NO ERA EL MOMENTO DE HACERLES LA CAMPAÑA ELECTORAL, ERA EL MOMENTO DE CAMBIAR EL FERROCARRIL

Desde el SFF-CGT queremos agradecer a los ferroviarios y ferroviarias el seguimiento de la jornada de huelga de ayer. Las plantillas han vuelto a demostrar que el ferrocarril necesita cambios reales. Ya lo hicieron tras los accidentes de Adamuz y Gelida y, nueve meses después, la respuesta ha sido todavía mayor: existe una preocupación profunda por cómo está funcionando el sistema ferroviario y por las condiciones en las que trabajamos quienes lo sostenemos cada día.

En el comunicado del pasado 13 de noviembre ya advertíamos de las prisas que habían aparecido de repente para cerrar el conflicto coincidiendo con la campaña electoral. Después de nueve meses con buena parte del acuerdo de febrero pendiente de desarrollar, parecía que todo tenía que solucionarse en unos días.

Ayer, CCOO, UGT y SCF decidieron firmar con el Ministerio, Renfe y Adif un nuevo acuerdo de compromisos. Parece que las afinidades políticas que entonces señalábamos no afectan únicamente a quienes se definen como sindicatos de clase; también algún sindicato que presume de corporativismo e independencia, llegado el momento, ha decidido subirse al tren del Gobierno.

EL PROBLEMA NO ERA FIRMAR OTRO ACUERDO

El problema es qué se firma. El documento de ayer **vuelve a validar buena parte del camino iniciado en febrero**, cuando precisamente estos últimos nueve meses han demostrado que aquel acuerdo dejó demasiadas dudas. Después de Urda y de sus 69 víctimas, esperábamos algo más que nuevos grupos de trabajo, estudios y compromisos pendientes de desarrollo.

Uno de los ejemplos está en los Centros de Regulación de Circulación. Se plantea modificar los tiempos de actividad del personal de circulación y aplicar mecanismos de doble verificación, pero el compromiso de plantilla se limita a realizar un estudio de dimensionamiento. Tendrán que explicar cómo pretenden garantizar pausas reales, relevos y nuevas funciones de supervisión si antes no existe un compromiso para incorporar el personal necesario. Además, la nueva propuesta de redacción del artículo 38 recoge que podría entrar en vigor 24 meses después de su publicación, con posibilidad de prórrogas de seis meses a petición de Adif.

Algo parecido sucede con las **tripulaciones a bordo**. El acuerdo se apoya en una recomendación técnica de la AESF y compromete a Renfe a acelerar sus análisis sobre las dotaciones. Pero no existe una regulación obligatoria y común para todo el sector. **Iryo, Ouigo o Serveo, que también tienen personal a bordo, vuelven a quedar fuera**, precisamente cuando buena parte de sus plantillas soportan algunas de las condiciones más precarizadas del ferrocarril.

Tampoco encontramos una cifra concreta de inversión capaz de afrontar los problemas de mantenimiento que diariamente generan averías, limitaciones de velocidad y retrasos. Para la internalización de las cargas de trabajo se vuelve a recurrir a grupos de trabajo y mecanismos futuros.

Solo observamos fechas para reuniones, estudios e informes, pero seguimos sin un calendario claro para disponer de más plantilla, recuperar cargas de trabajo o ejecutar las inversiones necesarias.

SIGUEN FALTANDO RESPUESTAS

Desde el SFF-CGT exigimos una auditoría integral de la infraestructura, el material rodante y las condiciones laborales de las plantillas. Después de Adamuz, Gelida y Urda, y cuando la confianza de la ciudadanía en el ferrocarril está seriamente dañada, seguimos sin encontrar ese compromiso en el acuerdo, a pesar de haber asistido estos días a nuevos accidentes en la red convencional.

También resulta difícil entender que un acuerdo que pretende hablar de seguridad y de protección de las plantillas **no dedique una sola línea a la filtración de los audios del CRC de Atocha**, utilizados públicamente para señalar a un trabajador. Quienes aseguran representar a las personas trabajadoras tampoco han considerado necesario exigir explicaciones o garantías para que algo así no vuelva a suceder.

Venimos avisando: el SFF-CGT no ha recorrido este camino para firmar cualquier documento porque el calendario electoral apriete. Hemos presentado propuestas, reclamado cambios durante meses y convocado al conjunto del sector porque creemos que el ferrocarril necesita algo más profundo.

CON ESTE GOBIERNO HEMOS LLEGADO HASTA AQUÍ

El SFF-CGT ha valorado internamente el acuerdo y la conclusión es clara: **el documento firmado ayer es insuficiente para responder a las reivindicaciones que llevamos años defendiendo y a la magnitud de los problemas que atraviesa el ferrocarril.**

¿Esto es todo lo que se pueden ofrecernos ante una movilización de esta magnitud? **Consideramos agotadas las posibilidades de conseguir con este Gobierno un acuerdo que introduzca los cambios de fondo que reclamamos**. Por ello, esperaremos a que finalice el proceso electoral y se constituya el nuevo escenario parlamentario para poner en marcha nuevas movilizaciones y trasladar nuevamente nuestras exigencias al Parlamento y al Gobierno que resulte.

Porque el ferrocarril seguirá necesitando inversión, plantilla, mantenimiento, seguridad y un cambio de modelo el 30 de noviembre exactamente igual que los necesitaba ayer. **La huelga ha demostrado que existe fuerza para exigirlo.**

SFF-CGT. POR EL FUTURO DEL FERROCARRIL