



CONTRA LA SEGREGACIÓN DE RENFE: MOVILIZACIÓN

Adjuntamos a este comunicado la **PRESENTACIÓN-RESUMEN** del proceso de **SEGREGACIÓN-FUSIÓN** de la empresa, como parte de los documentos que valoraron los Consejeros de Renfe-Operadora como justificación del proceso segregador en la reunión del Consejo de Administración del pasado 27 de junio, donde fue aprobado para su remisión al Consejo de Ministros, que tiene prevista su ratificación durante este mes de julio.

Esta presentación es lo suficientemente clara para entender el **modelo de empresa que quiere implantar el gobierno** en aplicación de su RDL 22/2012 y los **pasos que van a seguir para su puesta en marcha**. Destacar el **gráfico recogido en la pág. 4** del documento. Aquí se detalla el **modelo de empresa anterior y el propuesto**:

- ✓ En la situación actual nos encontramos con una Entidad Pública Empresarial RO que está integrada por áreas de actividad. De la Entidad Pública cuelgan filiales y empresas participadas, que no forman parte de la propia Entidad, en las que RO tiene participaciones y que en la actualidad están en procesos de desinversión.
- ✓ El modelo de futuro propuesto varía radicalmente este planteamiento: la Entidad Pública Empresarial RO ya solo abarcará el ámbito del Corporativo, que dependerá directamente del Ministerio de Fomento. De RO se segregan las áreas de actividad de Viajeros y Talleres y se fusiona-segrega Mercancías en otra S.A. junto a Multi, Irión y Contrén. Las tres nuevas Sociedades ahora ya no formarán parte de la Entidad Pública, serán S.A. independientes participadas en el 100% del capital por la nueva EPE RO (actual Corporativo).

Las S.A., ahora con capital 100% público, dejarán de depender de la Entida Pública cuando el 51% de ese capital sea aportado por terceros, desde ese momento serán los que marquen el rumbo de la nueva sociedad a través de su mayoría en el correspondiente Consejo de Administración.

Por último crean la S.A. encargada del Alquiler de Material Ferroviario supuestamente "excedentario" (ROSCO) que dependerá de la EPE RO (100% de capital ahora, veremos en el futuro) y que, con aportación de material rodante público y poca deuda, trabajará desde dentro del modelo de empresa directamente contra el resto de las S.A.

Cualquier **contrato que realice el ROSCO en el ámbito nacional irá en detrimento de las nuevas S.A. y afectará directamente al nivel de empleo de estas**. Esto no tiene ningún sentido, va en contra de la **viabilidad de las nuevas empresas y del futuro de sus puestos de trabajo**.

También **se traspasan las deudas generadas por los anteriores y por los actuales gestores** (ppsoe, MFOM, Consejo de Admón. y Dirección) por la **compra indiscriminada de material que ahora nutre al ROSCO**, y que se adjudica en el **96,5% a las S.A.** (el 84,43% para Viajeros, 5,75% Talleres y 6,32 Mercancías) y la menor parte de la misma se adjudica a la EPE RO (2,18%) y al ROSCO (1,32%). En el proceso de segregación de Renfe-O y Adif, al menos, eliminaron las deudas.

El modelo de holding elegido **responde únicamente al propósito de liberalizar servicios ferroviarios a partir del 31 de julio** para dar entrada en el sistema público ferroviario a los “apadrinados” del gobierno y a las multinacionales del Sector, **mantiene a los gestores** que han llevado a la empresa a la situación económica actual **bajo el paraguas de la Entidad Público Empresarial dependiendo del MFOM y pone a los pies de los caballos a los trabajadores** que van a parar a las nuevas S.A.

Para ello establece dos fórmulas que van en detrimento del volumen de negocio de las nuevas S.A. de Viajeros y Mercancías: la **competencia con el ROSCO** y la **competencia con otros operadores ferroviarios que se hagan con los concursos para la explotación de servicios**, que se iniciarán con la **licitación de la primera concesión en 2014** para terminar el proceso con la **licitación del último corredor en 2026**. Fecha final del proceso liberalizador.

Teniendo en cuenta las **más que dudosas proyecciones o hipótesis de futuro** que se realizan para cada una de las nuevas S.A., basadas en hipotéticas mejoras económicas, **podemos concluir sin mucho margen de error que esta segregación-fusión responde al interés económico de unos pocos en detrimento de todos los ciudadanos**.

CGT propone otro modelo de ferrocarril, el que solicitan los ciudadanos: **público y social**, alejado de especulaciones financieras y obras faraónicas. **Es posible otro ferrocarril que genere beneficio social y al servicio del ciudadano** y todo esto es compatible con acortar drásticamente los tiempos de viaje sin necesidad de ser los que más kilómetros de vía de AV tiene en el mundo en comparación con su población.

Todavía estamos a tiempo. **CGT no va a mirar para otro lado mientras privatizan los servicios ferroviarios**. Lo estamos viendo todos los días entre el resto de compañeros del Sector Ferroviario y en nuestra propia empresa: **amenazas de despidos colectivos, cambios en las condiciones de trabajo y privatización**.

Contra todas estas medidas y contra la aplicación del RDL 22/2012 hemos convocado las siguientes jornadas de huelgas:

- ✓ Día **31 de julio**, de **00.00 a 23.00** horas.
- ✓ Días **14 y 30 de agosto**, **2 horas por turno** de trabajo: en turno de mañana de de **07,00 a 09,00** horas; de tarde de **19,00 a 21,00** horas y de noche de las **00.00 a las 02,00** horas de los días **15 y 31 de agosto**.

Existen otros modelos de ferrocarril y de holding de empresas como el alemán, que **integra infraestructura y transporte**, organizado en divisiones o **áreas de actividad**, que aplica la separación contable, porque **ninguna Ley o Directiva comunitaria exige la segregación de servicios**, la **ÚNICA OBLIGACIÓN es la SEPARACIÓN CONTABLE ENTRE ACTIVIDADES**.

En este país se impone por motivos ideológicos el modelo neoliberal al reflejo del inglés, totalmente fracasado, que segregó, licitó y privatizó su sistema ferroviario y que tras varios accidentes, mal servicio, varios desfalcos y muchos despidos, tuvieron que sanear con dinero público tanto despropósito. Hacia ese modelo de ferrocarril nos encaminamos. **CGT está dispuesta a dar batalla ... Y TÚ QUE HARÁS**.

**CONTRA LOS PLANES DEL MINISTERIO NO QUEDA
OTRO CAMINO: MOVILIZACIÓN YA!
DE TI DEPENDE, VEN A LUCHAR CON CGT**

