



Comunicado 57

ADIF

Sector Federal Ferroviario

17 de mayo de 2022

CGT

MANTENIMIENTO, APRENDAMOS DE LA HISTORIA PARA NO CAER EN LOS MISMOS ERRORES

Hagamos un poco de memoria:

- **21 de mayo de 2019**, ante la filtración de un supuesto borrador del nuevo modelo de mantenimiento (NMM) se convoca reunión del CGE con la empresa para dar explicaciones y se llega a un acuerdo en el que la empresa se compromete a recuperar cargas de trabajo y que no perjudicará al personal de ADIF.
- **El 26 de junio de 2019**, el Consejo de Administración de Adif (donde están presentes CCOO y UGT), acuerda la aprobación del expediente de contratación, de los pliegos, del gasto y apertura del procedimiento de adjudicación del contrato de servicios de mantenimiento de las Instalaciones de Seguridad de Red Convencional.
- **El 29 de julio de 2019**, el SFF-CGT, se dirige a la Presidencia de Adif y a la **DG. de Gestión de Personas**, exigiendo la retirada de la nueva Licitación del servicio de mantenimiento de Instalaciones de Seguridad y la vuelta a las negociaciones acordadas en la reunión del 21 de mayo de 2019.
- **El 12 de septiembre de 2019**, se desarrolla reunión entre la Dirección de la empresa y el CGE, con objeto de dar respuesta lo solicitado por el CGE respecto a esta nueva licitación y se constata el desacuerdo de la Representación de Personal (**RP**) con los argumentos de la dirección de Adif.
- **30 de septiembre de 2019**, presentación oficial por parte de ADIF del modelo de mantenimiento.
- **Durante septiembre de 2019**, presentación de las licitaciones de “apoyo” al resto de servicios de Infraestructura.
- **5 y 20 de diciembre de 2019**, el SFF-CGT, **sin el apoyo** del resto de sindicatos, **convoca** para el 5 de diciembre **paros parciales de 4 horas por turno**, con un intento de negociación de la empresa, donde planteaba una serie de compromisos, ya manidos y repetitivos, sin ningún tipo de acuerdo, y un paro de 24 horas el día 20 de diciembre.
- **20 de mayo de 2020**, el SFF-CGT envía una carta al resto de sindicatos pertenecientes al CGE (CCOO, UGT, SCF y SF) para formar un frente unido contra la puesta en marcha del NMM en ADIF. No recibimos ninguna respuesta.
- **29 de julio de 2020**, desde el SFF-CGT presentamos una comisión de conflictos en contra del NMM.
- **16 de septiembre de 2020**, desde el SFF-CGT volvemos a enviar una segunda carta al resto del CGE para enfrentarnos a la aplicación del NMM en ADIF. Tampoco recibimos ninguna respuesta.
- **Durante los meses de octubre y noviembre de 2020**, el SFF-CGT, una vez más sin apoyo del resto de sindicatos, convoca paros parciales de 2 y 4 horas para luchar contra la aplicación del modelo de mantenimiento.
- **5 de mayo de 2020**, Aprobación, con el desacuerdo de la totalidad de la **RP**, y entrada en vigor del Procedimiento Específico de *Corte de Tensión en Líneas de Energía de Señalización de Alta Tensión y el PE de Cortes de Tensión en Líneas Aéreas de Contacto alimentadas en 25 kV c.a., 3kV c.c. y 1,5 kV c.c.* que abre la puerta a que el Responsable de Corte de Tensión, el Responsable de Tajo y el Responsable de Subestación ya no sea de ADIF.
- **Verano de 2020**, ADIF aplica, de manera unilateral, una movilidad geográfica forzosa a más de 30 trabajadores de infraestructura de todo el territorio nacional para que desempeñen su trabajo en jefaturas de Cataluña justificado por el déficit de personal.





Comunicado 57

ADIF

Sector Federal Ferroviario

17 de mayo de 2022

CGT

- **Julio 2020**, entra en vigor la INSTRUCCIÓN TÉCNICA ADIF-IT-301-001-007-SC-524 *Gestión y coordinación del Responsable Técnico cuando intervenga en la realización de trabajos regulados por el Reglamento de Circulación*.
- **Durante febrero y marzo de 2021**, el CGE (promovido por CGT) convoca una serie de paros parciales en ADIF en contra de los nuevos modelos de mantenimiento y de circulación.
- **El 24 de febrero de 2021**, una mayoría del CGE (CCOO, UGT y SCF) desconvoca los paros parciales, sin haberse llegado a realizar ninguno, en base a un acuerdo, que es menospreciado por la empresa unos días después (movilidades forzosas en Cataluña y pendiente de movimiento por AGM)
- **Marzo de 2021**, ADIF aplica, de forma unilateral, una movilidad forzosa al personal de Cataluña que esperaba su traslado y/o ascenso conseguido vía AGM.
- **25 de noviembre de 2021**, la empresa reúne al CGE para presentar el documento *Gestión de recursos de mantenimiento*, otra vuelta de tuerca más del NMM.
- **Diciembre 2021**, la empresa, una vez más de forma unilateral, aplica movilidades geográficas y funcionales en las provincias de Barcelona, Tarragona y Girona. El CGE sopesa un conflicto colectivo.
- **12 de enero de 2022**, se reúne el CGE para dar salida a la conflictividad en Cataluña. Desde el SFF-CGT planteamos una conflictividad a nivel general ya que esta situación es una consecuencia más del NMM. (CCOO, UGT y SCF) acuerda por mayoría devolver la pelota a los CCT afectados.
- **Marzo de 2022**, entrada en vigor la IT ADIF-IT-107-001-002-SC-311, que modifica la NAR 6/16 y viene a justificar la no utilización del ET en Trabajos Compatibles con la circulación ya que ADIF se inventa una figura llamada Coordinador de Actividades/trabajos que asimila a los ET y los PSHCT con una formación.
- **Abril y mayo de 2022**, ADIF convoca unas jornadas de comunicación para intentar convencer al personal de infraestructura que perder dinero es algo bueno. En dichas jornadas se nos informa que con todo el desarrollo normativo que ha hecho ADIF y el déficit de ET (no detallan números por servicios ni bases de mantenimiento) deriva en que el uso de la habilitación de ET solo está justificado para EVB, el resto de sistemas de seguridad los puede llevar a cabo un Piloto de Seguridad Habilitado para Concertar Trabajos, habilitaciones que ostenta el personal de las contrata. También mencionan 2 figuras (Responsable Técnico de los Trabajos y Coordinador de los Trabajos) que aparecen en diferente normativa técnica de ADIF pero que en ningún momento se ha negociado su inclusión en la normativa laboral ya que fueron pensadas para ser ejercidas por el personal de las empresas auxiliares (aquel que peores condiciones laborales tiene).
- A todo este desarrollo habría que sumar cierres de bases de mantenimiento y servicios, ampliaciones de ámbitos geográficos, conflictos laborales por cambios en los turnos y el intento de vaciado del servicio de ISM vía Acciones Generales de Movilidad.
- Como bonus, cabe recordar también, una vez más, que las contrata no solo disponen de Pilotos de Seguridad Habilitados para concertar trabajos, sino que también tienen por obligación contractual cubrir las averías en la infraestructura.

A estas alturas del viaje, agradecemos la sinceridad de aquellas personas que reconocen llevar 3 años ESPERANDO a que la empresa negocie el NMM (mientras se avanza en su aplicación), pero a nosotras nos parece una temeridad quedarnos sentadas mientras nos aplican un modelo privatizador. Debemos movilizarnos contundentemente para evitar que la historia se repita. Rompe con quien te traiciona.

CGT, SOLIDARIDAD, HONESTIDAD Y TRANSPARENCIA

