

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO
SECCIÓN SINDICAL DE BARCELONA



☎ 556436/139 934956436
FAX 556015 934956436
Apdo. Correos Nº 99026 CP 08080
sffcgtbcn@cgt.es <http://sffcgtbcn.org>

23

12/09/07



LO QUE EL OJO NO VE

Cuando lleváis mes y medio en la empresa y estáis a punto de superar el periodo de prueba queremos explicaros algunas de las condiciones laborales en las que se va a desarrollar vuestro trabajo.

Atrás quedaron esas 2 semanas tediosas de-formación discontinua a favor de un conocimiento totalmente inútil que tuvisteis que soportar en las aulas de la estación de Francia. Hace pocas fechas os acaban de pasar un test con el logo del Fondo Social Europeo, co-financiador de este curso para que evaluéis la ignorancia del personal ajeno a la empresa que impartió el curso.

Nosotros vamos a empezar por la causa que ha hecho que hayáis podido entrar a trabajar como SuperFactor@s con contrato laboral en Renfe Operadora y no contratados a través de una empresa subcontratista más preocupada por el beneficio que le dejan los cafés o por aplicar convenios basura a sus trabajador@s, que difícilmente llegan a cobrar los 10.000 € brutos anuales.

Los gestores de Renfe Operadora decidieron desde su creación que su actividad era el transporte de viajeros y de mercancías y que todo lo demás eran labores que debían subcontratarse. Y así poco a poco las taquillas fueron privatizándose con la única oposición de **CGT**: El Prat, Cerdanyola, Sabadell Centre, Sabadell Nord, Gavà, Martorell, Cornellà, Premià, Sant Sadurní, El Clot, Cardedeu, Sant Andreu Arenal, Montmeló...

L@s Factor@s de estas estaciones fueron trasladados de forma irregular a otras en donde nuestra jefatura quiso establecer una especie de "gueto" en donde les fuese eliminando poco a poco.

Con el paso del tiempo y por culpa de una pésima gestión la situación se fue haciendo cada vez más insostenible. Día tras día Renfe Rodalies era noticia en los medios de comunicación.

Así fue pasando el tiempo entre averías continuas y con una desinformación absoluta tanto hacia los propios Factores que son los que damos la cara como hacia los propios usuarios, hasta que la presión de la opinión pública cabreada y enojada por el pésimo servicio que llevaba recibiendo les hizo cambiar el modelo que estaban implantando, no sin antes rodar la cabeza de algún responsable.

Y es entonces cuando la dirección de la empresa se reúne en Madrid con los sindicatos para acordar la contratación de un mínimo de 80 factores de entrada repartidos entre Madrid y Barcelona.

Pero la cosa no quedó ahí, ya que aunque la normativa laboral deja lo suficientemente claro cuales son las funciones de un Factor de Entrada, CCOO y UGT deciden “adulterar” las mismas, metiendo en el mismo saco funciones de otros colectivos, a saber:

- Control de los títulos de transporte. Función del Interventor. Es más, hasta en el mismo acta de marras del días 23 de marzo al que vuestro contrato de trabajo hace mención, hacen mención a que esas funciones la realizan los Interventores.
- Megafonía. Esta función es de un informador (Nivel Salarial 4), tal y como recoge la Normativa laboral.

Es curioso que entre tanta información que os daban durante el cursillo, hayan olvidado remitiros una copia del Acuerdo de la reunión del 23 de marzo y es que el vino después de las comidas da sueño y disminuye la atención.

Con ello, la empresa ha conseguido tener Factor@s que realizan las funciones de Intervención pero a bajo sueldo. ¿Qué sentido tiene ahora la promoción profesional de los recién llegados si ya se han encargado de “engordarles” las tareas?. Este es otro de los grandes logros que han conseguido para nuestra categoría.

Y ahora, la Dirección, valiéndose de la connivencia que tiene con los sindicatos mayoritarios CCOO y UGT, nos intenta meter sin anestesia un proyecto de reclasificación en donde todas nuestras funciones están calcadas de las labores de los interventores: colaborar en los transbordos, transportar pequeñas cantidades de dinero entre estaciones, supervisar el funcionamiento de las instalaciones, realizar encuestas, fiscalizar títulos de transporte,...

Otra de las cosas que no podemos dejar pasar por alto es el tema de la retribución. En el año 2001, l@s Factor@s de Rodalies hicimos una huelga en la que se consiguió que dependiendo de la estación en la que prestases servicio se cobrara por día efectivo de trabajo 54 ó 44 minutos de horas extra. Ello implica que según las tablas salariales del 2006 y para el nivel salarial 3 un trabajador viene a percibir 5,15 € al día (Plaza Cataluña, El Clot, Aeroport, CIC...) ó 4,20 € (San Andrés Arenal, El Prat, Sabadell Centre,...)

Pues bien, nuestra Dirección Ejecutiva, la misma que no sabía como distribuir a los 85 Factor@s de Entrada ha decidido que ese concepto no lo debéis cobrar. Es una buena manera de aumentar la cuenta de beneficios, aunque sea a costa de chulear el salario a los que menos ganan.

En cuanto tengáis la ocasión de ver una de vuestras nóminas, podréis comprobar como no vais a percibir el concepto 020 horas a prorrata, que es en el que se computa. Eso sí, una vez que paséis los 2 meses del período de prueba iros preparando para efectuar las denuncias pertinentes de las cantidades que os están saqueando.

Y para acabar, señalaos que la cantidad que habéis cobrado en el mes de agosto no es la que deberíais haber percibido, ni tampoco es ningún anticipo. En todo caso sería un “retrocipo” ya que es a cuenta de lo que ya habéis trabajado y que aún no habéis cobrado en su totalidad por la falta de previsión que tienen los que nos gestionan.

En posteriores comunicados iremos tratando toda la problemática que se nos vendrá encima y además echaremos la vista atrás, en algunos casos muy atrás, quizás al día en el que las estaciones cumplían la normativa de prevención de riesgos laborales y estaban adecuadas para el trabajo que desempeñamos (si es que lo han estado alguna vez).

**DEFIENDE UNAS MEJORA EN TUS CONDICIONES
LABORALES: AFÍLIATE A CGT**