

Externalización del mantenimiento en instalaciones de electrificación

LAMENTABLE: Adif gasta 328.415.000 euros en externalizar funciones y poner en riesgo la seguridad del tráfico ferroviario

UGT lleva desde el año 2018 alertando de las maniobras y la deriva tomada por la empresa en materia de seguridad en la circulación, sobre todo en el área de mantenimiento e infraestructura. Nos hemos dirigido a la empresa y a la autoridad europea en innumerables ocasiones para mostrarle nuestra disconformidad en la forma de adaptar la normativa ferroviaria europea y nacional en materia de seguridad.

Hace ya más de un año que desde UGT hablábamos en nuestro [comunicado 93.22](#) de “política de hechos consumados”, y denunciábamos que Adif estaba publicando procedimientos a la carrera en los que se crean figuras ad hoc las cuales, no solo entran en conflicto con las funciones realizadas por los trabajadores de Adif, sino que, mucho más grave, diluyen el control y la fiabilidad de la seguridad en el tráfico ferroviario.

Hechos consumados que se han hecho palpables, cuando el pasado 13 de febrero, Adif publicó una licitación para la adjudicación del servicio del mantenimiento preventivo, correctivo y obras auxiliares para las instalaciones de electrificación, en contra del voto de UGT en Consejo de Administración el pasado diciembre.

Solo se nos ocurre una palabra para describir esta maniobra, la cual es **lamentable** y por varios motivos:

- Es lamentable que se vayan a emplear 328.415.000 euros del contribuyente, cuando por “motivos económicos” se encuentra bloqueada la negociación de las 35 horas.
- Es lamentable que se vaya a contratar a más de 500 personas externas a la empresa para realizar funciones recurrentes que redundan en la seguridad y le son propias a Adif, como mano de obra realmente cualificada para estas funciones.
- Es lamentable que en Adif no se priorice la seguridad del tráfico ferroviario, como muestran las continuas incidencias que estamos viendo en el día a día y que van a agravarse por medidas como reducir la duración de los mantenimientos.
- Es lamentable que, a pesar de la entrada de personal a través de las OEPs, la empresa siga haciendo una mala distribución de nuestra plantilla como excusa para esta privatización encubierta. Desoyendo nuestras demandas de formación en seguridad.

Desde UGT decimos: “¡BASTA!” y no nos quedamos en meras palabras, sino que actuamos: Hoy hemos remitido una carta a la Dirección de Seguridad de Adif denunciando, una vez más, estas prácticas e instando a la empresa a que tome medidas al respecto.

UGT no va a ser cómplice de la desmantelación del servicio de mantenimiento, lo que avocaría a esta empresa a un riesgo claro de pérdida de control de la seguridad ferroviaria.

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

A/A Dña. Esther Mateo Rodriguez

D.G de Seguridad, Procesos y
Sistemas Corporativos

ADIF

C/C D. David Gómez Rey

D. Corporativo de Seguridad en la
Circulación

ADIF

Madrid, 22 de febrero de 2024

ASUNTO: Publicación documentos del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación

Desde este sindicato hemos asistido estupefactos, a la actualización documental de diversos procedimientos y procesos englobados dentro del Corpus Documental del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación según el Procedimiento General ADIF-PG-107-004-002-SC-542 de Actualización Documental del SGS de Adif y Adif-AV y anexo ADIF-M-07-A-05 de Relación de Procesos y Documentos del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación.

Queremos expresarle, que no creemos que haber actualizado en tan corto espacio de tiempo once procedimientos y procesos desde el comienzo del año, sea lo más conveniente a la hora de aplicarlos por parte de las personas trabajadoras. Igualmente, estamos en desacuerdo con las modificaciones establecidas, ya que, en algunos de los documentos publicados, las responsabilidades que deben establecerse en los mismos no quedan claramente definidas como establece el RD 929/2020 de 27 de octubre sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias en su artículo 13 o la Directriz Para la Política y la Gestión de la Seguridad en la Circulación de Adif en su artículo 8.

Igualmente, estamos en contra de que por la utilización de la AAM se reduzca la duración de los mantenimientos de alguno de los sistemas y las frecuencias de los mismos, como sucede con el PE-301-001-005-SC-524-A-11 de Criterios Generales de Mantenimiento preventivo de Telecomunicaciones en su nueva versión, por la eliminación de los criterios de densidad del tráfico según el tipo de línea como establece la ley 38/2015 del sector ferroviario.

De la misma manera, no estamos de acuerdo en que a la hora de la planificación del mantenimiento preventivo, como en la gestión de las frecuencias mínimas según las incidencias, en el mantenimiento correctivo, se haya eliminado el criterio del Técnico de la Especialidad o del Técnico Responsable del Área de Actividad correspondiente, sustituyéndolo por el criterio del experto de campo, figura que según entendemos puede ejercer un trabajador externo al de Adif, no cumpliéndose con ello lo establecido en la diferente normativa, como en el Anexo II del Reglamento delegado 2018/762 por el que se establecen Métodos Comunes de Seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad y el reglamento 1078/2012 del 16 de noviembre sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que haya obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad.



ADIF
ENTRADA
23/02/2024 11:42
202499900000905

Por último, queremos reseñarle nuestra disconformidad por las modificaciones establecidas en el PE-301-001-005-SC-524-A-09 (Rev 3) sobre criterios generales de mantenimiento de línea aérea de contacto, PE-301-001-005-SC-524-A-10 (Rev 2) sobre criterios generales de mantenimiento de energía de subestaciones y telemandos de energía, así como PE-301-001-005-SC-524-A-13 (Rev 1) sobre criterios generales de mantenimiento de energía de líneas de alta tensión, pues en todos ellos se manifiesta abiertamente una externalización de los mantenimientos tanto preventivos como correctivos, algo que este sindicato a través de las diferentes comisiones de seguridad ha denunciado que se estaba llevando a cabo a lo largo de las diferentes actualizaciones documentales y que según la normativa arriba mencionada, entendemos debe ser responsabilidad de Adif según se establece ,ya que que es contraproducente con la seguridad.

Atentamente,

FDO CLAUDIO SANZ MELON
D. Sectorial Federal de Infraestructuras de Adif

UGT  | **Ferroviario**
FeSMC

UGT  | **FeSMC ESENCIALES**

Sector Federal Ferroviario
Federación de Servicios, Movilidad y Consumo
Unión General de Trabajadoras y Trabajadores
Avda. Ciudad de Barcelona, 10 - 28007 Madrid



www.ugtferroviarios.es



www.fesmcutg.org

