



RENFE MERCANCÍAS Y TODO EL SECTOR FERROVIARIO REQUIEREN DE UNA RESPUESTA SOCIAL Y SINDICAL CONTUNDENTE

Desde la división de Renfe en sociedades anónimas, algo que se anunció como una estrategia para fomentar las distintas áreas de negocios, la sociedad Renfe Mercancías ha pasado por distintos planes de viabilidad, enfocados principalmente a la pérdida de empleo.

Recientemente se ha anunciado que la CNMC ha impuesto una sanción a Renfe Mercancías de 65 millones de euros, que supone la mayor multa jamás impuesta a una empresa por dicho organismo. La sanción, por supuestas prácticas contrarias a los intereses de las empresas operadoras privadas, es de tal magnitud, que supone el 30% del valor total de la sociedad. Esta sanción puede ser la puntilla final a la Sociedad de Mercancías y desde **CGT** sospechamos que todo esto responde al último paso en la hoja de ruta del desmantelamiento de la sociedad pública, para repartir material y mercado entre las privadas.

Hasta el momento sólo hemos tenido oportunidad de conocer y “negociar” un plan de recursos humanos destinado a reubicar, en las otras sociedades y en el EPE, a 146 trabajadores de la Sociedad de RENFE Mercancías, proceso al que **CGT** se ha opuesto y que no ha contado con el acuerdo de ningún sindicato del CGE, pretendiendo responsabilizar a los trabajadores de la mala gestión llevada a cabo en esta sociedad.

Al igual que Renfe Mercancías está siendo apuntillada por la mala gestión, multas y pérdidas de cargas de trabajo a favor de las privadas, los cierres de talleres, con toda su infraestructura y capacidad de mantenimiento y reparación, están sucediéndose a gran velocidad, cediendo cargas de trabajo rentable económicamente a empresas privadas de fabricación y mantenimiento. Es lo mismo que ocurre con los puestos de información y venta en las estaciones, abocados al cierre o a la cesión para privadas y otros muchos servicios de mantenimiento de infraestructura, electrificación, señalización etc.

En **CGT** no cabe duda que Renfe Mercancías S.A. es la punta de lanza y mesa de ensayos del desmantelamiento de todas las sociedades del grupo, y tenemos fundados recelos que esta sanción es una seria y firme advertencia a lo que vendrá en breve, si se permite desde el Ministerio la entrada de Operadores privados en Viajeros. En este punto cabe recordar que el Cuarto Paquete de la Unión Europea, en contra de lo que se está resaltando en la interesada prensa, no obliga a que entren operadores privados, sino que es una decisión política en última instancia, pues reserva la posibilidad de entregar toda la operatividad ferroviaria de los distintos países miembros a un solo operador, con un compromiso de calidad y capacidad demostrada para prestar el servicio, que puede (y debe) ser el operador público de referencia.

Desde CGT solicitaremos reuniones extraordinarias de los Comités Generales para acordar actuaciones encaminadas a defender el carácter público de nuestras empresas, la internalización de cargas de trabajo, y un cambio en la gestión del sector público ferroviario, que con voluntad política, y una gestión adecuada con visión de servicio público para todos, no solo generaría riqueza económica a las arcas públicas, sino también empleo de calidad, y mejoras sociales, a través de un servicio público estratégico y de calidad.

**EL PATRIMONIO PÚBLICO FERROVIARIO PERTENECE A TODA LA SOCIEDAD PARA EL
BENEFICIO DE TODXS, Y NO DEBE SER ENTREGADO A EXPOLIADORES PARA EL LUCRO
DE UNOS CUANTOS.**