

## ¿OTRO PLAN ESTRATÉGICO? VIEJAS IDEAS, NUEVAS CABEZAS

El 29 de abril, CGT mantuvo una reunión con el nuevo DG de Fabricación y Mantenimiento, como toma de contacto inicial en la que nos explicaron la afectación del Plan Estratégico a los talleres y su personal. Volvieron a disfrazar el viejo Plan y exponerlo como el “nuevo” Plan, pero lo cierto es que siguen apostando por la industria privada, ya que entienden que al estar participada por Renfe ésta se considera como mantenimiento interno, llegando a asegurar que así hacemos el 100% del mantenimiento del parque de Renfe.

En el mejor de los casos hablaron de realizar con recursos propios el 50 % con la intención de llegar a esa cifra también en el mantenimiento del AVE, conforme vayan venciendo los contratos (2019-2022) y para ello, quieren crear una nueva sociedad mixta con Talgo, porque la anterior nunca funcionó.

Lo más perverso es la intención manifestada de que el mantenimiento interno con recursos propios será comparado con el que realice la privada, lo que supone una evidencia más de la no apuesta de RENFE por internalizar el mantenimiento con recursos propios. Con este Plan, el sector privado se asegura aún más el goloso bocado que supone la gestión y el control del mantenimiento, quedando en un segundo plano los intereses de ese mantenimiento por parte del sector público.

Por lo demás, todo son buenas intenciones dentro del actual panorama: falta personal, muchas instalaciones necesitan grandes inversiones, la tasa de reposición es insuficiente, la plantilla tiene una edad media muy elevada, problemas con los repuestos, falta de EPI'S y así un largo etc.

Con este panorama pretenden además, que seamos flexibles y nos adaptemos a las circunstancias del mercado y del operador en relación a la disponibilidad de la flota, pareciendo que se les olvida el “esfuerzo” realizado por los compañer@s de nuevo ingreso, con unas condiciones económicas que suponen pérdidas de casi el 50% de salario, imposición de turnos, movilidad a ciegas y opaca, etc.

Por si lo anterior fuera insuficiente, también pretenden negociar los distintos acuerdos de ATL por estar muy obsoletos, eso sí, con más agilidad y operatividad sin contraprestaciones económicas.

Como guinda del pastel, sobre la reducción de jornada no obtuvimos ni siquiera aclaración de la posición que tienen en Fabricación y Mantenimiento, remitiéndonos a la negociación con el Corporativo. Reducción hasta las 37,5 horas en cómputo semanal y que llevamos esperando desde JULIO DE 2018.

Nos sorprende que los sindicatos mayoritarios ahora salgan vociferando por el futuro de los talleres, ya que los gestores que ha tenido Fabricación y Mantenimiento no les han importado l@s trabajadores/as de talleres, siguiendo la línea de convertirse en gestores del mantenimiento, sin importarles que ese mantenimiento se realice con trabajadores ferroviarios.

**Desde CGT seguimos defendiendo que el Mantenimiento debe ser realizado con personal de Renfe, con empleo público y de calidad, y por eso seguimos luchando contra el desmantelamiento del ferrocarril como servicio público.**

**¡VEN CON CGT PARA DEFENDER TU PUESTO DE TRABAJO!**