

**A LA SECRETARÍA DE LA COMISIÓN DE CONFLICTOS LABORALES
RENFE-OPERADORA**

D. **Francisco Pino Raigón**, con NIF nº 36501675P, en calidad de Secretario General de la Sección Sindical de RENFE-Operadora de Barcelona del Sindicato Federal Ferroviario de la Confederación General del Trabajo (SFF-CGT), con domicilio a efectos de notificación en CP 08080. Plaça Païssos Catalans s/n, Andén 0 de la estación de Barcelona Sants,

EXPONE:

1. Que, aunque este Sindicato esté excluido de la Comisión de Conflictos Laborales y, por tanto, no se considere obligado a pasar por ella, en aras de agotar las vías de negociación para intentar resolver la conflictividad laboral antes de la convocatoria de huelga, por el presente escrito viene a instar reunión de la citada Comisión, conforme a lo dispuesto en la Cláusula Décima del XV Convenio Colectivo.
2. Que la conflictividad laboral que se somete a la Comisión de Conflictos, previa a las posibles huelgas, afecta a todos los trabajadores de la entidad pública empresarial de Renfe Operadora en la provincia de Barcelona, y se basa en los siguientes

MOTIVOS

PRIMERO.- La falta de garantías y de información sobre la transferencia del servicio de Cercanías de Barcelona a la Generalitat de Catalunya, afectando las decisiones que se tomen al conjunto de la plantilla de RENFE-Operadora en la provincia.

SEGUNDO.- La falta de personal necesario en todas las Direcciones Ejecutivas de la Empresa RENFE-Operadora en la provincia de Barcelona, está provocando una pésima calidad en las prestaciones al usuario, además de generar un gran número de excesos de jornada en todos los servicios y vulnerar la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, el Estatuto de los Trabajadores, el RD 1561/1995 sobre

Jornadas Especiales de trabajo, la normativa Laboral de RENFE (en particular el Art. 212), y en determinados casos los límites en los tiempos de conducción, repercutiendo estos hechos directamente en la seguridad de la circulación ferroviaria. En el año 2007, se ha detectado una media mensual de 1473 descansos no disfrutados en la provincia de Barcelona, en la rama de Conducción..

Como denominador común a la escasez de plantilla, corresponde el gran número de trabajadores afectados por los sucesivos Expedientes de Regulación de Empleo (sin haber existido tasa alguna de reposición) y el gran número de vacantes propiciados por la promoción interna a plazas de Maquinista e Interventor en Ruta que no han sido repuestas con contrataciones.

Este sindicato ya puso en conocimiento de la empresa, como así consta en las actas de la negociación del último Expediente de Regulación de Empleo, la acuciante falta de plantilla en algunos servicios de la provincia de Barcelona. Como los hechos demuestran, las medidas tomadas por la empresa durante los más de dos años transcurridos han resultado completamente insuficientes.

La falta de plantilla, se concreta principalmente en:

- Gráficos de Conducción de Cercanías.
Número disparatado de excesos de jornada (descansos no disfrutados) que evidencian el incumplimiento de los tiempos de conducción establecidos para el ferrocarril español. Además, desde hace tiempo, está constatada la existencia de trabajadores fuera de gráfico, vulnerándose con ello el Artº 212 de nuestra Normativa Laboral.
- Gráficos de Conducción de Media Distancia. Número disparatado de excesos de jornada (descansos no disfrutados) que evidencian la falta de plantilla y el incumplimiento de los tiempos de conducción establecidos para el ferrocarril español.

- Gráficos de Conducción de Mercancías. Desde el año 2000, la plantilla de Mercancías de Barcelona ha quedado reducida a su mínima expresión, siendo absolutamente incoherente el volumen de trabajo de la provincia con el número de agentes existentes en el gráfico, originándose con ello la pérdida de cargas de trabajo.

- Gráficos de Intervención de Cercanías. Actualmente, por falta de personal, es imposible mantener la presencia de los Interventores en Ruta dentro de los trenes en el área del contorno de Barcelona, área está de túneles urbanos, por lo que también se merma la seguridad y la calidad del servicio en una zona de riesgo.

- Gráficos de Intervención de Media Distancia. Al estar la mayor parte de las estaciones de las líneas regionales catalanas cerradas y sin personal, la falta de Interventores en Ruta en Media Distancia, merma enormemente la capacidad recaudatoria de RENFE en esta zona geográfica, por lo que es muy difícil de comprender la actual actitud empresarial de mantener la plantilla por debajo de un número que permita tener un Interventor en cada tren y así poder cobrar por el servicio que presta.

- Falta de Personal de Venta e Información en Estaciones de Cercanías. Actualmente, y a pesar de los nuevos ingresos, sigue habiendo un gran número de estaciones cerradas y/o servidas por subcontratas. El reciente ascenso de 16 Factores de Cercanías a Interventor en Ruta merma un nivel de plantilla que había comenzado a reponerse. La contratación temporal de Factores en un número similar no sirve para paliar la carencia, debiendo, como mínimo, reponer dicho número con contrataciones fijas.

- Falta de personal de Talleres y Asistencia Técnica en Línea. La drástica disminución de plantilla en los últimos años y la ola de trabajos externalizados ante la misma, ha tenido como resultado que RENFE-Operadora tenga externalizado la mayor parte del mantenimiento de sus trenes, quedando la compañía en situación de inoperatividad de mantenimiento con sus recursos propios. Este hecho está poniendo en peligro la viabilidad de la plantilla

dentro de la empresa pública en todos los centros de mantenimiento, tanto los del área metropolitana de Barcelona y los de Vilanova i la Geltru.

Además la falta continua de personal está generando continuos perjuicios a trabajadores de INTEGRIA en Barcelona, siendo un claro ejemplo las demoras que se sufren para poder incorporarse a cursos de formación de Conducción o Intervención, tras haber obtenido plazas mediante ofertas de promoción profesional internas de la empresa.

TERCERO.- La falta de plantilla hace que sea materialmente imposible acometer con personal de RENFE los nuevos mantenimientos (vehículos de alta velocidad y nuevas series de trenes de cercanías). Además, ante la inminente apertura de nuevos centros de trabajo, (Taller de Alta Velocidad de Can Tunis), la empresa no ha tomado iniciativa alguna para ofertar a sus trabajadores, puestos en dicho centro.

CUARTO.- Falta de garantías y definición del futuro de los puestos de trabajo de los actuales trabajadores del Taller de Material Remolcado Viajeros de Barcelona Can Tunis, cuya carga de trabajo de material de viajeros ha desaparecido. Parecida situación viven los trabajadores del Taller de Material Motor de Barcelona Can Tunis desplazados al de San Andrés Condal, donde en breve desaparecerán las cargas de trabajo que motivaron la aplicación empresarial del artículo 41 del Estatuto de los Trabajadores durante el año 2005, sin que la empresa esté actuando al respecto, dejando a los trabajadores en la mas absoluta indefinición e indefensión.

QUINTO.- Falta de la correspondiente habilitación para trabajos de circulación, de los trabajadores que realizan esas tareas en Barcelona San Andrés Condal, a pesar de haber sido expresamente solicitada a la empresa por los trabajadores afectados.

SEXTO.- A pesar de haberse creado una Comisión de Seguimiento derivada de la desconvocatoria de huelga de 1 de agosto de 2007, para analizar las necesidades de plantilla y cobertura de puestos en Barcelona, tras varias reuniones en los últimos meses, este sindicato entiende la existencia de mala fe empresarial: la empresa nunca ha entrado a tratar la problemática de la falta de plantilla en servicios como conducción o talleres, limitándose su actuación a la cobertura de determinados

puestos mediante la inclusión de las vacantes a cubrir en concursos de ámbito estatal. Además se ha negado en determinadas reuniones a recoger las manifestaciones del SFF-CGT.

Por todo ello,

SOLICITA A ESA SECRETARÍA:

Que tenga por instada reunión de la Comisión de Conflictos Laborales a los efectos que proceden según lo establecido en la Cláusula 10ª del XV Convenio Colectivo y que tenga en cuenta que la presente Conflictividad se concreta en resumen en las siguientes pretensiones:

- 1. Información sobre el estado de la negociación para la transferencia de las cercanías de Barcelona a la Generalitat de Cataluña, y sus previsibles efectos sobre la plantilla de RENFE-Operadora en Barcelona.**
- 2. Definición y compromiso de un número mínimo de ingresos de mano de obra directa en los niveles mas bajos en todos los servicios, en base a unas necesidades mínimas cifradas al menos en lo previsto en los planes sociales del actual ERE, aunque entendemos, que con ser una obligación empresarial, es manifiestamente insuficiente, entre otras cosas, porque no todo el personal que se contrata es personal operativo.**
- 3. Acometer los procesos de movilidad y promoción profesional necesarios para la cobertura de todas las vacantes reales existentes en la provincia de Barcelona.**
- 4. Definición del futuro de las dependencias citadas y acuerdo de un proceso de regularización mediante procesos de movilidad geográfica y funcional.**
- 5. Dotar de la correspondiente habilitación para Circulación, regulada por la OM FOM 2520/2006 de 27 de julio, a los trabajadores que realizan dichas funciones en San Andrés Condal.**

Se adjunta documentación justificativa:

- Descansos trabajados y excesos de jornada en la provincia de Barcelona del año 2007.
- Gráficos actuales de Conducción.
- Gráficos actuales de Intervención de Cercanías y Media Distancia, documentación aclaratoria y estimación de la plantilla faltante.
- Listado de Estaciones cerradas y/o privatizadas mediante subcontratas y documento del CCT de Barcelona Sur.
- Acta final (de desacuerdo) de la aplicación Artículo del Artº 41 del Estatuto de los Trabajadores en el Taller de Material Motor de Barcelona Can Tunis.
- Relación de contratas, subcontratas y reemplazos en los Talleres y Puestos de Asistencia Técnica, correspondientes al año 2007.
- Personal afectado por el último ERE 2005-2009 en la provincia de Barcelona.
- Actas de negociación del ERE 2005/2009 en RENFE-Operadora.
- Actas de los Comités de Centro de Trabajo de Barcelona Norte y Barcelona Sur.
- Solicitudes de los trabajadores afectados, reclamando la habilitación reglamentaria para su trabajo.
- Denuncia a la Fiscalía por el exceso de descansos no disfrutados en RENFE-Operadora, en Barcelona.
- Requerimiento de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, respecto a la seguridad en los túneles urbanos de Barcelona.
- Actas y documentación sobre las negociaciones mantenidas en la Comisión de Seguimiento citada en el punto sexto.

Barcelona, 8 de febrero de 2008



Recibido 11 02 - 2008

GERENTE
Coordinador de RR.HH. Catalunya

Fdo. José Luis Garcés Muñoz

Francisco Pino Raigón
Secretario General SFF-CGT Barcelona