

Las medidas impuestas por el Ministerio no han contado con participación alguna de la representación de los trabajadores, lo que obliga también a una respuesta contundente por parte de todos los Sindicatos. **CGT** ya convocó **movilizaciones** para este verano, que desconvocamos por respeto a las víctimas del accidente de Santiago, dando oportunidad a que el Ministerio se replantea el modelo de ferrocarril, cosa que no ha hecho.

¿ **Q**UÉ TIPO DE MOVILIZACIONES SE VAN A LLEVAR A CABO? ¿POR QUÉ NO CONVOCAN LA TOTALIDAD DE SINDICATOS?

Además del calendario de paros y huelgas, **CGT** junto al SF han convocado una **manifestación** en Madrid el próximo día 23, **acciones** reivindicativas en las provincias y **reuniones** con otros colectivos (asociaciones de vecinos, ecologistas, partidos políticos...). De esta forma sacamos a la opinión pública un problema que también les afecta directamente: la destrucción del ferrocarril público y su sometimiento al beneficio privado.

El resto de sindicatos (UGT, CCOO, SCF y SEMAF), a pesar del llamamiento a la unidad que hemos reiterado entienden que hay margen para una hipotética negociación, por lo que de momento no se movilizan. La mano sigue tendida a la unidad de acción, que desde **CGT** entendemos como necesaria en estas circunstancias. Creemos que los/as trabajadores/as les deben de **exigir** contundencia ante una política de hechos consumados tan lesiva para todos/as.

¿ **Q**UÉ NEGOCIACIÓN PRETENDE EL MINISTERIO?.

El Ministerio solo quiere hablar de ERES baratos (más destrucción de empleo), habla de un convenio único para las sociedades anónimas (impensable ante S.A. abiertas al capital privado y con la reforma laboral vigente), de permeabilidad entre empresas (como la supuesta permeabilidad entre RENFE OPERADORA y ADIF del XV C.C.) y el mapa sindical (¿se refieren a derechos sindicales?). Nada de lo propuesto va a redundar en beneficio de trabajadores/as y usuarios/as, por lo que **la movilización se hace más necesaria que nunca.**

¿ **Q**UÉ TENEMOS QUE PERDER?

Sin luchar, **TODO**. Movilizándonos al menos tenemos esperanza de poder cambiar las cosas. Es un problema de **DIGNIDAD** y de **SUPERVIVENCIA** en términos laborales y sociales, creemos que no hay excusas para no intentarlo. **Debemos participar activamente en todas las acciones que se convoquen**, de lo contrario estaremos facilitando que toda esta agresión se haga efectiva de forma inmediata, con las consecuencias que hemos explicado.

SE TRATA DE NUESTRO FUTURO LABORAL Y SOCIAL Y NOS AFECTA A TODOS/AS. ANTE EL DESMANTELAMIENTO Y LA PRIVATIZACIÓN: MOVILIZACIÓN!!!!



DESTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL PÚBLICO

SEGREGACIÓN DE RENFE OPERADORA EN CUATRO S.A.

DIVISIÓN DE ADIF EN DOS EMPRESAS

SITUACIÓN DEL RESTO DE EMPRESAS FERROVIARIAS

¿POR QUÉ?
¿PARA QUÉ?



¿ QUÉ HA APROBADO EL CONSEJO DE MINISTROS DEL PASADO DÍA 27/09/13?

La aplicación efectiva del RDL 22/12, **segregando RENFE OPERADORA** en cuatro sociedades anónimas (Viajeros, Mercancías, Talleres y Alquiler de Material Ferroviario). El día 14 se ha iniciado el periodo de consultas al que le obliga el ET (art.44.9), para la subrogación del personal a cada una de ellas, con la intención de tenerlo preparado para su aprobación definitiva en el Consejo de Ministros del próximo día 25 de octubre. Está al caer la aprobación de la **división de ADIF** en dos empresas: ADIF Alta Velocidad y ADIF Convencional.

¿ QUÉ ESTRUCTURA TENDRÁN Y COMO FUNCIONARÁN LAS EMPRESAS SURGIDAS POR LA APLICACIÓN DE ESTAS MEDIDAS?

Las sociedades anónimas nacen con su propio presupuesto, cuenta de resultados, el personal asignado y abiertas al capital privado, no recibirán subvención pública, excepto lo considerado servicio público. Deberán por tanto competir, tanto entre ellas como con el resto de empresas ferroviarias que entren en la explotación del transporte ferroviario, lo que el gobierno va a facilitar alquilando el material pagado entre todos a precio de ganga a sus "amigos". Una de ellas, Mercancías, ya nace en quiebra técnica, ante la desastrosa política desarrollada en este ámbito por los sucesivos gobiernos.

Respecto a ADIF, el denominado ADIF A.V. se mantendrá como Entidad Pública Empresarial, recogerá lo que da ingresos (Alta Velocidad y Fibra óptica), que van también a regalar al capital privado, lo formarán unas 350 personas (Cuadros Técnicos). El otro ADIF (Convencional) tendrá consideración de administración pública, se le asigna el resto de la plantilla (unos 13.000 trabajadores), trabajará por convenio o acuerdos con el ADIF "rico", que podrá contratar servicios con otras empresas privadas. No hay que olvidar que ya existe una empresa privada (TP Ferro), que está explotando la línea Figueres-Vilafant-Perpignan.

Pasaremos a competir directamente con la empresa privada.

¿ QUÉ PASA CON EMPLEO Y LAS CONDICIONES DE TRABAJO?

Una división de estas características supondrá la eliminación de empleo y de la actual normativa laboral, ya que las empresas, en un escenario de competencia directa y con aportación de capital privado, tratarán de deshacerse de la mayor parte de los trabajadores aprovechando la reforma laboral, mediante ERES baratos, para mejorar sus cuentas de resultados. La normativa laboral desaparecerá por la vía de los hechos ante la desaparición de la carga de trabajo que pasa al sector privado, que no asumirá en ningún caso convenios colectivos que sean lesivos para sus intereses (aterrizan para ganar dinero de forma inmediata). Conclusión: **despidos y precariedad laboral.**

¿ ESTAMOS YA NOTANDO ESTE PROCESO?

Evidentemente sí. Se están aplicando medidas que suponen la **desaparición de trenes** no considerados obligación de servicio público, que afectan directamente a las cargas de trabajo de la mayor parte del personal operativo (maquinistas, interventores, personal de venta e información), continúan los **cierres** de estaciones o la **reducción** del personal y horas de servicio en las mismas. Se están **privatizando** las terminales de mercancías y se pretende la reunificación de bases de mantenimiento y el **cierre** de muchas de ellas. Las empresas ya están optando por la **movilidad** geográfica y funcional a su antojo.

¿ ES EL ERE UNA SOLUCIÓN?

Nunca lo ha sido; aunque en otros tiempos pudiese haber significado una salida individual, lo cierto es que han servido para destruir empleo. Además, con la reforma laboral te marchas con una mano delante y otra detrás. Los ERES solamente servirán para dar aun más la puntilla al ferrocarril público. **Perjudicarán al que se vaya y al que se quede.**

¿ QUÉ ESTÁ OCURRIENDO CON EL RESTO DE EMPRESAS FERROVIARIAS? (Servicios auxiliares a bordo, en tierra y contratas).

Son sus trabajadores/as quienes hasta el momento están sufriendo más en sus carnes los efectos de la política de recortes y destrucción del ferrocarril, con múltiples **despidos** y **reducciones** de salario efectivas o mediante aceptación vía **amenaza** de despido, y con la **precarización** de sus condiciones de trabajo.

MOVILIZACIONES: ¿SON NECESARIAS? ¿QUÉ OBJETIVO PERSEGUIMOS? ¿ES TARDE PARA MOVILIZARSE?

Las consecuencias laborales son gravísimas, y a ellas se une la desaparición del ferrocarril como un servicio público, lo que va redundar tanto en el servicio que se preste al usuario como en la seguridad de la circulación (el accidente de Santiago es una consecuencia de la privatización y segregación de RENFE). Tenemos la obligación moral de movilizarnos porque nos jugamos el futuro y debemos de defender el servicio público con igual fuerza que se está y continúa haciendo con la educación y la sanidad. El objetivo es frenar la **privatización** y la **segregación** de empresas, garantizar el mantenimiento del **empleo y las condiciones de trabajo.**

Todavía estamos a tiempo, ya que las medidas quieren que sean efectivas a partir del 1 de Enero de 2014, en estos meses desarrollarán todo este proceso, por eso se convocan **paros** parciales continuados y 3 jornadas de **huelga** de 24 horas para todo el sector ferroviario en los meses de octubre, noviembre y diciembre.