recuperación global del transporte ferroviario, no solo del transporte de Alta Velocidad, que no equilibra el territorio en su medida justa y evita que el tren convencional llegue a otras muchas ciudades donde actualmente no llega o llega de modo precario.

Y para ello es imprescindible el capital humano, una política diferente a la actual, que provoca día a día niveles de precariedad no deseables por falta de mantenimiento o por falta de personal en otras actividades.

Quiero recordar que el ferrocarril español es el que menos personal tiene en toda Europa, con mucha diferencia respecto a los demás. En España, Renfe y Adif suman unos 27.000 empleados/as, cuando Alemania, con casi 300.000, Francia, con casi 280.000, Italia, con más de 75.000, Bélgica, con más de 30.000, o Suiza, con casi 40.000, y el resto de países, superan con mucho los 586 ferroviarios/as por millón de habitantes en España. Una situación que el proceso de liberalización del tráfico de viajeros y el proceso de venta de la actividad de mercancías, no hará más que agravar. Una situación que, con el tiempo, será rechazada por la ciudadanía, como ha ocurrido en otros países.

Por todo ello, CCOO lucha actualmente por la prioridad de crear empleo en las empresas ferroviarias, con el objetivo de recuperar cargas de trabajo privatizadas y dar a la ciudadanía el servicio de calidad y la seguridad que el transporte ferroviario moderno merece.

Y estos objetivos son los contrarios que conseguirá la nueva propuesta de Ley del Sector Ferroviario, en trámite en el Senado, que representa un importante paso hacia la privatización de actividades y la precarización del trabajo asociado, así como la calidad del servicio prestado, sin olvidar la vigilancia de la seguridad en el material y en la circulación de los trenes.