



**3ª CONFERENCIA DEL
SECTOR FERROVIARI DE
CCOO DE CATALUNYA**

Barcelona 12 Març 2021

PONENCIA DE LA III CONFERENCIA DEL SECTOR FERROVIARIO DE CCOO DE CATALUNYA

Propuestas para el Transporte Colectivo

El próximo periodo será de una importancia vital para el desarrollo del transporte, en cuanto a medioambiente, la sostenibilidad, la dependencia del turismo con el desplome ocasionado por la pandemia, la digitalización y el avance de las nuevas tecnologías.

Las propuestas generales de nuestro sindicato deben ir encaminadas hacia:

- a) fomentar el transporte sostenible medioambientalmente, apuesta por las tecnologías menos contaminantes, fomentar el transporte público y la renovación del parque de vehículos
- b) la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte que ponga el acento en las condiciones de trabajo de las trabajadoras y trabajadores, que sea sostenible y eficiente para los viajeros y las viajeras.
- c) participación sindical en la gestión de los cambios tecnológicos y la digitalización del sector del transporte, defendemos una transición justa hacia el cambio tecnológico y automatización que suponga mejor servicio y mayor seguridad para las personas trabajadoras y usuarias, más y mejor empleo y promoción profesional.
- d) promover el empleo de las mujeres en el transporte, por un modelo económico que apueste por la igualdad de oportunidades y el acceso a los sectores más masculinizados, avanzar en medidas de conciliación de vida personal y laboral.
- e) promover el empleo de las personas jóvenes, acordar medidas de renovación de las plantillas, mayor formación y mejora de las condiciones laborales de acceso.

En el ámbito ferroviario,

- a) exigir en los pliegos de condiciones de las licitaciones públicas el respeto de las normas sociales y la transferencia del personal, garantizar la equidad en las condiciones de competencia.
- b) refundición de la directiva europea sobre seguridad ferroviaria para obligar a los estados y a las agencias estatales de seguridad verificar y exigir el respeto de las normas sobre tiempo de trabajo, conducción y descanso establecidos en los convenios nacionales.
- c) apostar por el empleo directo, con formación y habilitaciones ferroviarias para garantizar la seguridad operativa.
- d) mejorar la actual directiva europea sobre maquinista que defina la formación mínima común de formación, las certificaciones, acreditación de los centros formativos y el establecimiento de los requisitos sobre seguridad
- e) establecimiento de normas europeas armonizadas para la cualificación y formación de las trabajadoras y los trabajadores ferroviarios.

Disputa Sindical al Corporativismo

El sindicato y el mundo del trabajo deben situarse en la centralidad social, donde se corrige la desigualdad y mejoramos las condiciones de trabajo, el sindicato es el instrumento de la clase a la que representamos, y tenemos el reto del corporativismo que es la expresión del liberalismo en la empresa, sus máximas son sólo económicas ajeno a la corresponsabilidad y a la igualdad.

El corporativismo es la articulación de egoísmos personales o de grupo en torno a unas siglas, la expresión de los intereses particulares frente a los colectivos.

El corporativismo fractura a la clase porque sitúa el conflicto individual frente al colectivo, ha arraigado en nuestro sector donde ha adquirido un importante nivel de representación.

Se están produciendo cambios sociológicos profundos donde el individualismo y la construcción de una identidad de las emociones están calando en la población.

Enfrentar el corporativismo en el campo sindical es confrontar el liberalismo y las relaciones laborales individualizadas, no vale ignorarlo, se requieren estrategias de confrontación.

Necesitamos dotarnos de una acción sindical que contemple elementos sustanciales y genere propuestas que integren lo específico y particular en lo colectivo y general.

Debemos apostar por reforzar nuestra identidad confederal y solidaria, nuestro carácter sociopolítico a través de una acción sindical que conjugue lo cotidiano con nuestros objetivos de clase y elaborar una estrategia frente al corporativismo.

Un pilar importante para ello es la alianza con otras organizaciones, entre ellas la Ugt, con la que llevamos años manteniendo la unidad de acción donde se han generado conflictos, debemos revisar nuestros compromisos.

Los sectores son las herramientas federales para la acción sindical: estructuras necesarias e imprescindibles para llevar a cabo el objetivo de acercar el sindicalismo al conjunto de las personas trabajadoras. Su proximidad a la realidad concreta les permite intervenir con rapidez y eficacia, así como la capacidad de recoger las problemáticas y aspiraciones, y generar nuevas propuestas de actuación.

La política sindical de la federación determina los grandes ejes de la acción sindical y se establecerán los mecanismos de coordinación constantes con los sectores para verificar su eficiente implantación, así como recoger la riqueza de su aportación y sus preocupaciones hacia las políticas federales.

Acciones conjuntas

El sector ferroviario está compuesto por todas las empresas de transporte que utilicen el carril o cable, tanto de mercancías como de viajeros, así como las empresas auxiliares con convenios sectoriales de aplicación, ya sean de carácter público, estatal, autonómico, municipal o de concesión.

CCOO, desde la inequívoca defensa del papel del sector público empresarial en el ferrocarril, apostamos para que este sea un elemento de vertebración y cohesión territorial y social.

El 28 de junio de 2017 convocamos un paro de 5 minutos a las 12 horas en todas las empresas del Sector contra las agresiones físicas y verbales a los trabajadores y las trabajadoras, exigimos compromisos a las direcciones de las empresas y a las administraciones para evitar las agresiones, queremos ir a trabajar sin miedos, Ni una más, Stop Agresiones es nuestro lema. Pedimos mayores recursos en seguridad, implicación de los Mossos d'Escuadra y aumento de las sanciones administrativas y judiciales por agresión y vandalismo. Comunicación de las peticiones a las empresas y reunión con el Secretari de Mobilitat de la Gencat

Realización de Jornada de Coordinación de Actividades Empresariales Sectorial en Tarragona el 22 de abril de 2018 con presencia de los compañeros y las compañeras de Servicios a Bordo y Contratas Ferroviarias. Se trata de la necesidad de coordinación de las personas delegadas de PRL de todas las empresas del sector para mejorar todo lo relacionado con la salud y seguridad en el trabajo en las empresas ferroviarias.

Escuela de Jóvenes de Ferroviarios/as de abril de 2018 en Jerte (Cáceres) con participación de trabajadores y trabajadoras de todas las empresas del sector de Catalunya. Se tratan temas sobre PRL, iniciación al feminismo, planes de igualdad y juventud y modelo productivo.

Entre mayo y octubre del 2018 realizamos acciones contra las agresiones a las personas trabajadoras de las empresas del sector con comunicados a los trabajadores y las trabajadoras, reuniones con las empresas y con la Gencat y notas de prensa a la opinión pública. Petición de mayores medios y planes de actuación para encarar las agresiones y violencia en las empresas del sector, concienciación a la opinión pública. Visualización del conflicto con concentración en la Plaça Sant Jaume y reunión en el Ajuntament de Barcelona con las personas responsables municipales y la dirección de los/as Mossos d'Esquadra. En la reunión con la Gencat se acuerda planes de actuación para realizar en lo más inmediato contra la violencia de los grupos que grafitiean y continuar con mayor presencia policial en los espacios ferroviarios.

Afiliación Sector

De diciembre de 2016 a diciembre de 2020

	Ad Inf 16 20	Ad Inf 16 20	Op Fer 16 20	Op Fer 16 20	Fgc 16 20	Fgc 16 20	Met Bcn 16 20	Met Bcn 16 20	Ccff 16 20	Ccff 16 20	Fer SaB 16 20	Fer SaB 16 20	Tot 16 20	Tot 16 20	Dif
Bcna	191	227	272	264	326	353	463	453	177	375	166	169	1609	1841	232
Gir	38	37	6	9	32	32	-	-	31	29	-	-	109	107	-2
Lle	35	39	14	14	7	11	-	-	15	10	-	-	71	74	3
Tar	59	70	31	28	-	-	-	-	15	18	-	-	105	116	11
Tot	323	373	323	310	375	396	463	453	238	432	166	169	1894	2138	244

Los datos se derivan de las medias de cotizaciones de personas afiliadas durante los dos periodos de los procesos congresuales. Hay incrementos en Adif y Fgc. El incremento importante de la CCFF de 194 se debe al pase de las personas afiliadas de las empresas de limpieza de Metro Barcelona. También estamos recuperando compañeros/as de Fgc

EESS Sector

Procesos electorales de computo dinámico entre diciembre de 2016 a diciembre de 2020 en los sectores ferroviarios del Estado y Catalunya.

	CCOO	%	Ugt	%	Dif	Cgt	%	Semaf	%	Otros	%	T Del
Cat-16	71	25,7	124	44,9	-53	28	10	22	8	33	12	278
Cat.20	96	28,3	143	42,2	-47					100	29,5	339
Sec16	455	28	592	36	-137	157	10	127	8	301	19	1631
Sec20	500	30,8	542	33,3	-42					582	35,8	1624

Como se puede apreciar hemos recortado diferencias con la Ugt, en Catalunya en un 5,3% pero aún nos supera en casi el 14%, tenemos que hacer planes de afiliación y acción sindical en las diferentes empresas para al menos igualar los datos del sector estatal que han pasado de una ventaja de Ugt del 14% a sólo 2,5%. Estos porcentajes tienen una traslación inmediata a las mesas de negociación de los convenios colectivos. No olvidemos que Ugt ha firmado acuerdos en solitario en los convenios de CCFF,

Impacto en la Movilidad en el Sector por Covid-19

Situación en los diferentes operadores 2ª quincena abril Sector Ferroviari Catalunya

FMB

	L1	L2	L3	L4	L5
T. H. Punta	19(31)	8(20)	14(26)	10(20)	20(33)
T. H. Valle	14	8	13	9	14
Sab/Fest	10	8	10	8	12

Las cantidades por líneas se expresan en trenes por hora.
Entre las 22 y las 24 reducen una media de 2 trenes por línea
Entre paréntesis la oferta normal, reducción entre un 40%/60%.

FGC

Línea Llobregat-Anoia

Servicio diario de un fin de semana, con refuerzo en horas punta
En torno a un 33% de un laborable normal

Línea del Vallés

Servicio diario de un domingo, con refuerzo en horas punta
En torno a un 66% de un laborable normal

Rodalies.

En todas las líneas en torno a un 52% de un día laborable normal
Los fines de semana en torno al 50% de lo establecido en laborables
En Rodalies de MD Líneas R12, R13, R14, R15 y R16 circulan un 50% de un día normal
Para finales de Abril se aumentan los tráficos en Rodalies al 63% de un laborable normal.
La oferta de trenes en todos los operadores ferroviarios está configurada para permitir a las personas usuarias las distancias de seguridad sanitaria, los dos metros, sobretodo en horas punta, si aumenta la demanda; tienen reservas de trenes y personal para aumentar la oferta.
Los aforos de ocupación de un día laborable gira entre el 8% y 10%, similares a los que había en la 1ª declaración de alarma hasta el 30 de marzo.

Renfe AV-LD

Corredor Nordeste Catalunya/Madrid circulan 4 trenes por sentido, un 14% de los 54 en situación normal, Corredor Mediterráneo circulan 4 trenes por sentido, el 23% de los 34 trenes en situación normal, Corredor Transversal Sur Catalunya-Andalucía circulan 2 trenes por sentido, el 30% de los 12 trenes en situación normal, Corredor Transversal Norte Catalunya-Cantábrico circula 1 tren por sentido, el 10% de los 20 trenes en situación normal y en el Corredor Internacional no circula tren alguno desde 1º de marzo, en situación normal circulan 10 trenes a Francia

La ocupación en Servicios Comerciales de Av-Ld está situada en torno al 5% de los/as más de 80 mil viajeros y viajeras diarios anterior a la declaración del estado de alarma.

Valoración

Conforme se vayan produciendo mejoras en los planes para combatir los efectos del Covid-19 la movilidad en las operadoras de Servicio Público se irá orientando hacia cierta normalidad, sin llegar en pocos meses a la situación anterior a la pandemia. Se puede actuar con la oferta en horas punta para mantener las distancias de seguridad y seguir los procedimientos de salud. Hemos de situarnos a priori en una reducción de la movilidad en estos medios provocada por una menor actividad económica, la continuidad del teletrabajo en los sectores de actividad en los que se ha confirmado que es posible y en el previsible aumento de la utilización del coche privado, entre ellas el carsharing o coche compartido.

En cuando a la recuperación de la movilidad en Servicios Comerciales será mucho dilatada en el tiempo atendiendo a las medidas sanitarias que se están implementando. Tendrá

afectación igualmente la reducción de la movilidad por la menor actividad económica, el efecto del teletrabajo y las videoconferencias. Son viajes que se realizan entre las diferentes CCAA con mayor impacto en la relación Barcelona-Madrid.

Atendiendo a los efectos de la pandemia en la población, también se verán afectados en la recuperación de cierta normalidad los tráficos entre Catalunya con el País Valenciá, Murcia y Andalucía que afectaran a los Corredores Mediterráneo y Transversal Sur.

En la actualidad la venta en Av-Ld se realiza con billetes nominativos y está limitada a la tercera parte de las plazas ofertadas en cada tren. No hay el parque necesario para poder doblar todas las composiciones de los trenes con el fin de atender la posible demanda de una situación más normalizada.

En resumen la desescalada en Servicios Comerciales será más dilatada y por ello tendrá mayor impacto económico y en el empleo.

Ertes en el Sector Ferroviari

En la actualidad tenemos 10 ERTES en el Sector con afectación a 836 trabajadoras/es, el 66% de una plantilla de 1267. Del total de la plantilla hay 704 personas trabajadoras que su actividad está dentro de Área de Servicios Comerciales donde se mantendrán los ERTES por causa de fuerza mayor, por dialogo social se prorrogan hasta el 31 de mayo de 2021.

Ferrovial Servicios a Bordo

Varios centros de Barcelona

Servicios a Bordo, restauración, bar

Erte

De ámbito Estatal

En Barcelona plantilla de 450

Afectación aproximada del 75% de la plantilla

340 en suspensión de contratos

Causa de fuerza mayor

Se tutela desde del Sector Estatal

Acciona SET

Barcelona, Tarragona, Figueres, Girona, Lleida

Información, venta, salas AV y check-in

Erte

Plantilla 94, afectación de 56 de suspensión de contratos y reducción de jornada

Causa fuerza mayor

Se tutela desde el Sector Estatal

En Noviembre de 2020 se subrogan las personas trabajadoras a Ferrovial SET y se acuerda el Erte-Etop hasta el 31 de mayo de 2021

Interserve FS

Información y venta estaciones

Barcelona, Tarragona, Lleida y Girona

Erte

Plantilla 556, afectación a 316

25/3 160, 48 en reducción de jornada y 54 en suspensión de contratos y 58 IT

01/4 11, 10 en suspensión de contratos y 1 reducción de jornada

11/4 145, 90 en suspensión de contratos y 55 en reducción de jornada

Entre el 20 de abril y finales de año paulatinamente se van desafectando a la mayoría de las personas trabajadoras restando unos 25 en la actualidad.

Causa fuerza mayor

Se tutela desde el Sector Ferroviari de Catalunya

Ilunió Outsourcing SAU

Servicio Atendo, atención PMR

Barcelona, Tarragona, Figueres, Girona y Lleida

Erte

Plantilla aproximada 45

Afectación toda la plantilla en suspensión de contratos y reducción de jornada

Causas fuerza mayor, económicas y producción

Negociado y acordado con Ugt a nivel estatal sin participación de nuestra

Imponen jornadas irregulares a las/os trabajadoras/es en activo con reducción de jornada

Vectàlia Rail

Limpieza trenes Talgo

Can Tunis, Sant Andreu Comtal, Sants

Erte

Plantilla 67, afectación a 45, en suspensión de contratos y reducción de jornada

Causa fuerza mayor

Tutelado desde ambos sectores'

La empresa informa de la presentación de un Ere con despidos, el 26 de febrero comunica 22 en Barcelona, nos encontramos con un conflicto al que tenemos que hacer frente de manera utilizando todos los instrumentos legales y de presión para luchar contra los planes de Talgo, Vectàlia y Renfe.

Euromaclean

Limpieza trenes Alsthom-Irvia

Can Tunis

Erte

Plantilla 9 pendientes de desafectar 4 trabajadores/as

Causa fuerza mayor

Tutelado entre los dos sectores

Limpieza trenes Siemens-Nertus

Sants, Figueres

Erte

Plantilla 45, afectación a 40, en suspensión de contratos y en reducción de jornada

Quedan por desafectar unas 6 personas trabajadoras

Tutelado entre los dos sectores

Incosa

Limpieza trenes Caf-Actren

Can Tunis

Erte

Plantilla 16, afectados 11 en suspensión de contratos

Quedan unos 4 trabajadores/as por desafectar

Fuerza mayor

Tutelado en el sector estatal

En resumen tenemos 8 Ertes en el ámbito de Sector Ferroviari de Catalunya por causa de fuerza mayor con convenios de aplicación diferentes, con 839 personas trabajadoras afectadas al inicio, el 66% de una plantilla de 1280, quedan por desafectar más de 500.

Del convenio de Servicios a Bordo con 340 personas trabajadoras afectadas de suspensión de contratos de una plantilla de 450

Del convenio de Servicios Auxiliares y Atención al Cliente con 395 personas trabajadoras afectadas al comienzo con suspensión de contratos y reducción de jornada de una plantilla de 702, quedan 110 por desafectar

Del convenio de Contratas Ferroviarias con 104 personas trabajadoras afectadas con suspensión de contratos y reducción de jornada de una plantilla de 115, quedan por desafectar 60

Estado de la Negociación Colectiva en el Sector en diciembre-20

La situación de los convenios colectivos del Sector Ferroviario de Catalunya es la siguiente:

-XXII Convenio de Contratas Ferroviarias vigente hasta el 31.12.21

-I Convenio de Ferrovial Servicios a Bordo vigente hasta el 31.12.20, actualmente las personas trabajadoras están en el ERTE por fuerza mayor, a finales de febrero de 2021 la adjudicación del contrato queda desierto. Renfe tendrá que licitar otro con nuevas condiciones. Tenemos un conflicto abierto que afecta a 1800 personas trabajadoras, 450 de ellas en Catalunya.

-IV Convenio Colectivo Sectorial Estatal de Servicios Externos Auxiliares y Atención al Cliente en Empresas de Servicios Ferroviario, vigente hasta el 31.12.19. Se ha empezado a negociar el V Convenio.

-II Convenio de Adif-Adif AV vigente hasta el 31.12.23

-II Convenio G Renfe vigente hasta el 31.12.20, prorrogado hasta el año 2021 con el apoyo de CCOO y Ugt, abstención de Cgt y voto en contra de Semaf y Sf.

-Convenio de TMB S.A. vigente hasta el 31.12.19 denunciado y en proceso de negociación.

-Convenio de FGC, acuerdo hasta el 31.12.20 de la Comisión Seguimiento, en proceso de negociación.

-Convenio de Alta Montaña de FGC, acuerdos hasta el 31.12.20

-Convenio de Cremallera de Nuria, de Montserrat y de la Línea de Pobla de Segur vigente hasta el 31.12.23

Ferrocarril Metropolitano de Barcelona

EESS Metro Barna

	CCOO	Ugt	Cgt	SU	Cptm	Cim	SO	Utm
2015	3	7	9	3	3	2	-	-
2018	4	6	5	2	2	3	4	1

Las EESS de 2018 se aumentó una persona delegada más un delegado, pero se fracturó más el Comité con la entrada de dos nuevos sindicatos, uno, fruto de la división de la Cgt que llevaba más de 20 años como 1ª fuerza sindical, aparece SO, y otro salido del ámbito de material móvil.

La plantilla a finales de año 2020 es de 3.820 personas trabajadoras, en los últimos 4 años ha habido un aumento del 5,5%. El parque de trenes es de 172.

La automatización avanza en la red de Metro de Barcelona con la ampliación de las líneas 9 y 10 Sud hacia la T1 del Aeroport y a la Zona Franca del Port de Barcelona. Aún queda por construir todo el trazado de la L10 Sud desde Motors al Poligon Pratenc, y el tramo 3 central entre Z Universitaria y Sagrera Meridiana. Con el acuerdo de los nuevos presupuestos de la Generalitat todo indicaba que tras la solicitud al BEI del préstamo para financiar las obras empezando por poner en marcha la tuneladora para finalizar el túnel pendiente de 4 Kms.

Hemos de recordar que el modelo de construcción de las líneas 9 y 10 del Metro la realiza IFERCAT, que es la propietaria de la infraestructura mediante la concesión a las empresas constructoras y de servicios para gestionar en 30/5 años pagándoles un canon anual que actualmente cuesta a la Generalitat 230 millones/€ anuales.

Para eludir el déficit, las Administraciones sólo avalan la financiación de las obras a las empresas constructoras a las que ceden la gestión de las infraestructuras públicas a la vez que generan una hipoteca desmedida y duradera. La gestión la realizan en la actualidad dos empresas instrumentales, UTE Mel 9 y Línia Nou Tram Dos S.A. Las empresas constructoras, apenas quedan alguna como Dragados, han ido vendiendo sus participaciones a fondos de inversión británicos, alemanes y daneses.

Durante el 2017 se logra el objetivo de la firma convenio donde se consiguen mejoras en conciliación de vida laboral y familiar, puestos alternativos, protección a la gestación y lactancia, mejoras contractuales para personal relevista y bolsa de verano, aumento de plantilla y recuperación de trabajos externalizados. Se presenta denuncias a la ITSS para el cumplimiento de la LPRL y RD 486/1997.

Durante el 2018 las movilizaciones de toda la plantilla contra la presencia de amianto en infraestructuras y material móvil (trenes y VAF), exigían a la empresa los recursos necesarios para su eliminación, garantías en los planes de prevención y salud de los trabajadores y trabajadoras expuestas. En las mismas se introduce la oposición a la pérdida de funciones por la instalación de la apertura y cierre automatizada.

Los trabajadores y trabajadoras afectadas por el amianto son, 28 con afecciones pulmonares y en torno a 300 con afecciones pleurales, con los nueve días de paros parciales se consiguió transparencia, reconocimiento a la exposición, EPI, pruebas y análisis médicos voluntarios para todas las personas trabajadoras, nuevos criterios para el desamiantado, actualmente se sigue trabajando en este punto de conflicto del amianto para dar solución a las demandas de la plantilla.

Con el objetivo de conseguir planes de formación reales en FMB acordes con las actividades la sección sindical hizo informes desfavorables que elevó a la FUNDAE por incumplimiento de la normativa que regula la financiación de los cursos formativos, se exige a la empresa que se acuerden los planes de formación y que se ajusten a la norma, las irregularidades de los cursos de formación provocó la pérdida de bonificaciones para la empresa y activar la voluntad de negociar planes de formación. Se consiguen en la ITSS resoluciones favorables sobre seguridad y prevención, y empezar a negociar el acoso en el ámbito laboral.

Elaboración de la plataforma del nuevo convenio de manera unitaria para mantener el poder adquisitivo, avances en los planes de igualdad para acabar con brechas salariales y techos de cristal, mediante el CAE se interviene en el control las contrataciones y las condiciones laborales.

Mediante la presión de las movilizaciones se consigue que dimitan el consejero delegado y el director de red con el objetivo de la mejora de la gestión y la relación con el comité de empresa.

La actividad de la sección sindical se centra en encarar las condiciones generadas por el Covid-19, el contacto de nuestros afiliados y afiliadas con garantías sanitarias y la negociación del convenio, ante las restricciones de movilidad intensificamos las reuniones casi todas telemáticas para coordinarnos. Mantenemos los niveles de afiliación al sindicato. La plataforma unitaria de negociación del convenio recoge todas las aportaciones realizadas por CCOO. La negociación está paralizada porque la dirección de la empresa no accede a la habilitación de un espacio amplio para realizar las negociaciones de manera presencial

Hemos mantenido una batalla dura ante las actuaciones de la empresa que no cumplía con lo regulado por Sanidad, se consiguió extender las bajas médicas para las TES mediante la realización de una ERL y mantenerlas hasta el final del confinamiento, con nuestra acción constante se consiguió que se cumpliera las condiciones de seguridad de salud con respecto a EPI, espacios, pantallas, aforos...

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

La empresa la conforman las líneas metropolitanas del Vallés y la Baix Llobregat-Anoia, línea Lleida-Pobla de Segur, Cremallera de Montserrat, Vall de Núria y la Molina, además de las estaciones de esquí de Espot, Port Ainé y Valter 2000, en 2020 se incorpora también Boí-Taüll, la media de plantilla en Líneas Ferroviarias es de 1587 y en Turismo y Montaña de 376, en total 1983 trabajadores.

Está vigente el contrato programa entre la GENCAT-ATM y FGC que regulan las condiciones económicas-financieras para que la empresa haga la prestación del servicio y la gestión de las actividades que se les encomiendan, tiene una vigencia del 2017 al 2021.

Desde el 2019 hay en marcha un plan de Jubilación parcial del 75/25 en base a la ley actual. En julio de 2019 se llegó a un acuerdo de convenio para las explotaciones de Montserrat, Vall de Nuria y la Línea de Pobla de Segur. Durante el 2020 se pone en marcha el Plan de retribución Flexible para todas las personas trabajadoras de la empresa, acceso a retribución salarial en especies.

Los planes de actuación estratégicos para el futuro son la prolongación de la línea de Baix Llobregat-Anoia entre Plaça Espanya y Gràcia, el Tren-Tram entre Salou y Cambrils en el Camp de Tarragona. Planes para explotar la nueva línea ferroviaria de Barcelona a la Terminal 1 del Aeroport. El parque de vehículos ferroviarios de viajeros es de 94 de diferentes series

En la Línea de Pobla de Segur entre 2015 y 2019 se ha producido una mejora sustancial del servicio con el aumento de viajeros y viajeras, de 75 mil a 251 mil, e ingresos, de 293 mil a 475 mil7€

EESS 2018	CCOO	Ugt	Cgt	Simaf
	6	13	2	2

Se repite el mismo resultado del 2014, aunque no conseguimos acabar con la mayoría absoluta de Ugt incrementamos los votos a nuestra candidatura con respecto a las anteriores EESS, 35 más y un índice de fidelidad importante, por encima de nuestra afiliación. Se reduce el apoyo al corporativismo de Simaf; hay que recalcar las incidencias graves con el voto por correo,

revelamos la actitud nada clara de la Ugt con la complicidad de la dirección de la empresa, hicimos las denuncias a la autoridad laboral que no las atendió en la medida adecuada.

A partir de estas elecciones disponemos de menos recursos al perder la persona liberada que teníamos del secretario del Comité y los/as miembros del CSS, la mayoría de Ugt le ha propiciado acaparar todos estos recursos sindicales. El plan de trabajo puesto en marcha está dando sus frutos, ejemplo de ello es nuestro aumento representativo en la explotación de Turismo de Montaña. Con la demanda ante el JS de Lleida para la equiparación de la Línea de Poble a la convenio de líneas metropolitanas no conseguimos nuestro objetivo, posteriormente se reorientó al nuevo convenio Nuria y Montserrat de 2019.

En las elecciones sindicales de la Vall de Nuria conseguimos que las 5 personas delegadas sean de CCOO, Ugt perdió las 2 que tenía: en la Molina seguimos mantenemos la mayoría con 3 delegados/as por 1 Ugt y 1 CSC-Intersindical; en las celebradas en la Línea de Poble de Segur conseguimos la persona delegada para CCOO; en la explotación de Montserrat siguen siendo las 3 personas delegadas de Ugt y en las celebradas en Valter 2000 uno/a de CCOO.

Consolidamos la tendencia al crecimiento en la afiliación, es un efecto de la formación que estamos impartiendo a las personas trabajadoras de las convocatorias de ingreso en la empresa

Durante el 2019 mediante negociación conseguimos mejoras en los permisos retribuidos y conciliación, mayor transparencia en los concursos y contrataciones de técnicos/as y administrativos/as. Las relaciones laborales están deterioradas por la convivencia entre la dirección de la empresa y la Ugt que impide figurar las aportaciones de CCOO en las actas de las reuniones mantenidas. Hemos apostado por acentuar la acción sindical en la empresa y elevar los conflictos a la ITSS y el TLC, así como utilizar los medios de información y redes sociales para que se visualicen.

En relación con el Covid-19 a pesar de los recursos reducidos que tenemos hemos realizado una labor importante en seguridad y prevención de las personas trabajadoras reconocida por todos/as en la empresa.

A 1º de 2021 se inicia la negociación del convenio de líneas metropolitanas después de diez años del anterior, hemos ido negociando durante este tiempo pasado diferentes acuerdos además de padecer a partir del 2012 varios años la congelación y recortes. Los acuerdos de producción 2016-20 paliaron de alguna manera la situación de las personas trabajadoras de FGC. Se pone en marcha una auditoria externa para la valoración de los puestos de trabajo que esperamos sea un elemento positivo para el convenio

Servicios a Bordo, Ferroviario

	CCOO	Ugt	Cgt	Uso	Sf
2015	7	3	3	2	2
2019	7	5	3	2	-

Con una plantilla en el Estado de 1.800 trabajadoras y trabajadores, 450 de ellas en Barcelona, En las elecciones sindicales en nuestro ámbito CCOO vuelve a ser el sindicato mayoritario revalidando los 7 representantes, la Ugt sube a costa de la desaparición del Sf.

El año 2018 se caracteriza por el desarrollo del Convenio firmado el año anterior y los procesos de elecciones sindicales en la mayoría de los centros, se mantiene estabilidad en la afiliación

entre las bajas por jubilación y nuevas afiliadas. Dificultad en la concreción de un plan de igualdad en la empresa por negativa de la dirección entienden que el negociado en otros ámbitos del grupo ya vale. Se avanza poco en los temas de seguridad y salud laboral, no conseguimos un protocolo sobre agresiones. Mantenemos la presión por la interpretación del convenio y la regulación de la jornada en los gráficos de servicio.

El año 2019 seguimos con la vigencia del convenio y pendientes de las bases del nuevo concurso que publicó Renfe que provoca la prórroga del actual de noviembre-2019 hasta abril-2020. La empresa continua bloqueando el plan de igualdad, conseguimos acordar protocolos ante la violencia y acoso en la empresa y terceros. Seguimos presionando para que la empresa no desvirtúe los acuerdos de convenio, sobretodo en la desregulación la jornada.

Con las EESS cebradas en la mayoría de centros de trabajo aumentamos la representación hasta 49 delegados y delegadas de 97, 7 de 13 en el CGE, bajan Ugt, Cgt y Sf y suben Uso y Soli.

El Covi-19 provoca la presentación de un ERTE con afectación del 98% de la plantilla al amparo del RD de estado de alarma, ante la presión se Sector se renueva el contrato hasta febrero de 2021 con un/a tripulante por tren AV-LD. El Erte se ha ido renovando conforme las prórrogas del gobierno estando en la actualidad hasta el 31 de mayo de 2021. Por acuerdo de la comisión de seguimiento se desafecta del Erte a voluntarios/as para que roten con las cargas de trabajo actuales, la empresa lo está incumpliendo al actuar solo por motivos económicos.

En las nuevas condiciones del contrato publicado por Renfe sólo se contempla un importe económico fijo de 120 mill/€ anuales totalmente insuficiente para atender una masa salarial de 1791 personas trabajadoras. Desde CCOO iniciamos unas movilizaciones unitarias, sin la participación de Ugt, para presionar a las empresas y al gobierno. En febrero de 2021 se declara desierto el concurso publicado por Renfe, tendrán que modificar las condiciones con el fin de que haya empresas que participen en el mismo.

Contratas Ferroviarias

Contratas Ferroviarias es el subsector donde están encuadradas todas las personas trabajadoras que realizan tareas de limpieza de trenes, edificios, locales, servicios de maniobras con vehículos ferroviarios o con grúas, servicios de desinfección en trenes e instalaciones...

La plantilla aproximada total en Cataluña es de 1700 personas trabajadoras, con 580 en Metro Barcelona, 190 en FGC, 45 en el TRAM, 900 G Renfe/Adif y resto de empresas, hemos avanzado en representación con respecto a las EESS sindicales anteriores, pero aún nos gana Ugt, también hemos aumentado la afiliación alcanzando en la actualidad los 400. Las empresas con mayores contratos son Clece, OHL, Ingresan, Vectalia Rail, Euromaclean, Rubatec, Incosa...

El acuerdo transitorio de aplicación del Convenio de Contratas Ferroviarias negociado entre las empresas de limpieza de Metro-Bcna y CCOO-Ugt y la aplicación en Fgc y Tram ha supuesto la integración en el Sector Ferroviari de más de 800 trabajadoras y trabajadores, el periodo de aplicación se inició en noviembre de 2015 y ha finalizado en enero de 2021. Hemos crecido en representación, siendo el 1er sindicato en Metro y también en afiliación con unos 135 afiliados.

La firma unilateral del XXII Convenio entre la patronal y Ugt provocó la reducción de los derechos sindicales, pérdida de algunos pluses y el bloqueo de la C Paritaria para los no firmantes del convenio, avanzamos en representación en los procesos de EESS del año 2018 ganando en la mayoría de las CCAA. Con la acción sindical sobre temas de seguridad salud y la

ITSS conseguimos que varias empresas adecuaran los procedimientos y material de limpieza a las normas previstas sobre grafitis, ambientadores y formación de nuevas personas trabajadoras, participación y control de los planes de formación para que adecuen a legalidad y a las necesidades a las personas. Se producen varias subrogaciones de grandes contratos de limpieza tanto en cercanías, como en media distancia y alta velocidad.

Durante el 2019 se celebraron bastantes procesos de EESS, hemos desarrollado una labor sindical ardua y sostenida para acabar los procedimientos irregulares de Ugt con la connivencia de la empresa, se han realizado impugnaciones y demandas ganando la mayoría de las mismas por inexistencia de centros, no haber censo legal, manipulación de los censos, segregación de centros, preavisos irregulares. Estas artimañas permitidas a la Ugt generan inseguridad jurídica en las personas trabajadoras, así quieren mantener la mayoría en la Mesa negociadora.

Hemos volcado nuestra actividad sobre acuerdo en las subrogaciones parciales, tratamiento de las horas extras, oferta de las vacantes en movilidad y regulación de la jornada. En temas de seguridad y salud actuamos en formación y adecuación de puesto por gestación-lactancia. Las empresas generan problemas para acordar planes de formación adecuadas a las necesidades. La ausencia de planes de igualdad nos inclina a denunciar la brecha salarial y la usencia de promoción profesional de la mujer en el sector.

Desde el inicio de la pandemia se han reducido el disfrute de los días de convenio y libre disposición, no se ha podido acordar en la comisión paritaria por bloqueo de Ugt y la patronal.

Las restricciones provocadas por el Covid-19 ha afectado de manera diferente a las trabajadoras y trabajadores del sector, por un lado las empresas con contratos en áreas de servicio público de Renfe y FMB que tras las restricciones del confinamiento han vuelto a los tráficos habituales, como Clece, Acciona, OHL e Ingesan han incrementado las plantillas, y por otro las que tienen contratos con áreas de servicios comerciales de Av-Ld sólo han están funcionando al 40% como Vectalia Rail, Euromaclean e Incosa con Ertes desde el mes de marzo-20 que mantienen a la mayoría de las personas trabajadoras en los mismos aunque se ha acordado la limpieza en ruta en la mayoría de los trenes. Esta situación ha provocado un conflicto con la empresa Vectalia Rail que ha presentado un Ere con 22 despidos en Barcelona. Conflicto servido por la actuación de Talgo por transferir la limpieza de trenes a sus trabajadores y trabajadoras. Las personas afectadas por los Ertes han padecido situaciones familiares complicadas por el colapso y mala gestión en los servicios de empleo.

Con el Covid-19 se ha sufrido a su inicio la mala gestión de las empresas con la dotación de EPI, hidrogel y habilitación de los espacios de trabajo, las empresas principales se han mantenido lamentablemente al margen de estas situaciones.

Servicios externos y atención al cliente.

En el Convenio Colectivo Sectorial Estatal de Servicios Externos Auxiliares y Atención al Cliente en Empresas de Servicios Ferroviarios están encuadrados los trabajadores y trabajadoras que realizan tareas comerciales, información, venta de billetes, atención al cliente y ayuda a PMR en el ámbito de Adif y Renfe. Es un subsector que ha ido creciendo con las políticas de externalización de servicios de las dos grandes empresas ferroviarias.

En el ámbito de Cataluña hay una plantilla aproximada de 725, hemos ido avanzando en representación como en las EESS de Interserve en Rodalies que pasamos de 1 a 4 delegadas, estamos recuperando la diferencia que mantenía Ugt, también hemos avanzado en afiliación con unas 120 personas afiliadas.

El convenio firmado en solitario por Ugt se pone de manifiesto con la pérdida de poder adquisitivo de las personas trabajadoras durante el 2018. El tándem Patronal-Ugt impidió corregir en la comisión paritaria los valores del trabajo en festivo y la hora extra. En base a la sentencia sobre abono en periodo de vacaciones del TJUE y el TS presentamos reclamaciones para que las empresas abonaran los conceptos cobrados de manera habitual

Como miembros de la comisión negociadora, somos no firmantes, denunciemos el vigente IV convenio sectorial que finaliza el 31 de diciembre de 2019, constituimos la mesa del mismo con la petición de las negociaciones no se realicen en la sede de Ugt

Finaliza el año sin el acuerdo sobre el reparto de los/as representantes de ambas partes, concretadas en 13, en la Comisión Negociadora. Nuestras propuestas son la recuperación del poder adquisitivo perdido, avanzar en la mejora de las condiciones socio-laborales. Según nuestros datos de actas de EESS, Ugt perderá la mayoría en la mesa negociadora. Tenemos dificultades para aprobar los planes de formación de las empresas.

Se prorroga el convenio hasta el 31 de junio de 2021, iniciando las reuniones de la mesa negociadora en los primeros meses del año que se suspenden debido al Covid-19

El Covid-19 provoca la aplicación de los Ertes por fuerza mayor en todas las empresas con aplicación del convenio sectorial, en nuestro ámbito se acuerda el de información y venta en estaciones de Catalunya de Interserve, a nivel estatal los de servicio en tierra de Acciona y Ferrovial, y dentro del grupo Ilunión la Ugt negocia el de personal de PMR aceptando situaciones negativas en estos dos últimos en los criterios objetivos de afectación y la desregulación de jornada.

A partir de mayo comienza en Interserve la desafectación de las personas trabajadoras afectadas que casi se última a final de año, en Ferrovial e Ilunión la desafectación es más reducida porque los trenes de Av-Ld aún se mantienen sólo al 40%.

En octubre de 2020 nos encontramos con las maniobras de la dirección de Renfe y Logirail para que ésta se fuese haciendo cargo de todos los contratos de venta de billetes e información conforme fueran finalizando, empezando con la venta de Madrid, Navarra, y Euskadi, los SET de tiene adjudicados Ferrovial. El convenio de Logirail se gestó fraudulentamente entre la Ugt y directivos de Renfe con el apoyo de Semaf en 2016, firmaron el I convenio lost cost muy por debajo del vigente de CCFE para reducir los costes y empeorar las condiciones de trabajo de las personas trabajadoras. La presión a todos los niveles de CCOO ha evitado de momento que un convenio de empresa que no tiene reguladas las funciones de comercial absorba a miles de personas trabajadoras con un convenio sectorial con mejores condiciones laborales y económicas. Esperamos que con la paralización que han realizado los Ministerios de Hacienda y Trabajo dé tiempo a la derogación de la reforma laboral y los convenios sectoriales tengan prioridad sobre los de empresa. Hemos solicitado la negociación del convenio vigente hasta mayo de 2021.

Hemos tenido muchos problemas al principio de la pandemia para que las empresas, y Renfe-Adif como principales, adecuaran los espacios de trabajo a las indicaciones de sanidad y la dotación de las mascarillas, paulatinamente se han ido aplicando las medidas de prevención y salud.

Grupo Renfe y Adif/Adif AV

Con la Ley del Sector Ferroviario, 39/2003 de 17 de noviembre, se crean dos entidades públicas empresariales, Adif y Renfe Operadora que comienzan su actividad en enero de 2005, en 2012 se integra FEVE en las dos empresas, en 2013 se crean Adif y Adif AV y en 2015 se crea el G Renfe con cuatro sociedades anónimas, Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Renfe Alquiler de Vehículos.

Elecciones Sindicales 2015/19 G Renfe/Adif-Adif AV Catalunya

	EES 2015	EES 2019	
CCOO	22	22	0
Ugt	33	28	-5
Cgt	11	11	=
Semaf	19	20	+1
Scf	10	10	=
Sf	13	11	-2
SO	-	1	+1
CCP	-	1	+1
	108	104	-4

Censos 2015 Adif 1017 Barcelona, 308 Tarragona, 129 Girona y 92 Lleida
 Censos 2019 Adif 896 Barcelona, 285 Tarragona, 109 Girona y 74 Lleida
 Pasamos de 1546 a 1362, una reducción de 184 personas trabajadoras, el 12%

Censos 2015 G Renfe 1710 Barcelona, 179 Tarragona, 89 Girona y 51 Lleida
 Censos 2019 G Renfe 1759 Barcelona, 207 Tarragona, 93 Girona y 58 Lleida
 Hay un ligero aumento de 88 personas trabajadoras, el 4%, pasamos de 2029 a 2117.

Grupo Renfe

De 2016 al 2020 en las OEP del G Renfe se han ofertado 4262 plazas, de ellas 1082 de comercial, 911 de talleres, 2100 de conducción, 80 de cuadros técnicos y 89 de técnicos/as

Los Planes de Empleo acordados en el marco de los convenios colectivos desde el 2016, ha consolidado un aspecto negativo que son las condiciones salariales de las categorías de ingreso mejorando con el II CC del Grupo, pero aún sin eliminar. El lado positivo ha sido la renovación importante de las plantillas, desde el 2016 hasta el 2021, este último en curso, se han acogido a los planes de desvinculaciones 4.384 personas trabajadoras y a la jubilación parcial 1.045. Un total de 5.429, que han salido de la empresa en buenas condiciones y han ingresado por las OEP 4.262, supone una reducción plantillas de 1.167. El colectivo que más se han renovado ha sido conducción con una salida de 2.569 y 2.100 ingresos, seguido de comercial con 1.110 salidas y 1.082 ingresos

Las bajas producidas por la salida de la empresa de nuestros afiliados y afiliadas por desvinculación y jubilación parcial y las producidas por la movilidad dificulta sobremanera mantener la afiliación, las altas de los ingresados e ingresadas por OEP no las mitigan. Se genera una rotación que impide una afiliación estable.

Durante estos años la dirección del G Renfe ha ido aplicando las políticas de los Gobiernos y las directivas de la CCE sobre el cuarto paquete ferroviario, se acentúa la liberalización del sector, externalización continuada de actividades en comercial y talleres, reducción del tráfico de mercancías sin planes de viabilidad.

En este periodo hemos planteado a la dirección de la empresa la aprobación plan de empleo ambicioso que renueve la plantilla, tasas de reposición por encima de las salidas anuales, renovación del parque de vehículos de servicio público, acabar con la externalización de actividades en FAMA y Estaciones, la creación de un holding empresarial público ferroviario como en otros países punteros europeos, mantener la jubilación parcial del 75/25 para los colectivos sin bonificación por categoría penosa, convenio sectorial del sector ante la liberalización del mercado de mercancías y de viajeros, supresión de las categorías de ingreso, regulación profesional de los Centros de Gestión, negociación de los marcos reguladores del colectivo de Intervención para atender las nuevas situaciones. Al nuevo gobierno de coalición de la izquierda le pedimos que se produzca un cambio de rumbo para mejorar los servicios de Rodalíes y priorizar la inversión en infraestructuras de proximidad y para mercancías.

En este tiempo hay dos convenios, el I Convenio Colectivo del G Renfe firmado por CCOO, Ugt, Sf y Semaf el 20.09.16 con vigencia de 4 años, 2015/2018 y el II Convenio Colectivo del G Renfe 2019/20 firmado el 08.05.19 por CCOO, Ugt y Semaf, prórroga para 2021 sólo por CCOO y Ugt

La empresa impone a 1º de julio de 2018 una jornada de 37,5 h de promedio semanal y 1642 horas anuales, reduce la jornada diaria en 17' y dos días de trabajo anual 24 y 31 de diciembre, al personal sujeto a gráficos se compensará con dos descansos. Solo nos movilizaciones nosotros/as sobre esta imposición, el 27 de junio 19 nos manifestamos en Madrid por "Más Empleo, Menos Jornada" contra la aplicación de la jornada. El 15 de julio fuimos a la huelga solos/as con los objetivos de Más Empleo, Más Salario, Menos Jornada, buen seguimiento dada la situación con servicios mínimos abusivos.

El 29 de diciembre CCOO-Ugt acuerdan la prórroga del II Convenio Colectivo del G Renfe con la abstención de Cgt y el voto en contra de Semaf-Sf. Creemos importante la mejora las categorías de ingreso y también las condiciones de algunos colectivos pero valoramos que la situación social y económica provocada por el Covid-19 en la empresa no favorece la denuncia del convenio e iniciar la negociación de uno nuevo. La prórroga garantiza los adelantos de la variable del personal operativo del 84% abonado durante el 2021 y negociar la afectación para el 2021, continuar con el Plan de empleo de salidas e ingresos, 110% de tasa de reposición, 0,9% de subida salarial y continuación con la negociación de las mesas de jornada, teletrabajo y colectivos.

Fabricación y Mantenimiento

La dirección de FAMA aplica su plan de mantenimiento con el que valora más el mantenimiento externo, manifiestan que la mejora económica sólo se hará por el ajuste salarial, hay excesivo absentismo, hay mejores parámetros de disponibilidad y fiabilidad de la empresa privada, abandona la fabricación de trenes y vagones, no creen necesario el aumento del empleo, cierran el acceso al mantenimiento de las series del parque de AV-LD.

CCOO manifiesta su oposición a ese plan y presentamos varias comisiones de conflictos en defensa de la actividad pública de talleres, acceso al mantenimiento del nuevo material y tecnología, parar las externalizaciones, eliminación del absentismo en la variable, participación en la imputación de las averías por el operador, plan de mantenimiento con suministros suficientes que no genere inmovilizado con afectación económica a la variable y más empleo.

Se detecta presencia de amianto en S 448 y S 470 en Barcelona, Madrid, Málaga y Valencia, pedimos un grupo específico de seguimiento, planteamos que se haga un estudio de todos los elementos de los vehículos ferroviarios e instalaciones para proceder al desamiantado, reiteramos la petición de la creación de un grupo de trabajo con capacidad de resolución y ejecución. Se continúa con los protocolos para de todas las personas trabajadoras que hayan estado en contacto, reconocimientos médicos y controles cíclicos. Se inician los trabajos de retirada de las cubiertas con elementos que contengan amianto.

Comercial

Presentamos comisiones de conflictos y convocamos movilizaciones por la falta de regulación del exceso de equipaje y una nueva regulación del transporte de menores sin acompañante, por circular trenes sin interventor, contra las agresiones y ausencia de planes contra el vandalismo y grafitis, por recuperar la condición de agente de autoridad.

Nos oponemos al Pliego de condiciones particulares del contrato de Servicios a Bordo aprobado por el Consejo de Administración de Renfe, sólo el consejero de CCOO se opuso, manifestando que contiene funciones de personal de Renfe y no están reguladas en el Convenio de SaB, recoge tareas como control y venta de títulos de transporte, comunicación de las OT así como la información a los CGO

Jurídico

El TS ratifica la sentencia de la AN de CCOO para la aplicación del EBEP al personal de Estructura de Dirección del G Renfe con efectos del año 2016 tendrán 6 días de libre disposición y de 1 a 4 días más de vacaciones en función de la antigüedad

Denunciamos a la dirección de la empresa que en los procesos de movilidad funcional aplique lo regulado en el art 398 de la NLR de participación de la representación sindical en el proceso de selección de los puestos de Estructura de apoyo.

La CNMV se carga el acuerdo marco vigente entre Adif y Renfe, cuestiona el plan de negocio de Renfe para poder operar durante 10 años en las líneas de AV, lo rebaja a 5 años a pesar de los contratos en la adquisición de 49 trenes con una inversión de 900 M€, a SNCF y Trenitalia si les concede los 10 años. Es manifiesta la actitud de la CNMV contra el operador público Renfe y el apoyo a los consorcios privados. Manifestamos la oposición a estas actuaciones que benefician el interés privado en lugar de la iniciativa pública. En mayo rectifica y aprueba que Renfe pueda operar 10 años, consideramos ajustada y necesaria la rectificación aunque mantenemos la oposición a la liberalización del mercado de AV-LD de viajeros en España

Comisión de seguimiento de Seguridad Rodalies de Catalunya

A finales de 2015 se constituye la Comisión de Seguimiento de Seguridad de Rodalies de Catalunya, el acuerdo inicial es de reuniones semestrales que se han ido cumpliendo excepto en el 2021 debido a la afectación del Covid-19, está compuesta por la dirección de Rodalies, Seguridad del G Renfe, representante de la Conselleria de Territori de la Gencat y los sindicatos. Empezó en el marco de Rodalies de Barcelona y se ha ampliado a toda las Rodalies de Catalunya. Se ha avanzado en la concreción de las zonas más críticas, se han realizado planes de actuación en los espacios más conflictivos, en la coordinación con los Mossos y la Seguridad Privada, en actuaciones concretas contra los actos incívicos y grupos de grafitis.

En junio del 2017 convocamos un paro 5 minutos en las empresas del Sector Ferroviario contra las agresiones, “defendemos un ferrocarril público, social y de calidad” “no permitiremos las agresiones por la dejadez de las diferentes administraciones que nos gobiernan” “queremos trabajar sin miedo y agresiones”

Junto a Ugt realizamos acciones en las empresas del sector con el lema “Stop a las agresiones en el sector ferroviario” ante las agresiones físicas y verbales a las personas trabajadoras, actos machistas hacia las trabajadoras, se convocan concentraciones en las estaciones y empezar a negociar en las empresas protocolos de prevención y actuación ante las agresiones externas.

Los sindicatos nos reunimos con la Conselleria de la Generalitat para tratar de las agresiones a personas ferroviarias y viajeras, aportamos datos sobre trenes y ámbito geográfico de las mismas. La Gencat nos traslada que están revisando la legalidad de retomar la condición de agente de autoridad y cambiar la tipificación penal de las agresiones y actos vandálicos como falta y mayor sanción económica, plantean actuaciones inmediatas coordinadas con las empresas en espacios más urgentes, grupos de grafitis de Moncada y R3, a medio plazo despliegue por red de Rodalies y largo plazo mesa de actuación ferroviaria y creación de una comisaria de ferrocarril. La dirección de Rodalies expone el gasto cuantioso en seguridad y limpieza y las incidencias en el tráfico que le genera los grafitis.

La dirección de la empresa informa sobre datos de incidencias, agresiones a personas trabajadoras del sector. Hay una media de 10 agresiones anuales a personal del G Renfe, se realizan las mismas denuncias. Se establecen en 2017, 851 denuncias de actos violentos-incívicos sobre trenes y mobiliario, en 2018, 2600 denuncias el 72% de grafitis y en 2019, 1960, el 68% de grafitis. Desgraciadamente somos la 1ª comunidad de la empresa en arrollamientos de personas; CCOO valora que hay una causa cardinal que lo genera, tenemos una red con muchos trazados urbanos sin las medidas e inversiones en seguridad ferroviarias adecuadas. En el servicio de Apoyo Psicológico, hay una media de 10/12 personas trabajadoras de nuestro ámbito que lo utilizan anualmente, tanto de conducción como de comercial.

Tenemos que señalar que el ámbito de Catalunya es el primer territorio de la red ferroviaria estatal con mayores actos incívicos-violentos y agresiones a personas trabajadoras, los datos son contundentes en 2017 de 506, 202 el 40%, en 2018 de 553, 258 el 46% y en 2019 de 550, 261 el 47%.

Aunque la naturaleza y las causas son de otra índole en Octubre de 2019 conjuntamente con Ugt publicamos un comunicado a las personas trabajadoras y usuarias sobre lo actos de sabotaje ocurridos denunciando la inseguridad, llamando a la reflexión, peligro de accidente por trazado sinuoso de nuestras vías y llamada a los gobiernos para que adopten medidas para evitarlos.

En junio las personas delegadas de personal y prevención de CCOO de Barcelona Rodalies denuncian ante la Dirección de la empresa la agresión producida a un compañero OCEN1 en la R11, demandamos que se pongan mayores medios de seguridad y coordinación con los Mossos para atender estas situaciones.

Plantillas Renfe

La plantilla en estos años se ha reducido en 90 personas trabajadoras, el 5%, en 2015 era de 2.029, en 2019. 2.117 y en la actualidad 2.027.

Durante los años duros de la crisis (2010-2015) con los recortes en el ámbito público de los gobiernos Zapatero y Rajoy se destruyó mucho empleo, aún se redujo más debido a las convocatorias de movilidad; a partir del 2016 se iniciaron las OEP pero no son suficientes para cubrir las bajas anuales, con los ingresos no se recupera el empleo.

Las actividades de talleres y comercial se externalizan de manera continuada, solo se incrementan ligeramente las de conducción, se crea desequilibrio al suponer estas casi el 50% de plantilla del G Renfe en Barcelona, el impacto de la movilidad en las plantillas de Catalunya es importante.

La movilidad geográfica y funcional de nos genera continua pérdida de plantilla, 88 personas trabajadoras menos en comercial 2018, 97 de Conducción en 2019 y 15 talleres

Plantilla actual G Renfe en Barcelona es 2.027, 16 del EPE, 135 de Mercancías, 303 de Talleres y 1.573 de Viajeros, por grupos hay 55 Técnicos 3%, 93 de Admón-Gestión 5%, 259 de Talleres 13%, 613 de Comercial 30% y 1.007 de Conducción 50%

Adif-Adif AV

De 2016 al 2020 en las OEP de Adif se han ofertado 1209 plazas, 586 de circulación, 512 de infraestructura, 45 de AF, 95 de ordenanzas y factores, 134 de Cuadros Técnicos y 207 de Técnicos

Aunque los niveles de afiliación sindical general son altos, entre los años 2016 y 2020 nos hemos mantenido en una afiliación estable.

En Catalunya tenemos un gran problema, en torno al 90% de las altas y bajas, son producidas por las distintas OEP y las sucesivas AGM, afecta al 20% de la afiliación, con cada AGM tenemos un promedio de entre 60 bajas, que se compensan con las OEP. En 2020 no existe esta compensación, los 34 de ingreso no cubren las salidas, nuestro objetivo próximo es aumentar la afiliación con las futuras OEP para llegar a las producidas en los años anteriores y consolidar los buenos resultados en las EESS de 2023.

Ordenación Profesional

La dirección de la empresa presenta la nueva estructura salarial de C Fijo, C de puesto y C Variable, división en actividades comunes y específicas, los nuevos modelos de circulación e infraestructura, las titulaciones requeridas para acceder a cada grupo, encuadramiento de los grupos profesionales en las áreas funcionales de conocimientos y experiencia, iniciativa, autonomía, responsabilidad y mando.

CCOO propone una negociación que contenga la valoración de los puestos de trabajo y de las habilitaciones, financiación específica, división en cinco actividades, Infraestructura, Circulación, Servicios a Clientes, Administración y Gestión y Seguridad, garantías de empleo y estabilidad, para toda la empresa, equidad interna y promoción profesional. Valoración de experiencia profesional, autonomía de los grupos y pérdida de habilitaciones.

Trabajo a distancia

En el documento entregado de teletrabajo sólo hay criterios básicos y condiciones: tiempo de trabajo, acceso y salida, control, medios técnicos, prevención de riesgos laborales, formación, propiedad intelectual, protección de datos, desconexión digital, negociación colectiva y

comisión de seguimiento. Recoge los criterios de lo negociado en acuerdos generales en el ámbito público.

Hacemos alegaciones contemplando el teletrabajo como un nuevo modelo de organización del trabajo, que se desarrolle en el domicilio u otro lugar elegido, evaluación periódica, asegurar la voluntariedad y la antigüedad mínima, no discriminación retributiva, acuerdo entre persona trabajadora y empresa en las funciones y tareas, prevención de riesgos, formación, desconexión digital y garantías de negociación colectiva.

Jubilación Parcial

Valoramos muy negativa la aplicación de la modalidad de Jubilación Parcial 50/50 porque no se genera empleo fijo conseguimos que sea voluntaria y universal. Se acuerda la modalidad de Jubilación parcial del 75/25 defendida por CCOO para todos y todas, acumulación de periodos, plan para al menos 5 años. Se inicia con 153 en 2018 y hasta 550 para 2019

Movilidad

Hay acuerdos de la movilidad para la AGM en 2018, no es la queremos pero se ofrecen más de 1200 plazas, supone un avance con la sequía anterior, advertimos más de 400 vacantes no se ofertadas, se ofrecen plazas insuficientes de personal operativo, hay territorios donde se ofertan pocas vacantes como en Catalunya. En la 2020 se acuerda otra para evitar la rotación de los puestos que se ve afectada por la pandemia.

Debido al Covid-19 hay dificultades para llevar a efecto los procesos de la OEP con exámenes presenciales y formación. En la OEP 2019 se ofertaran 585 plazas fruto de una tasa de reposición del 105%.

Se empieza a trabajar en una nueva norma de movilidad, se podrán contemplar acciones de movilidad de ámbitos territoriales más reducidos y en colectivos específicos, nuevas condiciones de participación y requisitos, se contemplan para P Operativo, Supervisores, C Técnicos y Técnicos, participación con residencia provisional, condiciones psicofísicas, habilitaciones, periodos de capacitación, de prueba y de permanencia, plazos máximos de demora.

Negociación

En este periodo tenemos dos convenios, el I Convenio Colectivo de Adif-Adif AV con firma el 05.05.16 con vigencia de 2015/17, prórroga acordada el 14.02.18 para el 2018 y el II Convenio Colectivo de Adif-Adif AV con firma del 08.05.19 con vigencia de 2019/23

CCOO ha planteado a la empresa el aumento del empleo, internalizar cargas de trabajo, nueva ordenación profesional, mayor seguridad ferroviaria, creación de un holding empresarial público, aumento salarial y reducción de jornada, valoración de la experiencia y la trayectoria profesional para promoción profesional, que todas las plazas se ofrezcan a nivel interno. Desde la separación de las empresas en 2005 Adif-Adif AV han perdido el 21,8% de plantilla de 13.927 a 10.885, reduciendo el personal operativo en 3.487 y aumentando MI, CT y EA en 445 personas trabajadoras.

Durante estos años la dirección de la empresa ha presentado diferentes Planes estratégicos, el último el plurianual 2020/23 con miles de ingresos netos, donde plantean modernizar la

empresa, mejorar el mantenimiento de la red convencional, avanzar en sostenibilidad, corregir las plazas de la AGM y acceso a los Fondos de Reconstrucción Europea

Se acuerda en el CGE la reducción de la jornada que se traslada a los Comités provinciales, será efectiva desde el 5 de julio de 2018 con abono de los días correspondientes, 10 días de reducción de jornada anual a partir 2019, para el personal con descanso dominical. Se concreta en días significativos del año, junto a puentes y festivos y uno en los meses de feb-mar-oct-nov, teniendo opción disfrutarlos juntos dos o cuatro días

A finales de año 2020 en reunión del CGE analizada la situación de falta de empleo con continuos contratos externos de actividad y se acuerda iniciar una presión conjunta ante la empresa y el Ministerio para que acometan medidas inmediatas de aumento de empleo, valoramos muy positivo el consenso alcanzado. Se presenta Comisión de Conflictos y se convocan huelgas con tres días de paros parciales y un día de 23 horas. El 24 de febrero se llega a un acuerdo positivo donde el empleo es el referente principal con 667 plazas para la OEP de 2021, otra OEP extra con 1000 plazas más y en torno a 500 de las bolsas de reserva

La empresa informa al CGE la implantación de los nuevos modelos de Infraestructura y Circulación. En Circulación plantean nuevo modelo SIC en bases con factores/as de circulación y jefes/as de línea, nuevas funciones para PRO y PLO, las plazas se cubrirán mediante la AGM y OEP, para CCOO hay que priorizar la cobertura de plazas en los PM y negociar las condiciones laborales.

Infraestructura

La empresa aprueba el Contrato de Mantenimiento de la Infraestructura de Vía en vía convencional 2018/20, con 641M€ prorrogable a 2 años, mantenimiento de red convencional, vías de apartado y terminales logísticas, con mantenimiento preventivo, lo justifica por la falta de plantilla en vía. En el Consejo de Administración Ugt voto a favor y CCOO se abstuvo.

Nuestra conclusión es que la dirección de Adif tiene la intención de privatizar parte de la empresa y facilitar la entrada de las empresas privadas, reiteramos nuestra oposición a la privatización y seguir realizando las tareas principales, ET y correctivo con materiales y vehículos en condiciones y revertir lo externalizado

La orden FOM 2872/2010 cambia los parámetros psicofísicos para obtener las habilitaciones de Infraestructura relacionadas con la seguridad en la circulación, serán menos exigentes que las actuales,

Con las nuevas normas técnicas sobre cortes de tensión, de Pilotos de Seguridad y Encargados Trabajo avanza la externalización de tareas, pedimos la supresión porque atenta contra la Seguridad Ferroviaria. La AESF indica que el/la Responsable Técnico/a y Encargado/a de Trabajos tiene que ser en la misma persona.

La Dirección General de Conservación y Mantenimiento se escuda en la falta de personal para externalizar, creen que la AESF intervenga para apoyar un modelo externalizado al no cumplir Adif los ratios de mantenimiento por falta de personal, son necesarios muchos más ingresos que los 200 anuales, las tareas de mayor valor añadido supervisión y control de trabajos las seguirá realizando, a los telemandos de energía quieren que se pueda acceder desde todas las especialidades eléctricas y sean supervisores como el personal de circulación.

El Consejo de Administración aprueba un nuevo modelo de mantenimiento de ISE, la empresa dice que no habrá cambio en el mantenimiento, será temporal y de apoyo a los sectores más deficitarios, de nuevo con el voto en contra de CCOO. Se avanza hacia el modelo de AV de mantenimiento externo. CCOO plantea que se debe seguir realizando los trabajos esenciales y estratégicos que afectan fiabilidad, regularidad y seguridad ferroviaria Pedimos que se contraten ET para las obras de Catalunya de las bolsas de reserva de la OEP.

La dirección de la empresa justifica el nuevo contrato de energía para LAC y SSEE por la falta de plantilla, no se puede realizar el adecuado mantenimiento, los ingresos insuficientes, recuperar las tareas que hacen las tecnológas en ISE y Telecom, en LAC y Vía sólo funciones estratégicas. CCOO pide toda la información sobre plantillas, ratios, bases y obras

Plantillas Adif

La situación de la plantilla en Catalunya es en 2015 de 1.546, en 2019, 1.364, se reduce en 182 personas trabajadoras, el 12% menos.

Las plantillas en nuestro ámbito se ven diezmadas por las AGM, las OEP no cubren las plazas de movilidad ni las de las personas trabajadoras que se jubilan, esta situación ha generado a lo largo de los años una precariedad de plantilla insostenible. Somos la comunidad con mayor déficit de plantilla, como ejemplo Barcelona tiene un déficit anual medio de 20 y en el 2019 llego hasta 50. Las actividades de mantenimiento y logística se externalizan, se reduce la plantilla de personal operativo que sólo representa el 57%.

En la AGM Adif 2018/19 salen de Barcelona 97 personas trabajadoras y entran 19, se genera un déficit de plantilla de 78, la mayoría de infraestructura y circulación

En la OEP 2019 Personal Operativo de 253 plazas ofertadas solo 34 en Catalunya, 19 en Barcelona, 9 en Tarragona, 4 en Girona y 2 en Girona

Plan de actuación en afiliación

Para CCOO la afiliación es el eje básico de nuestra acción sindical, las personas afiliadas al sindicato han de percibir que son lo más importante para nuestra organización, en el mandato que se abre tenemos que hacer todos los esfuerzos para que sean partícipes de las actividades del sindicato, han de recibir información continuada de temas salariales, normativos, de igualdad de formación tanto de las empresas como del Sindicato, de los servicios relacionados con temas de consumo, ocio, seguros...

Debemos concretar planes de actuación para llegar a las áreas de actividad que tenemos menor presencia sindical Mandos Intermedios, Cuadros Técnicos y Técnicos en ambas empresas, circulación en Adif y conducción, estaciones y talleres en el G Renfe. Somos la primera organización de España y Catalunya en afiliación y representatividad renovada en las recientes elecciones sindicales, también a nivel federal y sectorial, por ello hemos de trasladar ese liderazgo a nuestra acción sindical diaria.

Covid-19

Pedimos al Adif la paralización de todas las obras que no sean consideradas como vitales, las contrataciones no cumplen con las medidas de prevención y sanitarias, comparten coches, no están dotados de EPI, no se realiza control y seguimiento del Covid-19 de las personas trabajadoras. Acordamos utilizar coches propios para el traslado a los trabajos y la aplicación de la CAE.

Al inicio del Covid-19 se pone de manifiesto las dificultades de acceso a los EPI, hidrogel, la aplicación de la normativa sobre TES, limpieza y desinfección de vehículos e instalaciones. El retorno a la normalidad se hace con todas las medidas de protección y preventivas, que prevalezca la salud de las personas trabajadoras ante las necesidades productivas, revisión de las ERL, medidas organizativas y técnicas para protección, limpieza de bases, distancias de seguridad, uso de vehículos según la normas sanitarias, denuncias de las obras que no cumplan los requisitos y dotación de EPI a todos los trabajadores y trabajadoras.

Se acuerdan medidas de flexibilidad horaria y conciliación para el cuidado de menores, se suspenden las reuniones y los cursos de formación presenciales de todo tipo, se adoptan medidas de protección en las infraestructuras críticas, desde las sociedades se concretan las medidas de actuación, ofrecemos colaboración y participación en todas las medidas que se adoptan relacionadas con la producción y la protección de sus trabajadores y trabajadoras.

Paulatinamente se van adoptando las medidas sanitarias que marca el Ministerio de Sanidad en cuanto a EPI y medidas de prevención en los centros y trenes. En talleres se suprime el control de huella digital, se cierran comedores, se adoptan medidas de flexibilidad horaria, más turnos y reducción de la jornada, se implementan más medidas de limpieza y desinfección de los espacios comunes, se limita el acceso de personas ajenas, se controlan de las medidas de prevención de las empresas contratistas. Al final del estado de alarma se retorna manteniendo la desinfección y limpieza de espacios comunes como vestuarios y comedores.

Con la aplicación del RDL de estado de alarma se acuerda prorrogar los contratos temporales actuales para conducción, talleres y comercial, la OEP de conducción y talleres ya realizadas se ven afectadas para la realización de las pruebas de acceso y la formación. Se demora en Adif la OEP-2019 y la AGM-2019,

En junio de 2020 la empresa informa que la reducción de ingresos y producción debido al Covid-19 afectará a la Variable de todas las personas trabajadoras, en la prórroga del convenio de diciembre se acuerda la no devolución de lo abonado y el abono a los diferentes colectivos.

Ámbito Sindical General

El 27 de abril es reelegido Secretario General del S Ferroviario M Nicolás Taguas, CCOO apuesta por un sistema ferroviario viable, seguro, sostenible y respetuoso con el medio ambiente, que ayude a la economía y garantice el derecho a la movilidad de las personas, más inversión en trenes e infraestructura de red convencional para regionales, cercanías y mercancías, abogamos por la gestión pública y profesional de las empresas, OEP anuales para rejuvenecer las plantillas, nos oponemos a la privatización y externalización de actividades, y apostamos por un convenio sectorial.

En mayo de 2018 el Consejo de la Sección Sindical de CCOO aprueba movilizaciones y traslada a las direcciones de las empresas y al Ministerio negociaciones que vayan contra la privatización, la liberalización del sector, la falta de inversión en infraestructura y trenes, más empleo y por la recuperación de la negociación colectiva

Tras la moción de censura a Rajoy de 1º de junio se aplazan las movilizaciones en Renfe/Adif hasta que se conforme la dirección del MFOM y las direcciones de las empresas.

Un tren per la classe treballadora Rodalies Catalunya

En septiembre de 2018 Javier Pacheco, secretario general de la CONC y Manuel N. Taguas secretario general del Sector Ferroviario presentan el Informe de Rodalies: Un Tren per la Classe Treballadora.

-El servicio de Rodalies es uno de los modos de transporte principales, transporta más de 150 millones de viajeros anuales con crecimiento de 3%.

-Los gobiernos han ido conformando un sector ferroviario en el que impera la liberalización del transporte público y la externalización de actividades, CCOO ha confrontado ese modelo que genera precariedad laboral y mala calidad del servicio

-La falta de inversión en infraestructura, trenes y la destrucción de empleo genera el aumento de las incidencias, los retrasos y la supresión de trenes. Casi el 25% de los mismos tienen más de 25 años y en los talleres de Renfe sólo se mantienen el 26%. Hay tramos de vía con más de 40 años de antigüedad en R3, R4 y R15, hay 46% de vía única, bastantes Kms de catenaria sin compensar, saturación de los túneles de Bcna y la R2 Sud y la R1.

-La baja calidad del servicio se concreta también en las miles de denuncias anuales por actos vandálicos en el material e instalaciones, agresiones a las personas trabajadoras, grafitis...

-El informe consta de un estudio de las incidencias y sus causas en el periodo 2016/18, del último año extraemos datos concluyentes del servicio prestado como, 18.352 incidencias año, 1.500 mes, 54 cada día; casi 6 millones de viajeros afectados año, 16.400 día; casi 60 mil trenes afectados año, 168 día; trenes suprimidos año 2.950, día 8.

-Las causas de las incidencias se deben a, 24 % averías trenes, 7 % gestión Renfe, 37 % gestión circulación Adif, 14 % infraestructura y 18 % causas ajenas.

Las propuestas que se hacen son: fortalecer el sector público ferroviario, recuperación de la inversión en infraestructuras, revertir las externalizaciones, creación de empleo, participación sindical, integración de Rodalies en la ATM y puesta en marcha de la T-Mobilitat.

Rodalies Lleida

En noviembre de 2018 el Sector Ferroviario de Lleida presenta el Pla de Rodalies “Rodalies de Lleida. Un tren per la classe treballadora” Desde el 2014 que el Conseller de Territori S. Vila anunció la implantación des rodalies de Lleida no se ha hecho nada.

Se hace una presentación a todas las administraciones de la provincia teniendo una buena acogida. Se dispone de una extensa infraestructura infrautilizada y no se cubren las necesidades de movilidad de la ciudadanía. Es un informe muy concretado donde se plantea nuevas líneas a Montblanc y Monzón, reforzar la de Cervera y continuar con mejoras realizadas en la de Balaguer-Pobla de Segur, se propone horarios ajustados a la demanda y con enlace con la Alta Velocidad. Para CCOO es una propuesta que facilita la movilidad en ferrocarril de las personas, vertebrar el territorio, crea empleo y se realiza por empresas públicas.

En setiembre de 2020 ante la presentación del Conseller de la actuación prevista en la R12 Lleida-Manresa para el 2024, CCOO exige a la Gencat que con las competencias transferidas puede ponerlas en marcha de manera inmediata, hay trenes, personal de comercial y maquinistas para hacerlo. Se deben incrementar las circulaciones en todas las líneas atendiendo a la propuesta de CCOO, seguiremos trabajando para tener unos servicios ferroviarios dignos para 275 mil habitantes. Se presenta también nuestra propuesta a P. Macías coordinador del Pla de Rodalies de Catalunya.

La Diputación de Lleida formaliza la constitución del Pla de Rodalies de Lleida con la presencia de la Gencat, Consells Comarcals y Ajuntaments contemplando las propuestas realizadas por CCOO.

El 3 de octubre de 2017 se realizan concentraciones en empresas y ciudades que convoca la Taula per la Democracia en la que está integrada CCOO, Ugt, entidades vecinales y sociales, no se cree adecuada la huelga general convocada por sindicatos minoritarios como la CSC-I , apoyadas en el sector ferroviario por Sf y Cgt.

En marzo de 2018 la CONC conforma con más entidades de la sociedad catalana el Espai Democracia i Convivencia, en apoyo de las instituciones catalanas por la vulneración de derechos fundamentales, por un espacio común de cohesión social, pedimos que los problemas tengan solución mediante la negociación política, hacemos un llamamiento a la sociedad catalana para que se apueste por el dialogo y no por la polarización social.

En abril de 2018 la CS CCOO de España junto con Ugt se manifiesta sobre la situación de Catalunya, apuesta por la negociación política, y no la vía judicial, no comparte la tipificación de los delitos y la prisión preventiva, dada la gran dimensión sociopolítica hay que actuar con precaución en los procedimientos, hay que aislar la radicalización y retomar la acción política, manifiesta la voluntad de normalizar la vida política y la convivencia plural de la sociedad catalana, cree que la unilateralidad debe dar paso a escenarios de dialogo de partidos e instituciones.

En Octubre de 2019 el Consell de la CONC aprueba la resolución ante la sentencia del Tribunal Supremo en la que manifiesta la defensa de la pluralidad interna y la independencia en la toma de decisiones, la oposición a la deriva judicial, la salida del conflicto ha de ser política mediante la negociación, la sentencia es injusta y no soluciona el conflicto, genera riesgos de polarización social y política, se necesita recuperar la normalidad institucional para abordar los problemas de pobreza, desigualdad social y garantizar los derechos sociales, llamada a fortalecer los espacios de convivencia y pluralidad y la condena todo tipo de violencia y apuesta por el mantenimiento de los derechos, la libertad, el diálogo y la justicia social.

En marzo publicamos comunicado general para las personas trabajadoras de las empresas del sector relacionado con el Covid-19 atendiendo al contenido del art 21 de la LPRL de riesgo grave e inminente, el empresario está obligado a adoptar medidas de prevención, los trabajadores y trabajadoras pueden interrumpir la actividad si vieran riesgo, la RT y las personas delegadas de prevención pueden acordar la paralización de la actividad y solicitar la intervención de la autoridad laboral. EL RDL 463/2020 de 14 de marzo de estado de alarma por el Covid-19 regula las medidas de protección y prevención sanitarias y se dotará a la plantilla de los EPI correspondientes.

En base al RDL 6/2020 para la protección de las personas trabajadoras de especial riesgo con enfermedades cardiovasculares, hipertensión arterial grave, diabetes, enfermedades pulmonares crónicas, cáncer, inmunodepresión, embarazos y mayores de 60 años; los servicios de prevención de la empresa deberán emitir un informe a los trabajadores y trabajadoras con las patologías indicadas que las empresas no puedan reubicar en puestos exentos de riesgo al Covid-19, el informe se presentará en el Servicio Público de Salud para que emita un parte de baja por aislamiento.

Pedimos al Ministerio de Transportes que tras la finalización el 21 de junio del estado de alarma se vuelvan a poner en circulación los trenes de la OSP para que las personas usuarias puedan recuperar su derecho a su movilidad. Los servicios que se realizan de Media Distancias son insuficientes

Se acuerda en las Comisión Ejecutiva del Sector y Sección Sindical de R/A el nombramiento de M^a José Páez como la nueva secretaria general, en base a los estatutos se ratifica definitivamente en los Consejos del Sector Estatal y de la SS de R/A celebrados el 17 de junio.

El 11 de Dic el ministro JL Ábalos presentó en Barcelona el Plan de Rodalies de Catalunya 2020-30, todas las actuaciones alcanzarán una inversión de 6.346 M/€, los objetivos son reducir los tiempos de viaje, mejorar la puntualidad, la accesibilidad, la capacidad de transporte y la intermodalidad, que ponga a las personas en el centro de todas las actuaciones. El plan contempla las inversiones estructuradas en actuaciones inmediatas para el periodo 2020/25 con una inversión de 4.622 Mill/€, actuaciones a medio plazo y otras actuaciones para el periodo 2026/30 con 1.164 Mill/€ y 560 Mill/€ respectivamente.

Anuncia la creación de una comisión mixta de seguimiento entre el MITMA y la Generalitat para concertar y tomar las decisiones, planificar las actuaciones prioritarias y conservación preventiva, compra de nuevos trenes, mejora progresiva de las incidencias.

El 22 de Dic junto con el responsable de movilidad de la CONC mantuvimos una reunión con el Coordinador del Plan, Pere Macías, nos lo expuso con mayor concreción, en las negociaciones del Estado y la Generalitat se está hablando del traspaso de los recursos del coste de explotación de Rodalies, el Plan se caracteriza por acometer obras de menor envergadura que mejoren el servicio y las más importantes. Además de Adif y Renfe, han conseguido que la AMB participe en el Plan, no así la Generalitat, tienen problemas con varios ayuntamientos de la R3 para realizar el desdoblamiento entre Montcada y Vic, varios de ellos demandan el soterramiento, nos invita a participar en el Plan, le trasladamos que haremos aportaciones al mismo, le pedimos que para la ejecución del Plan tienen que propiciar un acuerdo con la Generalitat, que es necesaria la estabilidad de las plantillas de las dos empresas, atenuar la rotación con la movilidad geográfica y el aumento del empleo para poder prestar las actividades que las empresas tienen encomendadas.

Características del modelo ferroviario actual

Estamos en un Sector Ferroviario con apertura a la competencia de operadoras privadas de mercancías, ya vigente desde 2005, de viajeros de AV-LD en 2021 y de las concesiones de Servicio Público.

Se consolida el modelo de transferencias del Estado a la Generalitat de los servicios de Cercanías, Media Distancia, en proceso los servicios Avant al ser considerados como OSP por Estado y los recursos de los costes de explotación.

Se incrementan las deudas de los operadores públicos (FMB, Renfe Operadora, Adif, FGC), sin la financiación mediante acuerdos o contratos programa con las diferentes administraciones: Ayuntamientos, Generalitat y Estado.

En los últimos años se han priorizado las inversiones en infraestructuras de líneas de alta velocidad en detrimento de las líneas de red convencional necesarias para el transporte metropolitano, de proximidad y de mercancías.

Un modelo de gestión del TRAM de titularidad pública con la cesión de la gestión de la infraestructura a la empresa constructora, del mantenimiento del material ferroviario a la empresa suministradora y de la operación del transporte a un operador privado.

El modelo de financiación y gestión de infraestructuras de las líneas 9 y 10 de FMB donde la empresas públicas de la Generalidad IFERCAT, GISA se dotan de recursos financieros en el

mercado, para que las empresas constructoras privadas construyan y gestionen la infraestructura y estaciones con cesión a 30/35 años

Falta de participación de las empresas públicas ferroviarias en los nuevos accesos a los puertos de Tarragona, Barcelona y en las nuevas plataformas logísticas para el transporte ferroviario.

Políticas de cesión de las actividades de las empresas públicas mediante las externalizaciones o privatizaciones del mantenimiento de material rodante, mantenimiento de la infraestructura, gestión de estaciones, las terminales logísticas y servicios de información y venta de billetes.

La heterogeneidad de las condiciones laborales de las diferentes personas trabajadoras ferroviarias, en función de la empresa o convenio de aplicación que tengan.

Objetivos y Propuestas del Sector Ferroviari de Catalunya

En CCOO continuamos defendiendo el ferrocarril en la CEE, en el Estado español y en Catalunya como un medio de transporte público, viable, seguro, con garantías y derechos laborales.

Público: garantizando el servicio público y el interés general, y apostando por una gestión empresarial de titularidad pública.

Seguro: como seña de identidad de todo el sector ferroviario, manteniendo y mejorando las actuales normas y estándares de seguridad, homologando las instalaciones y el material y realizando las habilitaciones y cualificaciones de las profesiones ferroviarias con rigor y garantías.

Viable: sanear y dar solución a la deuda histórica de las empresas ferroviarias mediante contratos programas entre el Estado, Generalitat y Ayuntamientos. Elaboración de planes estratégicos y de viabilidad para las actividades de todas las empresas.

Con garantías y derechos laborales: garantizando el empleo, mejorando las condiciones económicas y sociolaborales a través de acuerdos a diferentes niveles, convenios de empresas, convenios sectoriales y la necesidad de un acuerdo marco sectorial.

Debemos avanzar hacia un transporte ferroviario seguro, sostenible y eficiente tanto de viajeros como de mercancías en el marco de una política intermodal e integrada de transporte que haga posible el cambio del modelo productivo, incentivar el transporte de mercancías para acercarlo a la media de la Unión Europea.

Lucha firme del Sector Ferroviari de Catalunya en defensa del mantenimiento de las plantillas de las empresas que conforman el sector. Apostamos por la reversión de las actividades externalizadas y la constitución de un holding empresarial público de G Renfe y Adif/Adif AV

Modelo inversor que contemple la alta velocidad pero donde la red convencional sea prioritaria para potenciar los servicios metropolitanos, de proximidad y de mercancías con acceso a puertos y centros logísticos, revertir la prioridad de las inversiones de los PGE del 2019 se destina el 53% a AV y el 23% a red convencional.

Participación sindical en el desarrollo del Modelo Ferroviario en las empresas del Sector.

Asegurar la estabilidad en el empleo, así como mejorar las condiciones de trabajo de las actuales y futuras personas trabajadoras ferroviarias, con planes y políticas de empleo que contemplan empleo estable y derechos laborales.

Negociación de un modelo que asegure la viabilidad de los talleres de fabricación y mantenimiento de material rodante con fórmulas que mantengan la actividad y el empleo de las personas trabajadoras tanto de nuestras empresas como de las empresas constructoras.

Negociación de un modelo que asegure la viabilidad en el ámbito público de operadores de transporte de mercancías con alianzas estratégicas con cargadores, navieras... para captar tráficos.

Confrontación con las políticas de externalización de servicios o actividades a empresas privadas que persigan la precarización de las condiciones de trabajo y el recorte del empleo.

Potenciar el uso del transporte ferroviario de las personas usuarias para acceder a las áreas metropolitanas. Planificación territorial para realizar aparcamientos disuasorios que impulse el transporte colectivo en contra del automóvil

Lucha contra los planes de automatización que no vengán acompañados con propuestas de transformación del empleo en el mantenimiento y atención a las personas.

Defensa para que las actividades con valor añadido se queden en el interno de las empresas para garantizar la seguridad.

Mayor participación de las plantillas de las empresas ferroviarias públicas en los nuevos contratos de mantenimiento de material rodante y de infraestructura, para acceder a la innovación tecnológica.

Garantizar la aplicación de las normativas relacionadas con seguridad ferroviaria y continuar con la adecuación y el acceso de los trabajadores en todas las habilitaciones del sector.

Cumplimiento del plan de Rodalies 2020/30 con la construcción de nuevas estaciones e intercambiadores, modernización de la infraestructura, sistemas ERTMS-GSM-R para agilizar los tráficos, mejora de las estaciones, renovación de parque de material rodante, inicio de la línea Orbital, desdoblamiento Montcada-Vic, nueva línea de Castelldefels-Cornellá, intercambiador de la Torrassa, desdoblamiento Arenys de Mar-Blanes, actuaciones de mejora en Tarragona, Lleida y Girona.

Puesta en marcha ya de la T-Mobilitat con compromisos de ampliación inmediata a toda Catalunya e integración en la ATM. Creación de Rodalies de Lleida.

Ampliación de las líneas del TRAM e internalizar su actividades al ámbito público.

Construcción del tramo PI España-Gracia para conectar la línea de Baix Llobregat-Anoia con la del Barcelona-Vallés

Apertura de la nueva línea a la T1 del Aeroport con ampliación a la R4 y la R1 conectando Bages, Vallés Occidental, Maresme y Barcelonés Nord además de Barcelona ciudad.

Crear un intercambiador en la estación del Prat donde conecten la R13, 14 y 15 con la nueva línea a la T1 del Aeroport.

Mantenimiento de los servicios de calidad a la ciudadanía tanto en trenes como en estaciones, atendiendo a su incremento demanda, de modo que se incrementen los puestos de trabajo y mantenimiento de derechos laborales del personal de contratas ferroviarias, de servicios comerciales y de servicios a bordo.

Realizar las obras para que la Alta Velocidad sea una realidad en el Corredor Mediterráneo en una primera fase entre Camp de Tarragona y Alicante, así como la infraestructura necesaria para el tráfico de mercancías.

Gestión pública de las líneas 9 y 10 de FMB e inicio de la construcción del tramo central Sagrera-Camp Nou.

Participación de las empresas ferroviarias públicas en las inversiones necesarias para conectar los puertos de Tarragona y Barcelona con la red ferroviaria con el fin de impulsar el transporte de mercancías.

Propuestas de organización y funcionamiento del Sector Ferroviari de Catalunya

Para construir el Sector Ferroviario en Catalunya hay que atender las necesidades de todas las empresas que lo componen, para ello en el órgano de coordinación deben tener presencia las secciones sindicales marcando como prioridad conocer las diferentes realidades, problemáticas y aprovechar sus sinergias.

El Sector Ferroviari de Catalunya ha de marcarse como objetivo la coordinación de la acción sindical y puesta en común de temas similares. Debe convertirse en el elemento catalizador que nos permita avanzar en la coordinación de las diversas actividades de las grandes empresas del sector, potenciando la acción solidaria hacia las personas trabajadoras débiles organizativamente.

El sector debe ser la voz unitaria de nuestras reivindicaciones generales, coordinándolas y dando la necesaria publicidad que nos permitirá convertirnos en un referente en el ámbito ferroviario catalán.

Queremos que el sector se convierta en un importante ámbito de discusión, debate, intercambio de experiencias y de impulsos, y que priorice la organización, la negociación colectiva, la salud laboral y la consecución de la plena igualdad de género

Este plan de trabajo y actividad será elaborado por el equipo de Coordinación que salga elegido de esta conferencia y aprobado una vez se constituya. Para este apuntan como ejes principales:

Situación y desarrollo del mapa organizativo, con empresas, personas trabajadoras, representación sindical, recursos..., con especial atención y medidas concretas en lo que se refiere a la presencia de CCOO en los centros de trabajo, las elecciones sindicales y la afiliación.

Políticas de acción sindical para la elaboración de campañas generales o específicas, la negociación colectiva, el seguimiento de los convenios y acuerdos, incluyendo dentro de estas materias como: salud laboral y medio ambiente, políticas de igualdad y conciliación, política social, temas jurídicos y empleo.

Oferta formativa interna con especial atención a personas delegadas y cuadros sindicales, en materias relacionadas con elecciones sindicales, derechos y deberes de los/as representantes sindicales, negociación colectiva, normativas laborales y convenios colectivos.

Política de comunicación, sus canales y distribución en estrecha relación con la FSC de Catalunya y el Sector Estatal como instrumento eficaz para llegar a los centros de trabajo, complementando la comunicación existente en las empresas

El trabajo a desarrollar por el Sector Ferroviari de Catalunya no debe entenderse como una intrusión en las secciones sindicales, sino de análisis y elaboración de propuestas que incremente la cooperación y coordinación de las mismas.

El sector debe ser un instrumento útil y eficaz, ha de dotarse de una estructura organizativa necesaria para que desarrolle esta tarea, huyendo de crear un entramado burocrático. Estará compuesta de:

Coordinador/a sectorial. Será elegido/a en la Conferencia Sectorial. Dirige las reuniones de la Comisión de Coordinación. Se Integrará en el Comité Federal de la FSC de Catalunya, así como a los órganos de dirección del Sector Ferroviario Estatal con la representación y participación que le corresponda según normas congresuales.

Comisión de Coordinación. Será elegida en la Conferencia del sector, junto con el coordinador/a, adopta las decisiones que le correspondan de la acción sindical, el desarrollo de los planes de trabajo y la actividad sindical. Estará compuesta por el/la coordinador/a sectorial y los/as secretario/as de las secciones sindicales de Metro, Renfe/Adif, FGC, Ferrovial SaB, de Tarragona, de Girona y de Lleida y un/a representante de las secciones sindicales de CCFF y otro/a de Servicios Comerciales–Atención al Cliente.

Los/as secretarios/as provinciales llevarán la actividad del sector en cada territorio en relación la estructura de la FSC realizando tareas derivadas de toda la actividad sindical.

La Comisión de Coordinación funcionará como un equipo de trabajo y, en su caso, se dotará de las correspondientes normas de funcionamiento interno y fijará la frecuencia de las reuniones, que será al menos una bimensual de manera ordinaria y con carácter excepcional, cuando las circunstancias así lo aconsejen. A propuesta del coordinador/a sectorial se acordarán las responsabilidades que fueran necesarias realizar las tareas de organización y acción sindical.

Barcelona 1º marzo de 2021