

## Todo ha cambiado

**07 de enero de 2021.-** Desde UGT no solemos contestar los comunicados de otras organizaciones sindicales porque consideramos que ese tipo de peleas no son las que reclaman la plantilla y, por supuesto, no suelen resolver sus problemas, que es lo que nos debería preocupar a todos.

Sin embargo, hemos valorado la situación concluyendo que no podemos dejar pasar por alto el hecho de que cinco organizaciones sindicales que aglutinan conjuntamente casi el 80% de la representación en servicios a bordo y logística lancen un comunicado de fin de año preguntándose “¿qué ha cambiado?”, fundamentalmente por la gravedad de insultos y acusaciones sin fundamento que vierten en su panfleto.

¿Qué ha cambiado? Pues, desgraciadamente, **todo ha cambiado**. Hemos finalizado un año en el que una **pandemia** ha paralizado el país durante meses, provocando una **crisis económica mundial** sin precedentes y a las puertas de una **liberalización** del servicio ferroviario de viajeros mandatada por Europa, donde RENFE, la empresa que contrata, tiene que ser competitiva para poder seguir manteniendo nuestra actividad. Casi nada.

Eso conlleva un **modelo de licitación distinto**, que parece ser que algunos no comprenden y que otros afirman públicamente desconocer y, por tanto, hablan de oídas. Con una **designación económica que el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales ha dado por buena**, rechazando la impugnación del pliego por parte del sindicato mayoritario. Eso sí, esta acción, aunque legítima, provocará un nuevo retraso en la adjudicación del concurso, avocando a los trabajadores a más meses de incertidumbre.

Una impugnación realizada hace meses, de la que UGT fuimos conocedores en una reunión porque Ferrovial lo trasladó a todos los asistentes y que hasta hace poco ese sindicato no había mencionado a la plantilla. Igual que sigue sin explicar lo que ocurre con la actividad de la logística y la dependencia de ADIF. Cuanto menos, resulta curioso que ellos sean los que hablen de punteo.

Con respecto a la licitación de 2013, si bien es cierto que la cuantía total propuesta en la licitación era de 407 millones de euros, esta cuantía estaba destinada a los 4 años de contrato más los 24 meses de prórroga. La realidad es que **la adjudicación final se hizo por 269 millones de euros para cuatro años**, por lo que la comparativa que realizan en su panfleto en relación con las licitaciones anteriores está trufada ya que el resto de cantidades se asignaron para 4 años de contrato, sin atender a las cuantías por posibles prórrogas. Por

cierto, una cuantía similar a la cifra asignada a la licitación fallida de 2019 y por la cual ninguna de esas organizaciones sindicales autoproclamadas portadoras de la *verdad verdadera*, se movilizaron.

No obstante, por supuesto que hay cosas que nos preocupan y **estamos trabajando para evitar que pudieran producirse situaciones perjudiciales para la plantilla** y, especialmente, para el empleo. Para ello, llevamos meses trabajando en varias propuestas y frentes, de manera pública y notoria, comunicando puntualmente a la plantilla en general y a la afiliación de UGT en particular, **nuestros pasos y propuestas**. Os recordamos:

1. Trabajamos para **evitar** que RENFE pueda aceptar una oferta temeraria (**dumping**) que ponga en riesgo los puestos de trabajo y las condiciones laborales en un futuro.
2. Seguimos buscando una **alternativa para los primeros pasos del contrato**, ya que es posible que no se pueda prestar la totalidad del servicio de catering ni se encuentren operativas la totalidad de las circulaciones.
3. Seguimos buscando y proponiendo **nuevas fórmulas que permitan reanudar el servicio** de catering y cafetería a bordo con las nuevas restricciones sanitarias.

En definitiva, desde UGT hemos tomado un camino diferente para defender los derechos de los trabajadores, una decisión que, por mucho que les incomode, resulta que es tan legítima como la del resto de organizaciones. Si en otras situaciones hemos sido capaces de lograr un consenso y hemos emprendido acciones conjuntas, como ocurrió con la aplicación inicial del ERTE, en este caso consideramos que su estrategia de manifestarse sin hacer nada más no era la adecuada, ya que nos encontramos ante una carrera de fondo y lo único que parecen conseguir es desgastar más a la plantilla que a la propia RENFE. Posiblemente, deberían plantearse que algo no están haciendo bien, aunque ostenten el 80% de la representación, en lugar de cargar contra **la única organización sindical que realiza propuestas alternativas**.

Por último, manifestamos lo mucho que nos apena que con la incertidumbre que llevamos arrastrando desde marzo empleen su tiempo en desprestigiar la labor de otra sección sindical, la compartan o no, y las reuniones con el portavoz del PSOE de la Comisión de Transportes, con el cual ellos mismos también se han reunido. No obstante, consideramos que la última frase de su panfleto deja claro cuál es su único objetivo: **obtener rédito sindical** a pesar de la incertidumbre y la tragedia que esta situación está suponiendo para la mayor parte de la plantilla.

**UN SINDICATO NO SE MIDE POR LO QUE PIDE,  
SINO POR LO QUE CONSIGUE**

