

Provincia  
Valencia

# EL DESCRÉDITO DE CERCANÍAS

*“Renfe ha admitido que la puntualidad de todas sus redes de Cercanías, sin excepción alguna, presenta registros de puntualidad peores a los cosechados hace cinco años, siendo las redes de Valencia, Asturias y Murcia las que peores registros presentan en comparación a 2013”. (Diario La Vanguardia) \**

Por impuntualidad *“La red de Cercanías de Valencia registró durante el primer semestre el peor de los registros. Se trata de la única red que no alcanzó el 90% de trenes puntuales (88,8%) \* y por supresiones “...siendo las principales causas imputables a Renfe las averías de material o la gestión del operador, según el texto (alude a la respuesta Parlamentaria). En esta ocasión, vuelve a ser la red de Cercanías de València la que presenta peores datos, ya que, si en 2013 contabilizaba un 0,1 % de supresiones, en el primer semestre de 2018 suspendió el 4,5 % de sus servicios, por delante de Madrid y Murcia”. \**

Pues sí. La prensa nacional se hace eco de lo que CCOO lleva denunciando en el Comité Provincial de Valencia, y que la empresa parece desconocer.

Hace años se inició una dinámica de externalizar todo aquello que fuese posible, y que dio lugar al comienzo del citado descrédito al sustituir al profesional de Renfe (el antiguo factor) por personal sin formación alguna. Se continuó con la “caza” del viajero defraudador, una especie de delirio paranoide que llevaba a pensar que había una gran bolsa de fraude en el uso (o no) de títulos de transporte. Siguió (y continúa) el despropósito en la confección de Tarjetas sin contacto (TSC), que ha amparado además el movimiento de personal de manera irregular. Se ha perpetuado una política de gestión de recursos que dificulta todavía más el dar solución a los problemas de falta de personal. Decimos esto por la existencia de un importante desfase entre las plantillas teóricas y en los puestos que les corresponde (lo que la Dirección cree que es) y la realidad (lo que es y la Dirección dice desconocer).

Con la figura del Interventor (OCE N1) se ha ido jugando: ahora bajas del tren y controlas en destino, ahora subes al tren y tus funciones las contrato (así se facilita emplear a toda la parentela, afines, y muchachada, y de paso otros afilian en ese caladero).

Capítulo aparte merece el personal del Centro de Gestión, que se ve desbordado ante tanta supresión, retrasos e incidencias. La falta de una plantilla suficiente y estable para afrontar el día a día amenaza con colapsar aún más el deteriorado servicio de Cercanías. Es preciso dotar al Centro de Gestión de los medios necesarios. Este personal acaba siendo la diana a la que dirigirse para lo que sea.

Suma y sigue. El próximo capítulo será el de la movilidad y cómo (o en qué número) se cubrirá el déficit de personal. Y para que Valencia no sea de nuevo una comparsa a los ojos de una Dirección que desconoce la realidad, **CCOO va a convocar y llevar a cabo todas las acciones necesarias para que la plantilla de comercial se establezca, de acuerdo con las necesidades de explotación actuales y futuras, p.ej. la ampliación de la OSP de Castellón a Vinaroz que se va a poner en marcha sin personal comercial de trenes y externalizada la labor comercial en las estaciones. Basta ya de con menos hacer más, basta ya de recortes en personal, basta ya de precarizar el empleo, debemos desterrar las categorías de ingreso, y basta ya de mala gestión.**

**EL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL O ES PÚBLICO O NO SERÁ.**



[www.ferroviario.fsc.ccoo.es/](http://www.ferroviario.fsc.ccoo.es/)



[comunicacion-fe@fsc.ccoo.es](mailto:comunicacion-fe@fsc.ccoo.es)



[facebook.com/  
FerroviariosCcoonectados](https://facebook.com/FerroviariosCcoonectados)



[@CCOO\\_FER](https://twitter.com/CCOO_FER)



[@ccooferroviario  
telegram.me/ccooferroviario](https://telegram.me/ccooferroviario)