

LA CNMC MULTA CON 118 MILLONES A 15 EMPRESAS POR REPARTIRSE CONCURSOS PÚBLICOS DE OBRAS FERROVIARIAS

CGT ha denunciado en ininidad de ocasiones las irregularidades a las que estábamos asistiendo desde hace años en los procesos de licitación de la Construcción y Mantenimiento, tanto en las de nuevas infraestructuras en la Red de Alta Velocidad como en la Red Convencional pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

Tal y como ya saben l@s ferroviari@s, **CGT siempre ha solicitado transparencia en los procedimientos de contratación** de empresas que venían a ocupar privadamente nuestro espacio como trabajadores y trabajadoras públicas, entre otras cosas, porque somos conscientes de que realmente lo que se está llevando a cabo es la precarización del empleo en nuestra empresa mediante este procedimiento irregular de contratación. Lamentablemente, **a día de hoy, es la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia (CNMC) la que nos ha tenido que dar la razón en cuanto a que estamos asistiendo a procesos irregulares**, tal y como se puede comprobar en artículos como los del siguiente enlace, en este caso referido a los cárteles de reparto de las licitaciones del mantenimiento de electrificación:

<https://blog.cnmc.es/2019/03/27/la-contratacion-publica-bajo-la-lupa-cartel-en-la-electrificacion-del-ave-1/>

<https://blog.cnmc.es/2019/03/28/los-carteles-de-la-electrificacion-al-detalle-2/>

La primera pregunta es, **¿qué responsabilidades se depurarán tras averiguarse que existe este entramado de empresas que se han estado apropiando ilegalmente de dinero público?** Mucho nos tememos que la multa impuesta, que también pagaremos entre todos y todas, no va a cambiar mucho la estructura que ha permitido que esto suceda, porque a día de hoy las licitaciones continúan.

La segunda pregunta que nos hacemos es, **¿para qué están los representantes sindicales en el Consejo de Administración si no aportan información sobre estos procesos?** Lamentablemente, la opacidad con la que se actúa es completamente contraria al buen gobierno de las empresas públicas, permitiendo que con dinero público se contraten actividades por parte de empresas privadas que perfectamente podríamos llevar a cabo los y las trabajadoras de ADIF.

El procedimiento de privatización del mantenimiento de las infraestructuras se vuelve contrario a cualquier lógica económica. Sirva de ejemplo algo que ya denunciábamos hace años: **la adjudicación de la licitación de apoyo al mantenimiento de electrificación en el año 2014, correspondiente a la Línea Aérea de Contacto y a las Subestaciones Eléctricas de Tracción.** La diferencia en el coste de realizar este mantenimiento con empresas privadas adjudicatarias o de hacerlo con emplead@s públic@s de la plantilla de Adif, supuso quintuplicar los gastos. El malgasto que supuso ese exceso económico habría servido para aumentar la plantilla y poder seguir de este modo asumiendo el mantenimiento de la RFIG a la que estamos obligados por ley. Pero la lógica que impera desde hace tiempo entre los gestores de

cualquier color político, acompañados por los sindicatos que desde el Consejo de Administración avalan estos ejercicios de privatización, es la de que hay que hacer ganar dinero a determinadas empresas en un trasvase de capital público.

Desde CGT calculamos en su día, una media diaria de 2.850 € de sobrecoste al desarrollar el mantenimiento preventivo con este tipo de contratos, lo que supone en 247 días laborables/año, un coste de 703,950 € por Base de Mantenimiento. Como el contrato fue de una empresa privada por Jefatura Territorial, si tenemos 18 jefaturas, conlleva un montante de 12.761.100 €/año, con lo que **se podría haber contratado, solamente con el sobrecoste resultante, a 324 trabajadores o trabajadoras/año.**

Pero no solo ha sido en esta licitación del mantenimiento de electrificación, sino que analizando la adjudicación del mantenimiento de las infraestructuras y vías de diciembre de 2017 por un plazo de dos años, se puede comprobar cómo se propiciaba la dualidad de plantilla en las funciones de inspección de la infraestructura y vía. Esto supuso un coste del 10% del contrato adjudicado. En este caso se produce otro tipo de expolio público, cuyos costes se resumen en la adjudicación, por 322 millones de € durante dos años, de las citadas inspecciones, algo que supuso un coste de 30 millones/€. **Pero lo realmente grave de esto es que había disponible una plantilla en ADIF en la rama de Conservación de Vía, con más de 1.100 trabajadores y trabajadoras repartidas en 160 Bases de mantenimiento por todo el Estado y que siempre habían desarrollado estas funciones, a las que se les eliminaba esta carga de trabajo por la duplicidad del mismo.** Los costes de esta práctica innecesaria habrían servido para contratar a 375 personas durante el periodo de duración del contrato.

Actualmente se da la paradoja de que, en parte de la Red Pública ferroviaria, no se puede operar con la maquinaria pesada (bateadoras y perfiladoras) necesaria para el mantenimiento por falta de personal de Adif que se responsabilice de las funciones inherentes a la Seguridad en la Circulación, algo que hasta la licitación de este contrato de Mantenimiento de la Infraestructura y Vía para los años 2018 y 2019, se desarrollaba con la maquinaria existente en Adif y con personal propio; es decir, **la calidad y seguridad del trabajo ha decaído alarmantemente.**

Para el año 2020, Adif tiene la intención de licitar el Mantenimiento de la Electrificación en la Red Convencional. La diferencia con el anterior contrato es que esta vez pretende aplicar los mismos criterios que en el contrato de Mantenimiento de la Infraestructura, es decir, contratando este trabajo como si no existiera personal de plantilla de ADIF. **Nuevamente el expolio está servido mediante estos procedimientos que solo son posibles con la relación entre partidos políticos y las empresas adjudicatarias, así como con la opacidad del Consejo de Administración y la aquiescencia de los sindicatos que, como han demostrado en RENFE, son capaces de patrocinar la precarización del empleo.**

Desde CGT seguiremos exigiendo que la plantilla de ADIF sea la necesaria para poder desarrollar las funciones que, como organismo público, tenemos obligación de prestar, y por supuesto exigiremos que los nuevos ingresos tengan los mismos derechos que los trabajadores y trabajadoras que ya son plantilla de esta empresa pública.

***AFÍLIATE CON LOS QUE LUCHAN DE FORMA TRANSPARENTE
POR EL EMPLEO PÚBLICO EN LAS EMPRESAS PÚBLICAS.***