

Informe
Jurídico-Sindical

Sobre las

**“PSEUDO-GARANTÍAS”
DEL PREACUERDO POR LA
SEGREGACIÓN DE ADIF EN
DOS ENTIDADES PÚBLICAS
EMPRESARIALES**



**CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
SECTOR FEDERAL FERROVIARIO**

Avda. Ciudad de Barcelona nº 10, Sótano 2º, 28007, Madrid

Teléfono: 91 506 62 87 - Fax: 91 506 63 14

www.sff-cgt.org

INFORME JURÍDICO

El Real Decreto-ley 15/2013, en su artículo 1, establece que a fecha 31 de diciembre de 2013, se creará una nueva Entidad Pública Empresarial (EPE), que se denominará ADIF-Alta Velocidad, mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de aquellas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan. La actividad no segregada permanecerá en ADIF.

En el apartado Primero del Preacuerdo, se establece que los trabajadores y trabajadoras de la nueva ADIF-Alta Velocidad, mantendrán sus derechos y garantías adquiridos en ADIF. De igual forma, se recoge que los trabajadores y trabajadoras que continúen en ADIF, tampoco verán alterados sus derechos adquiridos a día de hoy. No obstante, es importante avanzar en el Preacuerdo para matizar esta afirmación, tal y cómo más adelante se explica.

El apartado Segundo del Preacuerdo, establece que ADIF y ADIF-Alta Velocidad, establecerán sus políticas y estrategias de manera conjunta, como conjuntamente fijarán sus objetivos. Para ello, la Presidencia y la Secretaría del Consejo de Administración de ADIF, también lo será de ADIF-Alta Velocidad, que no obstante esta última podrá tener un Director General, que deberá ser a su vez uno de los Directores Generales de ADIF.

Parece clara por tanto la unidad de dirección entre ambas EPE's y algo semejante a un Grupo de Empresas a efectos laborales.

El apartado Tercero, que regula el *“Modelo de Interlocución y negociación colectiva”*, establece que los trabajadores de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, se regirán por el II Convenio Colectivo de ADIF, salvo los trabajadores adscritos al ancho métrico que se regirá por el XIX Convenio Colectivo de FEVE. Pero estos Convenios, se mantendrán en vigor hasta la pérdida de su vigencia, comprometiéndose los firmantes a negociar lo que llaman un Acuerdo Marco con objeto de lograr un Convenio Colectivo cuyo ámbito sea ADIF y ADIF-Alta Velocidad. En relación a la Normativa Laboral de ADIF y a la Normativa Laboral de Feve, no hace mención el punto a su pérdida de vigencia una vez haya un Convenio Colectivo aprobado, pero dependerá del texto de éste y de si incorporan las Normativas Laborales o no.

El problema que pudiera darse a efectos de negociar el Convenio Colectivo en el ámbito de ambas EPE's, es que la Jurisprudencia ha entendido que están legitimados para negociar de cuenta de los trabajadores, los Sindicatos más representativos, de acuerdo a los artículos 6º y 7º de la Ley Orgánica de Libertad Sindical, salvo que existiera un

órgano de representación unitaria de los trabajadores a nivel supraempresarial, al que se le dote de legitimidad y capacidad para negociar el Convenio que exceda a una empresa.

Pero este extremo no es pacífico dentro de la Jurisprudencia, con lo que podríamos tener un problema de reconocimiento de capacidad para negociar, sobre todo porque además en ADIF y ADIF-Alta Velocidad, no se fija con claridad que es un Grupo de Empresas, tal y cómo sí se hace en la segregación de RENFE Operadora, ni tampoco se establece un órgano de representación colectiva de ambas EPE's, ni por tanto sus funciones y atribuciones para este extremo, pues en el Preacuerdo sólo se establece la continuidad del Comité General de Empresa de ADIF como órgano de representación de ADIF y ADIF-Alta Velocidad y lo mismo se fija para los actuales Comités Provinciales, que pasan a representar a los trabajadores de ambas EPE's en su ámbito.

NO lo dice el Preacuerdo, pero debemos entender que ello es hasta el próximo proceso electoral. Llegado éste, tendremos que estar a los acuerdos al respecto que se logren, puesto que en caso contrario el régimen general a establecer determinaría la representación unitaria por centros de trabajo o, en su caso, Comités de Empresa conjuntos a nivel provincial

Al contrario que en el Preacuerdo de segregación de Renfe Operadora, no se menciona si se mantendrá este órgano de representación de los trabajadores a nivel de ambas EPE's, ni tampoco en su caso sus funciones, con lo que podría aparecer aquí un problema de capacidad y legitimidad para negociar un Convenio de ambas EPE's para los sindicatos que no son más representativos.

En el apartado del preacuerdo que llama **“Permeabilidad”**, establece la obligatoriedad de ambas EPE's de, antes de publicar convocatorias de ingreso, ofertarlas a sus trabajadores, siempre y cuando cumplan los requisitos para cada plaza ofertada.

Por convenios de encomienda de una a otra EPE, se prestarán servicios mutuos, y ello con carácter preferente. Pero no cierra la externalización de servicios en ambas EPE's, pues condiciona el Preacuerdo en su apartado Sexto esta preferencia recíproca para prestarse servicios mutuamente a que se “posibilite su estabilidad productiva, en un marco de mejoras de competitividad que las hagan viables a ambas” además de a que “se disponga de los recursos humanos necesarios para acometer dichas actividades, con los criterios que se determinen de calidad y eficiencia”. **Estos criterios por supuesto serán interpretados por la dirección de las EPE's, y al ser criterios tan abiertos, queda a su vez abierta la vía de la externalización de servicios.**

En el caso de que se rescindieran los convenios entre ambas EPE's, los trabajadores podrán optar por retornar a la EPE de origen, o permanecer en su último destino.

También se prevé la posibilidad de ERE's, aunque en principio de carácter voluntario.

ANÁLISIS SINDICAL

El acuerdo al que han llegado UGT,CCOO y al que se han subcrito SCF y SF, es una grave traición al colectivo ferroviario y a la ciudadanía:

- Porque no solo no se han movilizado para impedir las fragmentaciones de las empresas públicas ferroviarias, sino que las han acordado. Es un parto suyo junto al Ministerio. Ya no se puede hablar de imposiciones sino de acuerdos con la representación mayoritaria. Es un modelo de ferrocarril dirigido a la privatización, pactado con estos pseudos-sindicatos.
- Porque se ha hecho sin ninguna transparencia. Se ha negado la participación en su discusión a los sindicatos que estábamos movilizándonos (han negociado a escondidas durante las huelgas), aunque formemos parte del Comité General de Empresa. Sin las movilizaciones que hemos hecho, el acuerdo todavía sería peor, aunque también lo habrían firmado.
- Se ha negado la información a l@s trabajador@s y a l@s usuari@s, a los cuales se les va a privar de sus derechos laborales y de su patrimonio público, sin darles ninguna participación.
- El modelo DE DIVISIÓN que han acordado acaba con el ferrocarril público y social que demandábamos, y que ellos aparentemente defendían (notas de prensa, comunicados, folletos, concentraciones con cantautores,.....MENTIRAS...).
- El acuerdo, al que ellos llaman de garantías, si cabe es peor que el de Renfe, porque apenas desarrolla nada y deja todo a criterio interpretativo de las EPE's, no garantiza nada, ni el Convenio de Grupo de Empresas, ni el carácter público del ferrocarril, ni los empleos ferroviarios, ni las Normativas Laborales, ni la permeabilidad entre empresas, ni nada de nada.
- Creen, y es una de sus razones principales, que les va a valer para intentar limitar la representación y la capacidad de incidencia de un sindicato como CGT en los siguientes procesos electorales. Esto es lo único que les preocupa, mantener sus prebendas sindicales y eliminar de la representación a los disidentes.
- CGT no va a firmar este acuerdo y va a seguir peleando con sus medios por un ferrocarril público y social, le pese a quien le pese. Si l@s ferroviari@s no reaccionan ante esta gravísima traición, perderán todos los derechos conquistados durante generaciones a través de las numerosas e importantes luchas de l@s que nos antecedieron.

**Secretarías de Jurídica y Acción sindical
SFF-CGT**