



Informatzen

Preacuerdo de Convenio Insuficiente, continuista y conformista

Hace ya un mes que los sindicatos UGT-CCOO-USO han firmado un preacuerdo de Convenio para los años 2006-2007 con una subida del IPC+1,5% y unos temas más. Como viene siendo tradición en esta empresa siempre firman el preacuerdo a ultima hora, de prisa y corriendo, sin contenidos económicos y sociales, sin redacción clara y suficiente, con vigencia para varios años, Y como la tradición manda en esas fechas, llega el Olentzero con el regalito del preacuerdo para la empresa, conjuntamente con la paz social que envuelve mucha felicidad y prósperos beneficios para los empresarios de T.C.S.A..

LAB no ha firmado el preacuerdo de convenio, y no ha sido por romper con la tradición, sino porque nos parece un acuerdo insuficiente y continuista en los temas económicos y sociales, no resuelve la problemática acuciante del personal a tiempo parcial y también del eventual. Por otra parte, nos viene a truncar las expectativas de entrar seguidamente en el año 2007 con un planteamiento reivindicativo más amplio de equiparación socio-económica con nuestros homólogos de CTSS de Donostia y TUVISA de Gasteiz. Pero lo más lamentable de todo ello es que no se haya realizado un mínimo esfuerzo para apretar las clavijas a la empresa, es decir, que no se intentase llevar a cabo lo que nos habíamos propuesto para frenar la soberbia y chulería de los representantes de los empresarios y hacerles bajar del pedestal de prepotencia e inmovilismo en que están subidos desde hace tiempo.

Lo más sorprendente ha sido ver como UGT ha ido arrastrando a CCOO a las posiciones en las que querían negociar los representantes de la empresa, esto es, dentro de la propuesta de la famosa carta que con tanta amabilidad nos enviaron a casa a todos los trabajadores y trabajadoras. Se iban retirando puntos y contenidos de la plataforma unitaria de negociación (bonificación del tiempo de las horas acumuladas, los 2 € diarios para el personal de jornada nocturna, el Plus de sábados ir igualándolo al de festivos, subida lineal de 2,5% del Complemento Salarial para las categorías más bajas que Conductor-Cobrador y 1,5% para las más altas, etc.). En otros casos terminaron reduciendo las peticiones a la mínima expresión (Plus de Nocturnidad parcial de 3,60 € hora terminó en 1 € h., en la Paga de Marzo la equiparación a las otras pagas fue reduciéndose al 75% o 50% hasta terminar en 60 € a aplicar solo desde el año 2007, etc.).

Pero mayor sorpresa nos llevamos cuando la empresa había planteado ya en la reunión del día 5 de diciembre la posibilidad de conversión de los contratos de tiempo parcial en tiempo completo. La posible conversión de los contratos temporales en indefinidos, en función de la plantilla estructural (personal indefinido) de TCSA, definiendo como plantilla estructural la resultante de las horas anuales contratadas entre la jornada anual de 1.592 h., teniendo también en cuenta el correspondiente 5% de absentismo estructural (el 5% de aproximadamente 900 de la plantilla de Conductor-Cobrador supone 45 contratos indefinidos). Al final en el preacuerdo de la noche del día 20 de diciembre los sindicatos firmantes le aceptan solamente la conversión de 33 contratos temporales en indefinidos, sin discusión alguna, ni ningún dato encima de la mesa sobre la necesaria plantilla estructural.... ¿Será también tradición?.

Los acuerdos alcanzados son básicamente:

- Incremento salarial: Subida del IPC+1,5% sobre todos los conceptos salariales excepto la antigüedad que sube únicamente el IPC, la Paga de Marzo se incrementa en 60 euros (aplicable solo para el año 2007).
- Aplicación de la reducción de 27 horas anuales para el año 2006, pasando la jornada anual a 1.592 horas (la reducción de jornada anual ya estaba acordada con la Diputación hace 4 años).
- Bolsa de trabajo para la contratación en TCSA.
- Conversión de 33 contratos eventuales en indefinidos. Jornada parcial mínima del 80%. Contrato por circunstancias de la producción para cubrir el absentismo que supere el 5% y vacaciones de verano. Contrato de obra o servicio para 50 trabajadores que cubren las horas acumuladas.
- Compromiso para el control eficiente del absentismo en la empresa.
- Compromiso para desarrollar el sistema actual del servicio de traslado de personal.
- Plus de Nocturnidad parcial de 1 € hora en la jornada nocturna de 22:00 a 6:30 horas.
- Contrato de relevo de jubilación parcial igual que para los años 2003-2005.
- Los complementos por Incapacidad Permanente Total se incrementan igual a la pensión de la S.S., perdiendo el derecho a los complementos si no quiere incorporarse al puesto reservado.
- Subvención de los cursos para recuperar los puntos del carné de conducir.
- Los Inspectores de calle dos pares de zapatos.
- Supresión del plus control de talleres y abono del complemento del importe del 105 de control.
- Dotación a los locales de las secciones sindicales de conexión a Internet.
- Compromiso de un Acuerdo sobre Formación en la empresa.

Si el contenido económico del preacuerdo nos parece insuficiente, el resto de los apartados no se desarrollan suficientemente y no solucionan todos los conflictos que venimos acarreado día a día. Nos parece lamentable que se acuerde con la empresa el uso de dos modalidades de contratos para la contratación, los cuales ya han sido declarados judicialmente como contratación en fraude de ley. Se firma por 1 € hora para el Plus de Nocturnidad parcial, cantidad que esta por debajo de lo que hay en tablas y que resultaría 1,85 € hora (8,06 día por 365 días, entre 1.592 h. año). La falta de redacción y definición previa de los criterios de la Bolsa de Trabajo traerá problemas para su realización con unos criterios claros de regulación de todo el personal eventual.

A pesar de que el preacuerdo ha contado en la Comisión Negociadora del Comité con 9 miembros a favor y 3 en contra, la participación de la Asamblea de trabajadores/as de la noche del día 20 ha puesto de manifiesto que el preacuerdo no ha gustado a casi la mitad de los 640 trabajadores/as votantes (mucha gente se fue antes de votar), si nos atenemos al resultado de 288 votos en contra, 335 a favor y 17 en blanco. De este amplio rechazo no solo deben tomar buena nota los sindicatos firmantes del preacuerdo, si no también los negociadores empresariales. Después todo, podemos ver (que no compartir) la postura de sindicatos conformes con el preacuerdo, pero de ningún modo que se transmita al conjunto de los trabajadores y trabajadoras un derrotismo insuperable en contra de la huelga.

“Lo que es necesario explicar no es que el explotado se declare en huelga, si no por qué la mayoría de los explotados no van a la huelga”

W. Raich (escritor)

IPC año 2006

Según los datos oficiales del estudio estadístico de precios, durante el año 2006 el IPC ha experimentado una subida a nivel estatal del **2,7%** y en la CAPV del **2,6%**. Estadística, no la realidad.

Se compran y se venden Negocios de los especuladores con el transporte público

Los compañeros/as de la Intersindical de Aragón del Colectivo Unitario de Trabajadores - CUT- en la empresa de Transportes Urbanos de Zaragoza (TUZSA), nos han informado sobre el proceso de venta del grupo AVANZA (al que pertenece TUZSA) el pasado mes de diciembre, haciéndose con su propiedad la compañía inglesa de capital riesgo Doughpy Hanson & Co.

AVANZA es el 2º grupo operador de transportes en el Estado español, después del grupo ALSA. Entre las empresas de transporte regular y urbano, además de TUZSA, cuenta con firmas como: Autorrés, Sepulvedana, Sarbus, urbanos de Soria, Segovia, Benidorm, Ourense, Vigo, etc.

Dentro de las empresas del grupo AVANZA, la compañía más apetitosa es TUZSA. Esta firma pasa por ser la que más dinero reporta al grupo, merced a las características del contrato-programa con vigor hasta el año 2012 firmado con las administraciones zaragozanas.

Se comenta que la sociedad inglesa de capital riesgo que se hizo con el control de AVANZA, no tendría intención de seguir al frente del grupo de transportes por mucho tiempo, incluso se baraja la posibilidad de vender una parte, es decir, fraccionar el grupo AVANZA.

Cuando comenzó el proceso de venta, enseguida varias de las más importantes firmas de capital riesgo que operan en la UE, pusieron sus ojos en el grupo de transportes AVANZA con la intención de hacerse con el control de tan apetitoso manjar. Entre los que se han subido al carro, según fuentes próximas a la operación, ha sido el Banco Santander a través de su filial Vista Capital. Parece que por la relación de la terna de aspirantes a comprar, los fondos de inversión de capital riesgo están diversificando mucho sus actividades y han sido quienes han apostado con más fuerza y entusiasmo por hacerse con la compra del grupo de transportes AVANZA, del cual el empresario asturiano González Álvarez Arrojo era uno de sus máximos accionistas. Este empresario es con el 18,2% de participación uno de los mayores accionistas de la sociedad Duro Felguera.

La lista de aspirantes a la compra se fue ampliando y los fondos de capital riesgo fueron tomando las primeras posiciones en la parrilla de salida. A Vista Capital hay que añadir las sociedades Advent International, Dougty Hanson y Apax. La terna de compradores se fue ampliando con tres peces gordos: las constructoras ACS y FCC y el operador inglés de transportes National Express (NX), consorcio en el que esta integrado ALSA. Bien es cierto, según fuentes próximas a la operación de venta, que tanto NX, como la constructora que dirige Florentino Pérez, se fueron quedando fuera de la pugna en la carrera de compra.

Desde que el grupo AVANZA anunciase su puesta en venta, ofertas de compra no le han faltado, el problema que se les ha presentado a los interesados ha sido su elevada cifra que se ha pedido a los aspirantes a comprar. Se calcula que la operación oscilaría entre los 300 y los 600 millones de euros, siempre tirando hacia arriba. Unas cifras considerables, si se tiene en cuenta que el operador de transportes NX pagó a la asturiana ALSA 670 millones de euros por integrarla dentro de la compañía inglesa. Una cifra alta, ya que hay que resaltar que en la operación quedó fuera todo el negocio que maneja ALSA en China.

El contraste con los altos precios que se pagan por este tipo de negocios lo puso en su día Veolia Transports (multinacional francesa operadora de transportes y participada por FCC a través de su filial Cetesa), consiguiendo hacerse casi gratis con el control del total del accionariado de la Montañesa, compañía concesionaria del transporte público urbano e interurbano de la Mancomunidad de Iruña.

Los últimos movimientos que se han producido con tanta prisa por parte de la dirección de TCSA para asignar el personal en plantillas separadas de Bilbobus y Bizkaibus, nos indica que se pueda estar fraguando alguna operación rodeada de un hermetismo prácticamente insalvable. Con tanta hambre de compra-venta se devora todo y TCSA es un bocado muy goloso, por lo que seguro que ha llamado la atención de los hambrientos grupos inversores. En este sentido, se comenta desde fuentes sindicales en la empresa, de la venta del 25% del accionariado de T.C.S.A al grupo ALSA.

Transporte público: ¿Servicio social o negocio privado?.

Entrega de la copia de los contratos se hace tarde, mal o nunca

El pasado mes de marzo la empresa se niega a entregar a la Sección Sindical de LAB la copia básica del contrato del trabajador que fue despedido durante el periodo de prueba, por lo que fue presentada por LAB una denuncia ante la Inspección de Trabajo. La empresa ha sido requerida para que entregue copia de los contratos a las secciones sindicales, así como la notificación de las prórrogas y denuncias correspondientes a los mismos, en el plazo de los 10 días siguientes a que tuvieron lugar, con la ADVERTENCIA a la empresa por parte de la Inspección de Trabajo que, comprobado que sigue sin cumplir el requerimiento, podrá dar lugar al correspondiente expediente sancionador.

La empresa sigue en lo mismo, incumpliendo la obligación de aportar copia del contrato a los trabajadores/as que los suscriben y a los sindicatos en el plazo de 10 días, pues así lo dispone la ley. Una buena muestra del incumplimiento de la empresa, es que a LAB nos acaban de entregar ahora en el mes de enero, las copias de los contratos que tuvieron lugar el pasado verano en los meses de junio y julio, es decir, sobre 6 meses de retraso. Y más aún, a los propios trabajadores/as que los suscriben no les hacen entrega de ninguna copia.

Condiciones medioambientales de los centros de trabajo

Como consecuencia de la denuncia interpuesta por LAB, la Inspección de Trabajo **REQUIERE** a la empresa para que en el PLAZO DE 3 MESES realice un estudio de las condiciones medioambientales de los centros de trabajo de:

- Cocheras del Canal, incluyendo expresamente las casetas del personal de vigilancia y control, así como las de liquidación.
- Cocheras y taller de Burtzeña, incluyendo expresamente las casetas de los Inspectores de Recepción.
- Cocheras de Elorrieta.

El estudio incluirá: temperatura (teniendo especialmente en cuenta las condiciones adversas padecidas por el frío del invierno y también por el calor en verano), humedad relativa, velocidad del viento (en los trabajos al aire libre), y mediciones de luz en la franja horaria de trabajo nocturno y diurno.

Total falta de formación del personal de T.C.S.A.

Las necesidades formativas de los trabajadores y trabajadoras de T.C.S.A. son desatendidas año tras año por la empresa y se sigue sin organizar y desarrollar acciones formativas. El personal técnico de talleres llevamos años sin ningún tipo de cursillo que actualice los conocimientos de los cambios y avances tecnológicos sobre los autobuses nuevos. Los conductores no recibimos información/formación teórica y práctica sobre los modelos de autobuses de nueva incorporación a la flota de la empresa, tanto de forma teórica como práctica, especialmente en aquellos aspectos que puedan afectar a posibles situaciones de seguridad y emergencia. Cursos de atención al cliente, manejo de situaciones de estrés, riesgo y emergencia, no solo son necesarios para el mejor desarrollo de nuestra profesión, si no que las empresas están obligadas a formar al personal en medidas preventivas de salud y seguridad. Y que decir de otras secciones como Administración, Inspección, etc.

Calendario laboral

Otro año más con los calendarios laborales realizados a imagen y semejanza de los intereses de la empresa. Calendarios de 18 semanas con 7 días de trabajo seguidos, 5 semanas con 6 días y 7 semanas con 5 días que nos tocará sufrir a los Conductores/as. Seguimos sin realizar estudios sobre la incidencia sobre la salud de los ciclos largos sin fiesta, el cambio brusco del turno semanal, etc.. Después nos dicen que el absentismo por causas de ansiedad y depresión es muy alto, pero no acordamos con la empresa la adopción de medidas preventivas como pueden ser calendarios con ciclos cortos entre días de trabajo y el descanso o cambios de turno de otra forma que no sea tan brusca como se hace actualmente. Al personal de liquidación la empresa se empeña en fastidiarles varios puentes al año, con el pretexto de hacer unos trabajos que son perfectamente aplazables hasta después de los días festivos, y todo ello sin que pueda ocasionar algún problema para la empresa en su organización o gestión.

