

19-12-2012

Comunicado

2012-7

XIX Convenio Colectivo

Cuestiones previas

Antes de nada debemos aclarar dos puntos que sabemos que han generado mucha controversia:

- La minoración del 5 %.
- El cumplimiento del Real Decreto-Ley 22/2012

Con respecto al primer punto debemos decir que ya ha salido la sentencia de casación 232/2011 emitida por el Tribunal Supremo (Sala de lo Social), con fecha 4.12.12, desestimando el recurso (la demanda). En ella se ratifica lo publicado en el BOE del 24 de mayo de 2010 con respecto al Real Decreto-Ley 8/2010 y convalidado en el Congreso de los Diputados tres días después. Queremos aclarar, ante las dudas surgidas, que esta disminución porcentual no afectará, entre otros supuestos, a las cotizaciones a la Seguridad Social. Esta norma al provenir de una ley de rango superior a la que poseen los convenios colectivos impide que en estos se pueda tratar de este concepto. Es decir, que no se puede vincular a este convenio la posibilidad de recuperar la minoración. La sentencia del Tribunal Supremo aleja definitivamente cualquier posibilidad.

En cuanto al del Real Decreto-Ley 22/2012 hemos de recordar que indica con toda claridad las condiciones económicas en las que Feve se debe integrar en Adif y en Renfe Operadora. Además, los ya aprobados Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 presentan las partidas presupuestarias ya cerradas.

XIX Convenio Colectivo

En este apartado debemos comprender que este no es un convenio colectivo convencional. Aunque sea el XIX no se trata de una continuación del anterior, este aborda la extinción jurídica de una empresa y las relaciones laborales pertinentes. Hemos de asimilar que el 1 de enero de 2013 Feve desaparecerá, dejará de existir, y los trabajadores nos incorporaremos a Adif y a Renfe Operadora. En estas entidades públicas es donde estarán nuestros marcos de relaciones laborales y económicas, estas serán las únicas empresas reales. En ellas será donde nos situemos, donde trabajaremos, donde tendremos que negociar nuestras reivindicaciones.

El XIX Convenio Colectivo, tal como está redactado, sería simplemente inasumible si fuese la prolongación temporal del anterior. La cuestión es que este convenio es muy particular, trata de la transición hacia Adif y hacia Renfe Operadora, en él se nos subroga dentro de estas compañías teniendo además que cumplir las cuestiones previas señaladas en el epígrafe anterior.

Tenemos que entender que este convenio no solo afecta a las condiciones del personal de la actual Feve, si no que también influye de manera directa tanto en Adif como en Renfe Operadora. Esto debe hacernos ser más cuidadosos en su tratamiento para no perjudicar sus actuales condiciones laborales, las cuales serán las nuestras en un futuro próximo.

Lo que si debemos tener claro es que el 1 de enero de 2016 habrá un solo convenio (uno en Adif y otro en Renfe Operadora) y esto nos abre las puertas definitivamente a todos los trabajadores de la actual Feve.

Consecuencias de la integración

Aunque puedan parecer obvias las que aquí reseñemos consideramos que es necesario recordarlas y valorar su enorme importancia:

- Feve, ejemplo de entidad pública mal gestionada según la actual ministra de Fomento, se integrará en dos empresas públicas de mayor tamaño, de mayor entidad. Esto aumentará nuestra seguridad laboral y mejorará, sin lugar a dudas, nuestras condiciones diarias de trabajo al estar regidas por otros criterios y actitudes más serias y responsables.
 - Se cumplirá, ¡por fin!, la Ley del Sector Ferroviario, con todo lo que ello implica.
 - Los trabajadores tendremos un futuro y un desarrollo profesional asegurados. Aspectos que permaneciendo en Feve resultaban, cuando menos, cuestionables con los números económicos que se han publicado y con las cifras actuales relativas al parámetro de la rentabilidad social.
 - Feve, como tal, estaba excluido respecto a las "obligaciones de servicio público", ahora ya dentro de Adif y de Renfe Operadora estas ya se contemplan.
 - La seguridad en la circulación, la prevención, la salud laboral y tantos otros temas se regirán por normativas emanadas de la Ley del Sector Ferroviario, es decir por las leyes existentes en España y en Europa.
 - Están ya en marcha las habilitaciones (serán automáticas el 1 de enero) y se está trabajando en las homologaciones. Titulaciones que "legalizan" nuestra profesión de manera oficial.
 - Desde un punto de vista económico con este convenio no habrá una mejora salarial durante el año 2013, dejándose esta posibilidad abierta a los años 2014 y 2015, pero tampoco supondrá un empeoramiento el próximo 1 de enero, pasaremos con nuestras condiciones actuales.
- No pretendemos decir que estas sean buenas, que de manera incontestable afirmamos que no lo son, simplemente hemos de poner en valor lo que tenemos dentro de un contexto económico generalizado. Reiteramos que el 5 % se perdió en junio del 2010.

Este convenio no es el que quisiéramos, nos merecemos uno sustancialmente mejor, pero debemos ser conscientes del momento específico en el que estamos. Con todo lo negativo que tiene, que sin duda es mucho, también tiene en su anverso una oportunidad de futuro única. Esta es la que debemos apreciar, defender y conservar.

Desearíamos poder incorporarnos a las nuevas empresas en igualdad de condiciones, pero si bien es cierto que no lo conseguiremos con la firma de este convenio no es menos cierto que con ella pondremos las bases para que más pronto que tarde esta equiparación sea una realidad.

Por otra parte, y ante las numerosas dudas planteadas, debemos indicar que la representatividad sindical se verá lógicamente modificada.