



### 1 DE MAYO: ORGANÍZATE Y LUCHA

La situación laboral actual se caracteriza por un **retroceso generalizado de los derechos sociales, laborales y económicos de la clase trabajadora**. A pesar de las campañas institucionales que insisten en una recuperación sostenida del empleo, se constata una precarización estructural del trabajo, una pérdida continuada del poder adquisitivo y una desigualdad creciente.

Las políticas ferroviarias no escapan a esta lógica. **El proceso de fragmentación, liberalización y privatización del sistema público ferroviario, iniciado hace décadas, se ha acelerado**. El ferrocarril ha dejado de concebirse como servicio esencial para convertirse en espacio de negocio para empresas privadas, constructoras y multinacionales.

Este modelo ha traído consigo un **deterioro constante de las condiciones laborales, de la seguridad y de la calidad del servicio**. La entrada de operadores como Ouigo e Iryo en las rutas rentables únicamente ha reducido los ingresos de Renfe sin traducirse en mejoras reales ni para la ciudadanía ni para las plantillas.

El peligro no se limita a la Alta Velocidad. **Las Obligaciones de Servicio Público (OSP)**, que han garantizado hasta ahora el acceso ferroviario en zonas no rentables, están amenazadas por la lógica mercantil. Su licitación a operadores privados y la transferencia de líneas y activos a las comunidades autónomas, sin garantías de servicio público y con criterios políticos coyunturales, suponen un nuevo paso en el desmantelamiento del modelo estatal y vertebrador.

**Renfe y Adif sufren una descapitalización sostenida**. Falta de personal, precariedad, externalización de funciones esenciales y descoordinación técnica forman ya parte de la normalidad. En los centros de trabajo convive personal de empresas públicas y privadas que desempeñan **funciones equivalentes en condiciones laborales claramente desiguales**. A ello se suma la existencia de empresas low-cost como LogiRail o el proceso de venta de Renfe Mercancías a MSC, que anticipa su conversión en operador subordinado a intereses privados.

Este proceso de vaciamiento interno se ve agravado por **la creciente utilización del ferrocarril como moneda de cambio político**, intercambiado por apoyos parlamentarios sin tener en cuenta el interés general. Las direcciones de las empresas públicas han pasado a estar ocupadas por cargos de designación política, en muchos casos sin experiencia ni conocimientos del ámbito ferroviario. Esta lógica de reparto de poder, desligada de cualquier planificación técnica o social, compromete gravemente la calidad del servicio, debilita la cohesión territorial y deteriora las condiciones laborales del sector. **Al mismo tiempo que pone en riesgo el futuro del ferrocarril como servicio público al servicio de la sociedad**.

En este contexto, cobra más sentido que nunca la existencia del SFF-CGT. **Fuimos, somos y seremos la esperanza para el ferrocarril y para quienes trabajan en él**. Es necesario organizarnos y luchar por las condiciones laborales de la clase trabajadora y por el modelo de ferrocarril público social y sostenible que necesitamos. Por ello, animamos a todas las personas trabajadoras del ferrocarril a acudir a las manifestaciones que están convocadas en sus territorios por el 1 de mayo.

**VIVA EL 1 DE MAYO. VIVA LA LUCHA DE LA CLASE TRABAJADORA**