servicios a la ciudadanía
ferroviario

CCOONECTAMOS

Boletín del Sector Ferroviario Estatal de CCOO Nº 70 Mayo de 2017

No es de recibo que los trabajadores y trabajadoras sean agredidos en sus puestos de trabajo.

Todos y todas hemos tenido noticias de trabajadores y trabajadoras que han recibido agresiones por parte de las personas que atienden o a las que prestan algún servicio (personal sanitario, docentes, interventores, etc.), pero no por ser algo habitual deja de ser grave.

En estos últimos días han sufrido agresiones una compañera maquinista del Metro de Madrid y un compañero de seguridad de Metro Bilbao, lo que visibiliza estas situaciones del todo reprochables, pero que quizás evidencian que, amparándose en la crisis, las administraciones y las empresas están dando peor calidad en el servicio, pero sobre todo que no están garantizando la seguridad de su personal durante el desarrollo de sus funciones.

Las trabajadoras y trabajadores que prestamos servicio cara al público no podemos ir a trabajar con miedo y mucho menos pagar la ira de los viajeros y viajeras ante la pésima calidad del servicio que se presta por falta de plantilla, la mala planificación de unos gobernantes que se mueven únicamente por intereses económicos y la criminalización hacia las trabajadoras y trabajadores por defender sus derechos.

El Sector Ferroviario de CCOO condena cualquier agresión a un trabajador o trabajadora y exige a las Empresas y sus gobernantes que pongan todos los medios para evitar nuevas agresiones, que cumplan con sus obligaciones de velar por la seguridad de sus plantillas y nos les permitiremos que nos utilicen como arma arrojadiza para sus intereses políticos.

Exigimos también que se reconozca ser “Agentes de la Autoridad”, como lo han hecho en educación y sanidad y que se realice una campaña estatal de sensibilización sobre las agresiones a las trabajadoras y trabajadores.

No vamos a permitir seguir sufriendo agresiones por la dejadez de las distintas administraciones que nos gobiernan.

Contenido

Agresiones en el trabajo 1

Canal de Venta..... 2

Ferrovial SAB.. 3

Metro Málaga 4

Algo de historia..... 4

CONSEJO DE DIRECCIÓN

Secretario General:
Manuel Mª Nicolás Taguas

Acción Sindical y Negociación:
Juan Manuel León Gallego

Organización e Institucional:
Antonio Toscano Jiménez

Actividad Renfe:
Eva Mª Edesa Montero

Actividad ADIF y ADIF A.V.:
Pedro Lara Lorente

Comunicación:
Pepa Páez Parada

Sector Ferroviario Estatal de CCOO
Avda. Ciudad de Barcelona, 10-1º,
28007-Madrid

Tno: +34 91 5066155

http://www.fsc.ccoo.es/webfscferroviario/
email: sgeneral-fe@fsc.ccoo.es

https://www.facebook.com/
FerroviariosCcoonectados @CCOO_FER

Telegram: @ccooferroviario

Frase: “La educación es el arma más poderosa que puedes usar para cambiar el mundo” (Nelson Mandela).

POR FIN LOS 844 TRABAJADORES Y TRABAJADORAS DEL CANAL DE VENTA HAN PASADO A FORMAR PARTE DE LA PLANTILLA DEL GRUPO RENFE

El pasado 31 de mayo se dio el último paso necesario para llevar a cabo la el trasvase efectivo del “Canal de Venta” desde la empresa Adif a la sociedad Renfe Viajeros S.A., dando por fin solución a un problema que desde CCOO venimos demandando desde que se generó en 2005 tras la segregación de la empresa pública Renfe en dos entidades públicas empresariales: Adif y Renfe Operadora.

En reunión conjunta de los Comités Generales de Adif y el Grupo Renfe, se dio conformidad al proceso contemplado en el art. 44 del Estatuto de los Trabajadores formalizando así la subrogación de 844 trabajadores y trabajadoras que dejan de formar parte de la plantilla de Adif y se integran en Renfe Viajeros S.A. desde el día 1 de junio de 2017.

En el año 2005, la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario dividió Renfe en dos empresas, Renfe Operadora y Adif, y supuso que el canal de ventas quedase también dividido entre las dos. CCOO siempre ha manifestado su frontal oposición a una legislación que obligaba a separar la Infraestructura y la Operación en dos empresas diferentes y por tanto defendemos que nunca se debió realizar dicha segregación, pero además siempre hemos dejado claro que aquella decisión, al margen de consideraciones sobre su acierto, encorsetó a un colectivo de trabajadores de Adif, de tal manera que su desarrollo profesional se redujo sustancialmente.

El proceso de subrogación que termina ahora, y que no hace más que solucionar un error cometido en el año 2005 que ya dura doce años, se inició con sendos acuerdos tomados por mayoría en los Consejos de Administración de ambas empresas, en el mes de diciembre de 2015 en el caso de Adif y en el mes de enero de 2016 en el caso de Renfe. Posteriormente, el 22 de noviembre de 2016, el CGE del Grupo Renfe acuerda con la empresa las condiciones en que se produciría el trasvase de las personas afectadas, y más adelante, el 22 de

diciembre de 2016, el CGE de Adif hace lo propio firmando un documento de criterios básicos para regir los aspectos del trasvase concernientes a Adif.

En el apartado cuarto del Acta de fecha 22 de Noviembre de 2016, se acordaba entre la Dirección del Grupo Renfe y la RLT, por unanimidad, que el personal que se incorpore percibirán el 50% de las diferencias económicas entre su situación previa y las previstas en el modelo retributivo de Renfe durante el año 2017. Siendo la adaptación completa a partir del 1 de enero de 2018.

CCOO celebra que por fin se le haya dado solución a un problema que se estaba alargando en el tiempo, cuyo origen está en una segregación que nunca debió llevarse a cabo, y que estaría resuelto si se volviese a integrar la operación y la infraestructura en torno a un holding público formado por el Grupo Renfe, Adif y Adif AV. Esta idea es un caballo de batalla que CCOO lleva en su discurso desde hace años y que otros ferrocarriles europeos (Francia y Alemania, han vuelto a integrar la gestión y la operación ferroviaria bajo la Deutsche Bahn y SNCF) están llevando a cabo.

SERVICIOS A BORDO: CONTINUA EL CONFLICTO

RENFE SE OFRECE PARA MEDIAR EN LA NEGOCIACIÓN

Han sido necesarios 15 días de huelga, concentraciones, manifestaciones, resoluciones de la Inspección, ERTE, para que por fin el Grupo Renfe haya entendido que no puede seguir inhibiéndose en un conflicto del que es parte y del que tiene una importante cuota de responsabilidad.

Desde RENFE han manifestado estar hartos de una situación en la cual se han visto inmersos como cliente único del contrato. Igualmente, nos han trasladado que los plazos se acortan debiendo tomar una decisión con respecto a la posible licitación del próximo contrato, entendiendo que dicha licitación no tendría las mismas condiciones en el caso de acudir con un nuevo Convenio Colectivo para la plantilla, que en el caso de persistir la situación actual con el convenio en ultractividad. Del mismo modo, entienden que las potenciales empresas que pudieran concursar no lo harían en las mismas condiciones en una situación que en la otra, provocando con ello la extensión en el tiempo de una conflictividad que no desean, y que perjudicaría a todas las partes implicadas.

Con el fin de buscar una solución pacífica que nos permita explorar soluciones consensuadas, RENFE ha propuesto la creación de una comisión restringida dispuesta a llevar a cabo una negociación intensiva. Esta se producirá en las instalaciones de RENFE y contando con su mediación.

Lo que no parecen querer aceptar es que la situación actual parte de la licitación de un contrato "a la baja", cuyos efectos venimos sufriendo los trabajadores y trabajadoras. No obstante, siendo conscientes de la situación actual, hemos manifestado nuestra disposición a acometer la negociación en las condiciones ofrecidas, dejando claro que cualquier posibilidad de pacto deberá ser previamente refrendada mayoritariamente por los compañeros y compañeras en las urnas.

En consecuencia, hemos acordado un calendario de reuniones durante al menos una semana, considerando que en dicho plazo de tiempo deberían haberse producido avances suficientes como para determinar la posibilidad real de acuerdo o desacuerdo.

Tanto CCOO, como las demás organizaciones sindicales que tienen representación en el Comité Intercentros valoramos positivamente la mediación propuesta por RENFE, con la esperanza de que pueda suponer un impulso a la negociación. No obstante , mantenemos la prudencia con respecto a los resultados que pudiera ofrecer, a la espera de ver el desarrollo de los primeros días de reuniones.

Esperamos que esto no sea un gesto aislado por parte de RENFE, que de una vez por todas sus directivos entiendan que una empresa pública no puede ser cómplice de la explotación y el maltrato que Ferrovial, o cualquier otra de sus contratas, pudiera estar infringiendo a sus plantillas. Desde lo público NO SE DEBEN propiciar situaciones como las que estos compañeros y compañeras vienen sufriendo, el dinero de nuestros impuestos debe servir para garantizar condiciones de trabajo decentes también en las empresas subcontratadas.

METRO MÁLAGA: COMIENZAN LAS REUNIONES PARA LA NEGOCIACIÓN DEL CONVENIO COLECTIVO

Desde que en el mes de enero de 2017 comenzaran sus movilizaciones para acabar con una situación a todas luces injusta: un convenio colectivo negociado a sus espaldas que les otorga el dudoso honor de ser los trabajadores de metro con peores condiciones laborales y económicas de nuestro país, los compañeros de Metro Málaga han ido avanzando hasta conseguir que la empresa acordara denunciar el actual convenio y sentarse a negociar uno nuevo. En este camino se han encontrado con obstáculos (despidos, presiones, etc.) que han ido salvando, pero por fin su lucha incansable está dando sus frutos, en el mes de junio comenzarán las reuniones con la empresa.

LAS CCOO FERROVIARIAS CAPITULO XI

Despues de su constitución, el sindicato celebró su II Congreso en 1981 y contó con la asistencia de 280 personas delegadas en representación de 25.000 afiliados y afiliadas de todo el sector ferroviario. Fue un encuentro donde pudo apreciarse la madurez de la organización, puesto que se constato la existencia de diferentes corrientes que convivían con total normalidad. En este congreso se produjo una significativa renovación, que comenzó con la elección de un nuevo Secretario General, Manuel Fernández Ayer, y continuó con la incorporación al Secretariado de nuevos sindicalistas.

El III Congreso estuvo motivado por el objetivo de consolidar definitivamente la organización en correspondencia con su papel de sindicato líder. El equipo dirigente se mantuvo, debiéndose constatar como principal novedad la creación de una Secretaría de la Mujer, que ocupó Angeles Vela Ramos.

En el IV Congreso se incorporaron a la anterior dirección nuevos responsables como Mariano Santiso del Valle o Eduardo Ybernón Lamoneda.

El V Congreso fue de cambio, incorporándose a la dirección un nuevo equipo liderado por José Manuel López Aira como secretario general que fue reelegido en el VI Congreso celebrado en 1996 en Barcelona. Esta fue la etapa más difícil del sindicato, que se saldó con una importante escisión culminada el 29 de mayo de 2000 y con el nombramiento de una gestora que desembocó en el VII Congreso.

Este VII Congreso, celebrado en el año 2000, significó la llegada a la dirección de un nuevo equipo liderado por Juan Carlos Cáceres, que se mantuvo como secretario general hasta 2012. Durante esta etapa se tuvo que hacer frente a la aparición de nuevas organizaciones sindicales y al cambio del modelo institucional que comportó la creciente privatización.

En 2012 se celebró el X Congreso, donde se eligió como secretario general a Manuel M. Nicolás Taguas, reelegido para el cargo en el XI Congreso, celebrado en abril de 2017.