



# JUBILARSE, CUANTO ANTES, PARA VIVIR

Las recientes tragedias en Adamuz y Gelida han dejado una cicatriz duradera en el sector del ferrocarril. Decenas de vidas segadas y tres compañeros fallecidos no son "incidencias del servicio"; son la prueba irrefutable de que, hoy por hoy, trabajar en el sector es una actividad de riesgo. **Desde el SFF-CGT tenemos claro que hay que elevar el nivel de exigencia mientras nuestras vidas estén en juego.**

El 9 de febrero las centrales sindicales SEMAF, UGT y CCOO y el Ministerio de Transportes, Adif y Renfe firmaron un acuerdo con la que daban por cerradas sus discrepancias en materia de seguridad y condiciones laborales. En este acuerdo se recogía literalmente: *"Con el fin de garantizar un criterio uniforme y no discriminatorio del sector ferroviario, instar a los Departamentos ministeriales competentes a la aplicación del [artículo 3 del RD 2621/1986](#) a todas las personas trabajadoras que ostentan las categorías establecidas en dicho precepto o realicen las mismas funciones aún con denominación diferente de la categoría, y que presten servicios en cualquiera de las empresas ferroviarias que operen en líneas interoperables y/o en la RFIG". (es decir, los colectivos que ya tienen reconocida la reducción de la edad mínima de jubilación se acogerán a esa jubilación anticipada independientemente de la empresa en la que trabajen o del nombre de su categoría, pero no se trabaja en ampliar a otros colectivos ferroviarios).*

## ¡EXIGIMOS COEFICIENTES REDUCTORES YA!

Desde el SFF-CGT apostamos por garantizar un criterio uniforme y no discriminatorio en el conjunto del sector ferroviario. Por estos motivos **hemos remitido una carta formal a la Dirección de las diferentes empresas del sector ferroviario** instando al inicio inmediato del procedimiento con el fin de determinar los coeficientes reductores aplicables a todos los colectivos y poder así reducir la edad de jubilación de nuestras plantillas.

Turnicidad, riesgo eléctrico, vibraciones, sustancias tóxicas o cancerígenas (como el amianto o la sílice), arrollamientos, trabajos a la intemperie, nocturnidad, bipedestación prolongada, ruido, carga mental elevada... La ley es clara y nuestro diagnóstico también:

- **Peligrosidad y mortalidad:** El desempeño ferroviario actual encaja perfectamente en los supuestos de la norma, al acusar elevados índices de morbilidad y mortalidad.
- **Definiciones de riesgo:** El RD reconoce como penosidad el esfuerzo constante bajo condiciones extremas y como peligrosidad los trabajos susceptibles de causar accidentes laborales con mayor frecuencia.
- **Justicia Social:** No pedimos privilegios; exigimos que se apliquen los coeficientes reductores que compensen la penosidad, toxicidad y peligrosidad de nuestras funciones.

## ¡LAS EMPRESAS FERROVIARIAS NO PUEDEN MIRAR HACIA OTRO LADO!

El procedimiento legal exige que las empresas (públicas y privadas) y los sindicatos actúen de forma conjunta. Por ello, desde el SFF-CGT **emplazamos a las empresas a que dejen de priorizar los balances económicos sobre la vida de las personas trabajadoras** y hagan lo que esté en su mano para devolver a las personas trabajadoras el esfuerzo que realizan a diario, ayudando a implementar medidas que garanticen un retiro digno y con plenos derechos.

La norma establece que la edad ordinaria de jubilación podrá rebajarse hasta los 52 años en los casos más graves. Es una cuestión de dignidad: tras décadas de servicio en condiciones de insalubridad y riesgo, las ferroviarias y ferroviarios merecen un descanso que no llegue cuando ya es demasiado tarde.