

**SFF****CGT****063**

24/06/08

adif

PRIVATIZACIÓN VÍA “DECRETAZO”

SERVICIOS ADICIONALES, AUXILIARES Y COMPLEMENTARIOS EN ADIF

EL GOBIERNO ARREMETE CONTRA LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

El Presidente del Gobierno presentó ayer en la sede del Consejo Económico y Social (CES) el Informe Económico del Presidente del Gobierno 2008. El Informe de 2008, elaborado por la Oficina Económica del Presidente, está estructurado en varios capítulos, entre ellos **la separación jurídica del área de mercancías por ferrocarril de Renfe Operadora, creando una sociedad independiente y el desarrollo reglamentario de la liberalización de los servicios auxiliares al transporte ferroviario para adaptar mejor estos servicios a las necesidades de los operadores de mercancías.** “La idea principal que subyace en la estructura del Informe es la necesidad de seguir avanzando en el cambio del modelo productivo en España”, lo que debemos interpretar como **un paso más para la privatización de los servicios por ferrocarril.**

Según la **Ley 39/2003, de 17 noviembre Ley del Sector Ferroviario en su TÍTULO III, se definen la “Prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares” en el Artículo 40.**

Son servicios ferroviarios adicionales, complementarios y **auxiliares los definidos como tales en el anexo de esta Ley**, que tienden a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario.

ANEXO de la Ley 39/2003, de 17 noviembre Ley del Sector Ferroviario donde se reflejan los conceptos que se manejan en la Ley.

Servicios adicionales: son servicios adicionales, los de acceso desde la vía a las instalaciones de mantenimiento, reparación y suministro existentes en la Red Ferroviaria de Interés General, concretamente:

- a) Las de aprovisionamiento de combustible.
- b) Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible.
- c) Las de formación de trenes.
- d) Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
- e) Las terminales de carga.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, únicamente, podrá rechazar las demandas de empresas ferroviarias si existen alternativas viables en condiciones de mercado.

Servicios complementarios: son servicios complementarios, aquellos que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda ofrecer a las empresas ferroviarias, quedando aquél obligado a prestarlos a las que lo soliciten. Tales servicios pueden comprender:

- a) La corriente de tracción.
- b) El precalentamiento de trenes de viajeros.
- c) El suministro de combustible, servicio de maniobras y cualquier otro suministrado en las instalaciones de los servicios de acceso.

d) Los específicos para control del transporte de mercancías peligrosas y para la asistencia a la circulación de convoyes especiales.

Servicios auxiliares: son servicios auxiliares, los que las empresas ferroviarias pueden solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias u otros prestadores. No obstante, en este caso, el administrador de infraestructuras ferroviarias no estará obligado a prestarlos.

Entre estos servicios se incluyen:

- a) El acceso a la red de telecomunicación.
- b) El suministro de información complementaria.
- c) La inspección técnica del material rodante.

OTRAS MEDIDAS QUE NOS AFECTAN

19. Reducción de la oferta pública de empleo, con la excepción de los servicios esenciales.

Medida: La congelación afectará a la contratación en 2009 y se acompañará de un plan de reasignación de trabajadores públicos entre las distintas unidades administrativas. En cualquier caso, la tasa de reposición en los sectores considerados esenciales por el Gobierno no se verá afectada.

Compromiso: La oferta pública de empleo para 2009 se reducirá al 30 por 100 respecto a la de 2008, excepto la dotación imprescindible para los servicios públicos esenciales, especialmente de seguridad, justicia e inspección de trabajo.

La reducción del Empleo Público es una apuesta a la continuidad del traspaso hacia la privatización y precarización del empleo, lo cual es un claro síntoma del modelo neoliberal por el que apuesta el gobierno y va a afectar en la calidad del servicio prestado por las dos Entidades Públicas Empresariales al reducirse los ingresos necesarios para ofertar un servicio adecuado.

Es un paso más en el desarrollo de la LSF y consecuencia de la misma, estando contempladas en su texto las opciones que se apuntan en las medidas a adoptar. **Llevamos advirtiéndolo desde que se publicó el borrador de la Ley, movilizándonos en solitario por impedir que ocurriera lo que ya está pasando, otros prefirieron cambiarlo por derechos sindicales en el XV CC.**

Estas son las consecuencias que, aunque ya no sean sorprendentes para nadie no por ello son menos lesivas para los trabajadores y el servicio ferroviario, mucho nos tememos que afectando tanto a los servicios auxiliares como a los adicionales y complementarios. Esto puede afectar a las actividades de Terminales Mercancías, Infraestructura y Circulación.

Por lo tanto, **estamos entrando en un momento delicado para la supervivencia pública de servicios que presta el ADIF.** La privatización toma carta de naturaleza gracias a la aplicación de una política de transportes que pasa por autoproclamarse necesaria, gracias a la práctica de una política económica neoliberal que tiene como consecuencia unos malos resultados. Las "platos rotos" de esta falta de previsión y pésima gestión de los tiempos de bonanza la pagamos trabajadores y ciudadanos al intentar paliarlas con una reducción en la prestación de los servicios públicos y la entrega en bandeja de los mismos al capital privado.

CGT va a convocar la Comisión de conflictos previa a la convocatoria de huelgas, sin perjuicio de las acciones unitarias que acordemos realizar en el comité General de Empresa mañana por la tarde en ADIF.

DEFIÉNDETE POR UNAS CONDICIONES DIGNAS

☎ 166.285 91-506.62.85 - FAX: 166.314 91-506.63.14
Apdo. Correos 40.175 28080-Madrid
www.sff-cgt.org / e-mail: sffcgt@gmail.com