

Rechazamos la externalización de los servicios ferroviarios, defendemos garantías de no segregación de Renfe-Operadora, nuevos ingresos e internalización de las cargas de trabajo.

REUNIÓN DE SF-INTERSINDICAL CON LA GENERALITAT DE CATALUNYA TRAS EL TRASPASO DE CERCANÍAS

Ante el traspaso de las Cercanías que se hizo efectivo el pasado 1 de enero, el **Sindicato Ferroviario** se reunió ayer con representantes de la Generalitat de Catalunya. La reunión se ha celebrado en las dependencias de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas. Por parte de la Generalitat han asistido Manel Nadal, Secretario de Movilidad de la Generalitat de Catalunya y Presidente del Órgano Mixto de Coordinación y Control establecido en el Convenio Renfe-Operadora-Generalitat y Marc García, Coordinador Técnico de Cercanías en el Órgano Mixto de Coordinación y Control.

Los representantes del Gobierno de Catalunya nos han informado de la nueva asunción de competencias por parte de la Generalitat y de los acuerdos adoptados en la primera reunión del Órgano Mixto de Coordinación y Control (cuestiones estas de las que ya os hemos informado en nuestro Comunicado SF-Intersindical nº 6 del 20/01/10 y en el que reflejamos nuestra opinión sobre todo ello) y que encontraron una actitud muy favorable por parte de la Dirección de Renfe en este proceso.

En cuanto al Acuerdo alcanzado con el Estado manifiestan lo siguiente:

- Las mejoras que se hagan en el ámbito estatal (incorporación de nuevo material, etc.) se incorporarán también al ámbito de Catalunya con cargo al Estado.
- Las mejoras que deriven de obras del Estado en Catalunya (que generen nuevas líneas, etc.) serán con cargo al Estado.
- Las mejoras que sean propuestas por la Generalitat se harán con cargo a los presupuestos de la Generalitat.

Nos dicen que el coste económico de las Cercanías en Catalunya es de 260 millones de euros, de los que 117 los paga el Estado. Disponen de 50 millones adicionales para el año 2.011, aportados por el Estado para las mejoras que decida realizar la Generalitat. Que tienen intención de utilizar ese dinero no todo en el 2011, sino aproximadamente en 3 o 4 años para mejoras que están estudiando para ver su viabilidad (relacionadas con la atención al ciudadano, posibles trenes nocturnos, etc.). Manifiestan que su voluntad es que continúe siendo Renfe la prestadora del servicio de Cercanías, pero que ahora es la Generalitat quien tendrá la decisión en ese sentido y para ello, como vienen advirtiendo en los medios de comunicación, *“Renfe tendrá que ganárselo”*. En cuanto a la división Cercanías/Regionales, plantean que para ellos no tiene sentido la división actual y entienden que es un servicio que debería funcionar integrado en una misma estructura.

**DESDE EL SINDICATO FERROVIARIO LES HEMOS PLANTEADO
CUALES SON NUESTRAS PRIORIDADES Y PREOCUPACIONES:**

1. Que la representación sindical no ha participado de los pasos dados hasta este momento (Convenio Renfe Operadora-Generalitat, del que ni siquiera se nos ha dado toda la información, etc.), ni se ha constituido la Mesa de Seguimiento, incumpliendo el acuerdo del 9/6/2009. Insistimos en que tenemos que estar en todos los procesos de negociación (y máxime cuando **SF-Intersindical** somos el sindicato mayoritario en este ámbito), ya que del desarrollo de todas las reuniones, sean técnicas o políticas, se ven afectadas las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras.
2. Preocupación por sus continuas afirmaciones de que *“Renfe se lo tendrá que ganar”*, cuando las decisiones políticas y empresariales que se han tomado en estos años han dejado la plantilla en niveles que no permiten dar un servicio público adecuado.

En ese sentido, les planteamos que si la mayoría de las estaciones de Cercanías (le aportamos datos concretos), están atendidas por personal de bares o cafeterías o su venta está externalizada a otras empresas, quien decide si para el 2010 “nos lo hemos ganado” es el personal de los bares y no el personal de Renfe que, en la mayoría de los casos, no interviene ni en la venta ni en la atención al cliente.

Lo mismo ocurre con el Mantenimiento de los Trenes por parte del personal de Talleres, mantenimiento que en gran parte también ha sido externalizado y depende de otras empresas diferentes a Renfe-Integria.

Le exponemos también la comparativa del número de circulaciones diarias respecto al número de trabajadores (Factores e Interventores) totalmente insuficiente para atender adecuadamente esa oferta de servicio.

3. Solicitamos la reapertura de las estaciones con personal de Renfe-Operadora (como se venía prestando durante muchos años y no por empresas externas ni por los bares o cafeterías de las estaciones).
4. Denunciamos la falta de seguridad en trenes y estaciones. Tanto en los aspectos relativos a seguridad ciudadana como a la seguridad en la circulación. Que tengan en cuenta la problemática y el riesgo específico que supone la cantidad de kilómetros en túneles urbanos en los que el tren circula con un solo agente.
5. Planteamos la necesidad de inversiones no sólo en material e infraestructura, sino también en nuevos ingresos y contrataciones de personal para poder cumplir con todo lo anterior.
6. Insistimos en garantías de no fragmentación de la Empresa y de continuidad en la prestación del servicio.

Les planteamos nuestra posición ante el traspaso, aclarando que nunca nos hemos opuesto a ello siempre que no suponga la ruptura de la empresa o privatización del servicio, pero que lo que queremos no es un simple “cambio de amo” sino saber qué modelo de ferrocarril se va a aplicar y que las declaraciones que hemos oído hasta este momento no nos aclaran los puntos que hemos expuesto anteriormente, sobre externalizaciones, falta de plantilla, necesidad de más ingresos, etc.

Por parte de la Generalitat no se han comprometido a nada, salvo a “estudiar nuestras propuestas”, pero sí han dejado clara su posición respecto a la plantilla y a la externalización de cargas de trabajo:

- 1) Que “la externalización de trabajos es algo habitual y ya se está haciendo en todas las empresas ferroviarias (metro, etc.)”.
- 2) Que las cosas (según ellos) pueden funcionar mejor sin necesidad de más plantilla, “acabamos de inaugurar la Línea 9 del metro sin personal” (en esta línea los trenes circulan sin maquinista).

Como veis, no se aprecia ninguna voluntad de cambio respecto a los aspectos fundamentales para nosotros en la política ferroviaria que se ha venido aplicando en años anteriores. Por ello, **en este tema de las transferencias, como en los demás temas importantes de la negociación colectiva: prórroga de los Convenios y mísera subida salarial, prórroga limitada del Plan de Prejubilaciones, Marcos Reguladores de los diferentes Colectivos ferroviarios, etc., desde el Sindicato Ferroviario vamos a seguir manteniendo una posición firme frente a las Empresas, los sindicatos y los sindicalistas que están validando esas actuaciones empresariales.**

Sabemos que precisamente por ello, tanto la Dirección de las Empresas como algunas organizaciones sindicales que las apoyan están intentando boicotear el proyecto sindical que defendemos desde SF-Intersindical: un sindicalismo independiente, autónomo y participativo.

Algo que ni unos ni otros van a conseguir, pues cada día somos más quienes defendemos que frente a la claudicación otro sindicalismo es posible y necesario.

COHERENCIA Y COMPROMISO. Afíliate a **SF-Intersindical**
La alternativa en que confiar