

SITUACION DEL SECTOR

2

EDITA:
Sector
Federal
Ferroviario



VIA LIBERTARIA

Mientras se abren las negociaciones de los convenios colectivos de Grupo Renfe y Adif - Adif AV, en los que se pide “flexibilidad” a los trabajadores para salvar los pocos muebles que van quedando, los gestores y Ministerio de Fomento se dedican a acelerar los procesos de venta de nuestro patrimonio ferroviario; Se ha anunciado la búsqueda desesperada de un comprador para la sociedad de Mercancías, y todo apunta a que la sociedad de Fabricación y Mantenimiento va a seguir los mismos pasos.

Se confirma lo que ya dijimos durante el proceso de segregación en sociedades anónimas y entes separados, lo siguiente es la venta directa, subasta, cesión o regalo, que no viene sino a culminar toda una serie de decisiones inversoras y gestoras equivocadas, que a día de hoy han supuesto el deterioro del servicio, de las condiciones laborales y de una deuda ya impagable, sin un solo responsable que haya dado la cara.

En CGT hemos intentado por todos los medios paralizar y obstaculizar cualquier tipo de decisión que considerábamos nos acercaba al momento que actualmente vivimos los ferroviarios, hemos puesto todos nuestros medios y nuestra fuerza en la defensa del ferrocarril público, el empleo con garantías y la viabilidad de nuestro ferrocarril, por eso hemos aguantado huelgas en solitario, nos hemos negado a firmar acuerdos nefastos y por ende a participar de prebendas ni privilegios, porque queremos seguir siendo útiles y libres, sin ataduras, en la defensa de nuestros puestos de trabajo y de nuestro patrimonio ferroviario. Presentamos alegaciones, impugnaciones, modelos viables de ferrocarril al modo de las grandes empresas públicas europeas, estamos participando con plataformas vecinales y con numerosos colectivos y asociaciones de defensa del ferrocarril y por supuesto seguimos defendido el empleo de calidad en cuantos lugares y foros tenemos oportunidad de participar.

Seguiremos insistiendo, animando a los trabajadores a contribuir al cambio social que se está produciendo (nuestro presente está en juego y el futuro no está escrito), animándolos a que usen la herramienta sindical más útil y certera acorde a los tiempos que estamos viviendo; apoyar a CGT y formar parte de esta organización está dando resultado en los múltiples sectores donde los trabajadores han apostado por confluir y defender nuestros empleos. Esta

organización sindical, junto a otras del ámbito del sindicalismo alternativo, está cobrando una especial importancia día a día por su contribución y aportaciones en la construcción de una sociedad más justa que se está fraguando.



NEGOCIACIONES Y PANORAMA LABORAL

Constituidas las comisiones negociadoras para los Convenios Colectivos de Grupo Renfe y Adif - Adif AV

Empleo, poder adquisitivo, integración y viabilidad son los cuatro puntos sobre los que CGT está presionando y que consideramos pilares básicos de un buen convenio. Actuaremos como siempre hemos hecho, con transparencia, participación de toda la afiliación y decisiones asamblearias, simplemente democracia y autonomía, que solo es posible sin las ataduras de las subvenciones millonarias que reciben los mayoritarios y sin las deudas que suponen las prebendas, por eso estamos en disposición de luchar con garantías por un buen convenio.

<http://www.sff-cgt.org/comunicados/COM-068-190515-SECTOR%20Son%20urgentes%20mas%20ingresos%20en%20RENFEE%20y%20ADIF.pdf>

http://www.sff-cgt.org/comunicados.php?var_empresa=62



Se ratifica la Comisión Negociadora del II CC en Adif y Adif AV

Tras las presiones de CGT en Adif y Adif AV, donde daremos prioridad al empleo, promoción profesional, recuperación del poder adquisitivo perdido y otros aspectos socio-laborales, con el objetivo de revertir la dinámica de desmantelamiento que estamos padeciendo.

<http://www.sff-cgt.org/comunicados/COM-070-220515-ADIF%20Constituida%20mesa%20negociadora%20provisional.pdf>

El continuo abandono del Canal de Venta

El canal de venta, por el que CGT se movilizó en solitario durante más de tres años, reivindicando garantías de futuro, quebranto de moneda, turnicidad, plus por trabajos en fines de semana y festivos etc, viene sufriendo desde la segregación de RENFE, un continuo abandono que ha desembocado en: precariedad laboral, económica y falta de garantía de futuro.

<http://www.sff-cgt.org/comunicados/COM-073-280515-ADIF%20Tormenta%20en%20el%20canal%20de%20venta.pdf>

Alegaciones a la Orden FOM/2872/2010

El pasado 8 de septiembre remitimos al Director General de Ferrocarriles las alegaciones que estimábamos oportunas al borrador de la Orden FOM/2872/2010. Además, en dichas alegaciones, solicitábamos a dicha Dirección General la convocatoria de las reuniones necesarias, con todos los agentes intervinientes en el Sector Ferroviario, para debatir las alegaciones presentadas.

<http://www.sff-cgt.org/comunicados/COM-052-210415%20ANEXO%20-%20ALEGACIONES%20FOM%202014.pdf>

LOGROS Y LUCHAS

Las acciones sindicales que emprendemos desde el SFF-CGT dan resultado. Actuamos desde todos los ámbitos de la acción sindical, movilizaciones, huelgas, concentraciones, denuncias, impugnaciones y presencia mediática, para forzar negociaciones transparentes y claras que garanticen derechos y estabilidad laboral y como corresponde a una organización sindical del Sector Ferroviario, defender el #ferrocarrilpublicoysocial.

El ADIF da marcha atrás y pondrá señales en tramos críticos del eje atlántico

P. G., C. P. REDACCIÓN / LA VOZ

Tras las reiteradas protestas de sindicatos como la CGT y los propios maquinistas, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) ha decidido señalar distintos tramos críticos del eje atlántico ferroviario cuyas limitaciones de velocidad solo estaban indicadas en el cuadro de velocidades máximas y en el libro horario, los documentos que utilizan los maquinistas en cabina. Por tanto, como sucedía en Angrois, se deja en manos del maquinista la reducción de la velocidad, sin ningún elemento visual que advierta del cambio en vía. El secretario general de la CGT José Manuel Muñoz envió sendas cartas a los responsables de seguridad de Renfe y el ADIF, alertándoles del importante «cambio conceptual» que suponía que se dejara de señalar en vía «tanto el preanuncio, el anuncio, la velocidad y el fin del anuncio». «Nos parece un disparate y un retroceso en las medidas básicas de seguridad», alegaba.

La respuesta a la carta, fecha-

da el pasado 27 de abril, no se hizo esperar. Al día siguiente, el director de seguridad en la Circulación del ADIF, Manuel Besteiro Galindo —que declaró como imputado en el caso Alvia y después fue desimputado— respondió a la misiva aclarando que la situación a la que se refería el sindicato «está siendo corregida con carácter urgente». Así, se comunicó al área de Mantenimiento la necesidad de señalar en vía «todos los cambios de velocidad máxima, como se prevé en el nuevo reglamento de circulación» que fue aprobado tras el accidente de Angrois. Transitoriamente también habrá una llamada de atención en las consignas que utilizan los maquinistas, hasta que se instalen las señales ausentes.

Renfe alertó a sus conductores que algunas señales del eje atlántico adolecían de mala visibilidad (a la salida de Redondela o en la entrada por la vía 1 en la estación de Urzaiz). Y que algunas reducciones bruscas de velocidad solo estaban señalizadas en el libro horario y en el cuadro de velocidades.

Comunicado de Prensa

Tel. 91-506.62.87 Movil. 628.229.775 Fax. 91-506.63.14
www.sff-cgt.org e-mail. sff-cgt@cgt.es

CONTRA LA PRIVATIZACIÓN DEL ERMETS EN EL EJE ATLÁNTICO VIGO-SANTIAGO

El SFF-CGT se muestra totalmente contrario al anuncio del Gobierno de privatización del sistema de seguridad ferroviaria en el eje Vigo-Santiago, que ha sido publicado en el BOE de fecha 7 de abril de 2013 y que incluye un contrato de 20 años para la obra, conservación y mantenimiento por un valor de 267 millones de euros para su construcción y 24 millones de euros para el mantenimiento.

Desde el SFF-CGT entendemos que un asunto tan serio como el mantenimiento de los sistemas de seguridad ferroviaria, bajo ningún concepto ha de estar gestionado bajo criterios económicos, que son los que prima en una empresa privada por cuestiones obvias, y que tenderá al ahorro de costes en forma de abastecimiento de materiales, precarización del empleo, falta de formación etc. para conseguir la máxima rentabilidad con el máximo económico susceptible de dicha privatización.

Por primera vez, una empresa privada se hará cargo de la seguridad ferroviaria, hecho que se refleja en toda la baja de ruta, privatización del ferrocarril español. ADIF cuenta con recursos humanos suficientes y muy cualificados para llevar a cabo la instalación y mantenimiento del sistema de seguridad ERMETS, que no debe quedar bajo criterios económicos o políticos, que probablemente tengan un impacto de los índices de sostenibilidad.

Entendemos desde el SFF-CGT este modelo ferroviario que quiere implantar como una copia del ferrocarril modelo británico, y deja a España como único país en la Comunidad Europea que lo definde, convirtiendo el sistema ferroviario en una red de empresas privadas controladas y subcontratadas descontroladas y con intereses económicos en muchos casos opuestos.

Desde el SFF-CGT seguiremos denunciando públicamente y desarrollando todo tipo de acciones sindicales y jurídicas contra todas estas decisiones en la privatización del ferrocarril español, que nos alejan de los modelos de ferrocarril alemán y francés singulares y nos llevan al ferrocarril modelo británico, poniendo en riesgo la seguridad de pasajeros y usuarios para ocupar un segundo plano, por detrás de criterios de rentabilidad económica.

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
Secretaría de Comunicación

Comunicado de Prensa

Tel. 91-506.62.87 www.sff-cgt.org Fax. 91-506.63.14
e-mail. sff-cgt@cgt.es

CGT RECLAMA INGRESOS EN LAS PLANTILLAS DE RENFE Y ADIF DE FORMA URGENTE

El SFF-CGT ha presentado sendas comisiones de conflictos en el Grupo Renfe y Adif reclamando la puesta en marcha de una Oferta Pública de Empleo, como paso previo a la convocatoria de movilizaciones en ambas empresas si así lo decidimos en nuestras asambleas.

Consideramos que la alarmante falta de plantilla y la elevadísima edad media de las mismas, que ronda los 53 años, los despidos colectivos que durante el año 2014 supusieron la desaparición de más de 1000 puestos de trabajo y las numerosas jubilaciones por edad que se producen todos los meses, sin reposición alguna, están encuadradas en el marco de la hoja de ruta de la privatización total del transporte ferroviario.

Para garantizar la viabilidad de las empresas públicas ferroviarias, desde el SFF-CGT reclamamos un plan de recursos humanos que a pesar de las numerosas actuaciones sindicales llevadas a cabo durante varios años, a día de hoy no está en la agenda del Ministerio ni en la de la Dirección de las Empresas Públicas.

Esta alarmante falta de empleo, unida a los anuncios de venta del 49% de la Sociedad Renfe Mercancías, al cierre de líneas, estaciones de viajeros, terminales de mercancías, gobiernos de circulación, subcontratación de cargas de trabajo de mantenimiento e infraestructura, y la posible venta de gran parte de los talleres, están acelerando el proceso de deterioro y desmantelamiento del ferrocarril público para definitivamente dejar en manos privadas o de empresas públicas fuertes europeas, la gestión de la parte rentable económicamente del mismo, condeando al abandono o desaparición al resto.

El SFF-CGT por otro lado se ha posicionado contra el Proyecto de Ley del Sector Ferroviario que supone una notable rebaja tanto normativa como económica a las posibles empresas privadas que opten a operar en la red, además de facilitarles el acceso al material rodante a través de la sociedad anónima de alquiler de Grupo Renfe.

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
Secretaría de Comunicación

[[ver Noticia en la Web](#)]

DENUNCIA CGT

Renfe y Adif se quedan sin plantilla

► El Sindicato Ferroviario de CGT denunció ayer la «alarmante» falta de plantilla en Renfe y Adif, los entes públicos que sostienen el ferrocarril en España. Según este sindicato, los despidos colectivos del año 2014 supusieron la desaparición de más de 1.000 puestos de trabajo, a los que cabría añadir las numerosas jubilaciones sin que haya habido reposición alguna de todo este personal. La consecuencia es una «elevadísima edad media de las plantillas», que ronda los 53 años. El sindicato asegura que esta descapitalización humana forma parte de la «hoja de ruta de la privatización total del sector ferroviario» y el desmantelamiento del ferrocarril público. CGT reclama la aplicación de un plan de recursos humanos que, admite, «a día de hoy no está en la agenda del ministerio ni de las empresas públicas». J.S. VALENCIA.

3i - Tercera Información

<http://www.tercerainformacion.es/spip.php?article86395>

CGT reclama ingresos en las plantillas de Renfe y Adif de forma urgente

Tercera Información
Sabado, 23 de mayo de 2015

El SFF-CGT ha presentado sendas comisiones de conflictos en el Grupo Renfe y Adif reclamando la puesta en marcha de una Oferta Pública de Empleo, como paso previo a la convocatoria de movilizaciones en ambas empresas si así lo decidimos en nuestras asambleas.

Consideramos que la alarmante falta de plantilla y la elevadísima edad media de las mismas, que ronda los 53 años, los despidos colectivos que durante el año 2014 supusieron la desaparición de más de 1000 puestos de trabajo y las numerosas jubilaciones por edad que se producen todos los meses, sin reposición alguna, están encuadradas en el marco de la hoja de ruta de la privatización total del transporte ferroviario.

Para garantizar la viabilidad de las empresas públicas ferroviarias, desde el SFF-CGT reclamamos un plan de recursos humanos que a pesar de las numerosas actuaciones sindicales llevadas a cabo durante varios años, a día de hoy no está en la agenda del Ministerio ni en la de la Dirección de las Empresas Públicas.

Esta alarmante falta de empleo, unida a los anuncios de venta del 49% de la Sociedad Renfe Mercancías, al cierre de líneas, estaciones de viajeros, terminales de mercancías, gabinetes de circulación, subcontratación de cargas de trabajo de mantenimiento e infraestructura, y la posible venta de gran parte de los talleres, están acelerando el proceso de deterioro y desmantelamiento del ferrocarril público para definitivamente dejar en manos privadas o de empresas públicas fuertes europeas, la gestión de la parte rentable económicamente del mismo, condenando al abandono o desaparición al resto.

El SFF-CGT por otro lado se ha posicionado contra el Proyecto de Ley del Sector Ferroviario que supone una notable rebaja tanto normativa como económica a las posibles empresas privadas que opten a operar en la red, además de facilitarles el acceso al material rodante a través de la sociedad anónima de alquiler de Grupo Renfe.

[\[ver Noticia en la Web\]](#)

[\[ver Noticia en la Web\]](#)



Estación de Montcada Bifurcació en un transbordo (5 de mayo de 2015), una idea del abandono al que están sometiendo al #ferrocarrilpublicosocial.



http://www.lasexta.com/programas/salvados/avances/lucio-urtubia-%E2%80%9Cces-honor-robar-banco%E2%80%9D_2015042900345.html

<https://www.youtube.com/watch?v=Zektkx2ToFE&list=PLiAT0vIE8pppymOPqyYEK51HGOqmTwD5n>

Nuestro querido Lucio, ejemplo de inteligencia al servicio del pueblo, puso en jaque al mayor banco de la época, con todo el corazón y la fuerza del sentido de la justicia.