

Tras su firma por CCOO, UGT, SCF y CGT

¿QUÉ SUPONE EL II CONVENIO PARA MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA?

Tras el acuerdo de II Convenio Colectivo de ADIF-ADIF AV, con una vigencia de 7 años (cinco prorrogables por dos más), firmado por CCOO, UGT, SCF y CGT (*ver Comunicado SF nº 82 del 28/12/2018*), conviene reflexionar sobre lo que este nefasto Convenio puede suponer para Mantenimiento de Infraestructura ya que, además, **dejan colgadas durante 7 años más reivindicaciones pendientes que no han incluido en el Convenio: plus de trabajo en sábados, domingos y festivos, en días especiales, títulos de viaje, turnicidad, peligrosidad, revisión salarial anual ligada al aumento del IPC, y muchas otras.**

RETRIBUCIONES. Los sindicatos firmantes se limitan a aplicarnos la miserable subida acordada por CCOO y UGT con el Gobierno al margen de la negociación propia a la que tenemos derecho como ferroviarios y ferroviarias, y nos imponen su nefasto acuerdo del 2'25% anual, vendiéndonos humo con otros míseros incrementos posteriores, como el 0'25% referenciado al PIB de 2018 para 2019. Y para el año 2020 y siguientes, lo que digan los Presupuestos Generales del Estado (cuando los haya).

Todo esto después de haber sufrido prácticamente congelación salarial durante más de cinco años, con lo que **tenemos ya acumulado más de un 14% de pérdida del poder adquisitivo. De recuperar el poder adquisitivo de nuestros salarios mediante un incremento anual, ligado al IPC, nada de nada.**

JORNADA. Han renunciado a reivindicar la jornada de 35 h. y dejan para una posterior negociación "*la manera de aplicación*" de la jornada de 37,5 h. que nos corresponde desde julio del año pasado (por la Ley 06/2018 del 3 de Julio). Y no nos dicen si piensan hacer lo mismo que en Renfe, donde han acordado que (cuando se aplique) lo sea **desde el 1/1/2019 perdiendo todos los días de reducción que nos corresponden desde la entrada en vigor de la Ley hace ya cerca de 8 meses.**

Pero es que además **establecen una jornada anual de 1642 horas** (actualmente tenemos 1720), **esto supone perder al menos 4 días (sobre los 14 de reducción que nos corresponden y que dejan en 10)** por la aplicación de las 37,5 h. a los 215 días de trabajo que tenemos actualmente. Es incomprensible que algún sindicato, como CGT, haya tragado con esto cuando antes de firmar el Convenio defendía, como nosotros, que la reducción de jornada de 37,5 h. suponía un total de 1612 h./año, es decir 14 días menos de jornada anual a lo que ahora han renunciado.



Tanto las miserables retribuciones como la reducción de jornada es algo a lo que teníamos derecho, independientemente del Convenio, pues fue aprobado en la Ley 06/2018 del 3 de julio del año pasado. Pretender arrogárselo como "logro" del Convenio no es más que una descarada manipulación, ocultando que se han negado a presionar para conseguir un Convenio que nos permitiera mejorar sustancialmente:
que garantizara una revisión salarial anual ligada al IPC,
caminar hacia las 35 h. de jornada semanal y, mientras tanto,
aplicar de inmediato la Ley de 37,5 h. anuales
con carácter retroactivo desde julio de 2018.

MOVILIDAD. Cláusula 10ª. Dejan en el aire aspectos muy importantes para garantizar un sistema justo y transparente de traslados y ascensos. Pretenden simplemente "*retocar*" la Nueva Norma de Movilidad que, como se ha demostrado con la Acción General de Movilidad (AGM), tanta frustración ha supuesto en Mantenimiento de Infraestructura con ocultación de plazas, reemplazos perpetuos, y compañeros y compañeras que aún siguen sin saber cuando se va a cumplimentar su traslado. La única solución es la DEROGACIÓN de dicha "Nueva Norma" y la NEGOCIACIÓN DE UNA NUEVA, que garantice que se publicaran las vacantes existentes

en cada convocatoria y se rechacen redactados como los actuales del tipo "*al menos una*", "*puede que haya*", y similares... **Esto no es más que pasteleo y chanchullos.**

PENOSIDAD. Cláusula 22ª. Siguen alimentando las falsas expectativas tras varios convenios y sabiendo las dificultades para avanzar en el reconocimiento de una categoría como *penosa*, renuncian a recuperar los Planes de Prejubilación voluntarios que teníamos, que sí eran para todas las categorías, mediante los cuales conseguíamos un resultado similar a la penosidad (jubilación anticipada sin pérdida económica gracias a la indemnización pactada).

ORDENACIÓN PROFESIONAL. Cláusula 7ª. Sin duda este es el eje sobre el que todo gira. Tras 22 reuniones de la Mesa de Ordenación Profesional en los pasados años, en ninguna de ellas ha habido una negociación como tal (como hemos venido denunciando una y otra vez desde el **Sindicato Ferroviario**). Se ha desarrollado como una mesa informativa, donde la empresa, por "fascículos", ha ido entregando *su estructura de ordenación*: funcional (Grupos Profesionales) y retributiva (fijo, variable y complementos).

Pues bien, todo lo que la Empresa ha ido proponiendo aparece ahora en este Convenio, y encima sin concretar puntos fundamentales como los siguientes:

- Qué categorías de las actuales se encuadran dentro de los Grupos funcionales
- Las funciones comunes dentro del mismo Grupo profesional.
- La retribución, concretada "en euros" y no explicada con "literatura".
- ¿Van a seguir proponiendo que la Brigada de incidencias y la Conducción de vehículos pase a ser obligatoria?

¿Financiación adicional? De nuevo, como hace 10 años, vuelven a hablar de "financiación adicional" de la Ordenación Profesional. Y ahora nos venden como el gran logro el 1'5% de la masa salarial para dedicar a esta cuestión. Esto supondría (con la masa salarial actual) **aproximadamente unos 60 €/mes de media** (cuando sabemos que, por ejemplo, el personal del canal de venta que ha pasado de Adif a Renfe está cobrando ya más de 300€/mes). Es decir, nos quieren imponer **una Clasificación Profesional que en lugar de suponer un notable incremento salarial, promoción profesional y mejores condiciones de trabajo, la pretenden ventilar con una cantidad ridícula y sin que sepamos aún que conceptos salariales actuales dejaremos de cobrar (y que por tanto deberíamos restar a ese pequeño "incremento")**.

Preparan una Clasificación "low cost": Lo que falta lo saben, pero no lo dicen (¿temen perder votos?).

NO ES ADMISIBLE QUE NUESTRO SALARIO SIGA DEPENDIENDO en un 35% de conceptos fluctuantes: Encargado de trabajos, Conducción de vehículos, Brigada de incidencias..., que cada vez son más difíciles de mantener por cuestiones de salud o de conciliación de la vida laboral, personal y familiar. Para el **Sindicato Ferroviario** la reivindicación que desde hace años defendemos de una Clasificación de Categorías para Infraestructura, pasa por garantizar que con nuestra jornada habitual de lunes a viernes, un nivel salarial 4, que tiene que ser el menor nivel salarial de los existentes incluido Vías y Obras, tenga garantizada una retribución similar a otros colectivos (1.700 €/mes neto), más lo que corresponda por Brigada de incidencias, trabajos en fin de semana, etc. Tampoco han tenido tiempo para incluir en este Convenio que se pague la Brigada de incidencias en vacaciones, algo que cada vez tiene mayor importancia, pues si no se incluye podemos perder una media 600€ al año.

En un mes y medio se han ventilado algo tan importante para nuestro presente y para nuestro futuro como es un Convenio Colectivo. Y encima lo firman para 7 años (5+2 de prórroga), con varias **"mesas" que dicen que van a cerrar en seis meses; pues de ser así podían haber esperado esos seis meses y firmarlo con las mesas concluidas.** Veríamos entonces la concreción de tanto "humo" como pretenden vendernos.

LA REALIDAD es que no hemos recuperado lo que nos han arrebatado en los últimos años, y la mayoría de cuestiones, incluido el propio Convenio, están **pendientes de "autorizaciones administrativas" y de un Gobierno que no existe, pues debe surgir de unas nuevas elecciones generales. ¡Todo un logro!**

