

Capítulo 1

MODELO DE FERROCARRIL

Desde el Sindicato Ferroviario defendemos un modelo de ferrocarril público, que garantice la vertebración territorial, la movilidad, la seguridad y la calidad en la prestación del servicio al que los ciudadanos y las ciudadanas tenemos derecho.

La aplicación de la Ley del Sector Ferroviario nos ha conducido por una senda muy diferente. La proliferación de empresas ferroviarias privadas en el Transporte de Mercancías por Ferrocarril ha supuesto, por mucho que la crisis haya tenido también repercusiones en este sector, una situación de indefensión del Área de Mercancías que no solo ha obstaculizado el necesario impulso para ganar cuotas de mercado a la carretera, sino que ha supuesto sumir al Transporte Público de Mercancías por Ferrocarril y a su Operador más importante, RENFE-Operadora, en una situación muy preocupante.

Es evidente que las manifestaciones que, de vez en cuando, hace el Ministerio de Fomento sobre el impulso al transporte ferroviario de mercancías, se realizan siempre de forma genérica, sin una apuesta clara y firme para que ese impulso se produzca a través de operadores públicos (RENFE y FEVE).

Por otro lado, la evidente decisión política de fomentar el Transporte de Viajeros por Ferrocarril en líneas de alta velocidad con el abandono paralelo de las líneas convencionales, significa la consolidación de un modelo ferroviario que no compartimos.

Es imprescindible un giro en las políticas en materia ferroviaria, con la participación de todas las administraciones públicas implicadas, de manera que la vertebración del territorio a través del ferrocarril no se realice ni a modo de estrella con Madrid como eje, ni se polarice exclusivamente hacia las capitales de provincia.

Este giro debe suponer la creación de núcleos de cercanías en las comunidades autónomas que aún no lo tienen (Castilla-La Mancha, Castilla y León, Extremadura, Galicia y La Rioja) y la potenciación de los ya existentes, ampliando sus radios de influencia (Barcelona sobre el resto de Catalunya, Euskadi sobre Navarra, Sevilla y Málaga sobre el resto de Andalucía, Valencia sobre el resto del País Valenciá, Zaragoza sobre el resto de Aragón) e interconectándolos.

Asimismo, es imprescindible rediseñar los servicios de Media Distancia que permitan facilitar la movilidad del conjunto de la ciudadanía del estado español.



Por otro lado, deben destinarse las inversiones necesarias para la renovación integral de las actuales líneas convencionales, la electrificación e instalación de bloques automáticos en todas y cada una de ellas, y la construcción de las líneas necesarias para la efectiva vertebración del territorio.

Con respecto a la gestión del transporte ferroviario debemos defender la integridad de las empresas Públicas (RENFE-Operadora, ADIF, FEVE, FGV, FGC, EuskoTren, SFM, etc.) como prestadoras del servicio público ferroviario, estableciendo los acuerdos necesarios para acercar las decisiones, que afecten a la prestación del servicio, a los ciudadanos a través de sus administraciones, impidiendo que manos privadas puedan modificar el criterio de rentabilidad social que el ferrocarril debe tener.

Capítulo 2

EMPLEO Y PROMOCION PROFESIONAL

Desde el Sindicato Ferroviario planteamos que para conseguir el modelo de ferrocarril que nosotros defendemos, no sólo es necesario mantener sino que es necesario recuperar las cargas de trabajo que garanticen el empleo público en el ferrocarril.

La paralización de los procesos de externalización y la recuperación de cargas de trabajo debería ser un objetivo a conseguir en todo momento.

Es cierto que los avances tecnológicos suponen, en muchas ocasiones, una simplificación de las actividades y en consecuencia las necesidades de personal para realizarlas son menores. Ahora bien, los beneficios que reportan esos avances, deben revertir también en el conjunto de los ferroviarios y ferroviarias, y no sólo y de forma exclusiva en los intereses empresariales.

La creación de nuevo empleo en el ferrocarril supondría reducir el alto grado de empleo precario existente y garantizaría la necesaria promoción profesional de los ferroviarios y las ferroviarias.

