ENTREVISTA A LOS TRABAJADORES DE FGV

Los trabajadores de FGV están en huelga en señal de protesta contra la futura Ley de Seguridad Ferroviaria impulsada por el Gobierno de la Comunidad Valenciana que, como aclaran los compañeros de SCF FGV, no es más que otro ataque al sector público y a los trabajadores por parte de los mal llamados “partidos del cambio”. En esta entrevista hemos querido darles voz y apoyar su lucha. facilitándoles la libre expresión que les niegan en los medios del capital:

¿Cuáles son los motivos de vuestras protestas?



La futura Ley de Seguridad Ferroviaria de la Generalitat Valenciana incide de lleno sobre aspectos laborales de los colectivos de FGV que intervienen en Circulación: Conducción, Regulación y Estaciones. Esta afectación de la futura Ley que denunciamos, se inmiscuye en materias que son objeto de negociación colectiva (tal y como afirma el propio CES, Consejo Económico Social, en su informe) Concretamente incide sobre aspectos como: Formación, Habilitaciones, Reconocimientos Médicos y Régimen Disciplinario de los colectivos que intervienen en Circulación, así como en las condiciones de seguridad de los mismos.

¿En qué afecta este Anteproyecto de Ley en vuestro trabajo?

El Anteproyecto de Ley (futura Ley) pretende regular los aspectos laborales señalados anteriormente, atribuyendo a la Futura Agencia de Seguridad Valenciana la potestad de su

regulación y aplicación.

En FGV, en los sucesivos convenios colectivos, estos aspectos están más o menos regulados, a excepción del proceso de Habilitaciones que nos fue impuesto en 2009 y que pretendemos que podamos regular en el seno de la negociación colectiva, así como en el resto de aspectos mencionados anteriormente. Nuestra pretensión es avanzar en su negociación a fin de adecuarlos a las circunstancias actuales. La futura Ley supone cambios en ciertos aspectos de nuestro trabajo y estos cambios requieren adecuar las condiciones laborales. El hecho de que sea la Agencia de Seguridad Valenciana quien pase a regular estos aspectos, nos deja en una situación de total indefensión frente a imposiciones sobre los aspectos en cuestión al imposibilitar su negociación. Es decir, si ya no nos satisface lo que tenemos a día de hoy (por las sucesivas imposiciones de la Dirección de FGV o por ambicionar una mejora en los aspectos regulados por consenso), es fácil imaginar la situación si es la Agencia la encargada de su redacción, aplicación y regulación. Supondrá una pérdida de participación sindical y margen de maniobra sobre aspectos laborales que deben ser objeto de negociación en el seno de la empresa, no fuera.

Los/las trabajadores/as de FGV (a excepción de los servicios de administración y similares) realizamos nuestra jornada anual a través del sistema de “trabajo a turnos», lo cual supone trabajar festivos, sábados y domingos. Pretendemos que dado que la legislación pretende modificar y regular nuestras condiciones de trabajo, se establezca un cauce que posibilite la negociación interna en FGV sobre esos temas a fin de mantener la posibilidad de mejorar las mismas. No olvidemos que la Seguridad en la Circulación se asienta en varios pilares, entre ellos que los trabajadores relacionados con la misma tengan unas condiciones laborales óptimas en el transcurso de su jornada: pausas equilibradas, reconocimientos médicos al inicio de la jornada y sin desarrollar funciones de

circulación en la jornada fijada para los mismos, procesos de habilitación transparentes y que inspiren confianza a la plantilla, garantía de aplicación de nuestro Régimen Disciplinario, etc.

En cuanto a esto último, queremos manifestar nuestra más absoluta discrepancia con la futura Ley, puesto que prevé sanciones económicas de elevadísimas cuantías a los/las trabajadores/as que en el ejercicio de su profesión pudieran cometer fallos. Nuestro Régimen Disciplinario prevé sanciones que oscilan desde el despido a días de empleo y sueldo. Llevamos años intentando modificar ese carácter punitivo para dotar a este instrumento de un carácter formativo que sea verdaderamente un garante del aumento de la Seguridad (a más formación mayor seguridad, especialmente en aquellos casos en los que puedan existir dudas de interpretación) El hecho de que sea la futura agencia la que pueda imponer las sanciones, y la potestad que otorga a FGV la ley para repercutirlas a los/las trabajadores/as, nos deja en total indefensión y reafirma el carácter punitivo frente al formativo pretendido por nosotros. Se trata, no solo de una regresión, sino de un empeoramiento brutal de nuestras condiciones. Nadie en esta Conselleria ha tenido en cuenta la incidencia sobre la seguridad y otros aspectos de FGV que puede producir la inseguridad de los trabajadores que se ven sometidos a una gran presión: “si fallo me puede costar carísimo” Esta presión sólo puede ser contraproducente para el bienestar de los/las trabajadores/as y constituir un factor que desencadene fallos humanos.

¿Por qué pensáis que no se os ha tenido en cuenta a la hora de redactar este anteproyecto?

Porque realmente no hemos participado. Se nos convocó a dos o tres reuniones, de las cuales la última fue para finalizar nuestra supuesta participación, puesto que el Anteproyecto ya era Proyecto de Ley y se encontraba en la fase final de elaboración de toda Ley. Respecto de las dos primeras

reuniones, una fue para presentarnos la redacción que existía en ese momento y la segunda únicamente pudimos manifestar nuestro desacuerdo con su redacción puesto que en gran parte se trataba de un corta y pega de la Ley Fom (la ley de Seguridad a nivel estatal) y no se habían tenido en cuenta las particularidades de una explotación tan atípica como es FGV, una explotación que nada tiene que ver con las de larga distancia, y que difiere en mucho de las explotaciones a nivel nacional, e incluso local, en cuanto a:

- Número de paradas en relación con la distancia.
- Nudos e intersecciones, que complican la gestión de la Circulación
- Facilidad para que las personas, animales y/o vehículos transiten por los cruces e incluso por cualquier tramo de vía en superficie. En otras explotaciones, las vías se encuentran aisladas para evitar accidentes.

No es lo mismo manejar un tren realizando un escaso número de paradas para la bajada y subida de viajeros que realizar trayectos con continuas paradas. Como tampoco es lo mismo gestionar la Circulación en líneas que una avería, incidencia, accidente o similar, no influya en el resto por no contar con intersecciones entre las diferentes líneas. La Ley Fom, contempla las particularidades de las explotaciones a las que va dirigida, cosa que no refleja nuestra futura Ley.

Hemos tenido que asistir a situaciones en las que que la Consellera e incluso nuestro propio Gerente manifestaban que cualquier modificación de la Ley supondría una traición a las víctimas del accidente de metro de 2006. No se ha tenido en cuenta que “dos de nuestros compañeros fueron parte de esas víctimas” Los sindicatos de FGV no pretendemos que no se apruebe la Ley, todo lo contrario, nos alegramos de la iniciativa, pero desgraciadamente, se utiliza la misma como respuesta a un compromiso político sin reforzar verdaderamente la Seguridad, sin abarcar todos los factores que intervienen en la misma. No olvidemos que, dado el carácter liberalizador

de esta futura Ley, mañana un operador privado podría establecerse en la Comunidad sin las garantías mínimas para que la seguridad sea lo más importante (horas mínimas de Formación, itinerarios de formación con contenidos mínimos, salarios que incentiven la asunción de responsabilidades, control de habilitaciones, etc.) No es que en FGV el escenario sea idílico desde nuestro punto de vista, pero evidentemente en un operador privado, para que el que prima la rentabilidad económica por encima de todo, estas condiciones serán inferiores.

De igual forma, tampoco se han tenido en cuenta las alegaciones hechas por los diferentes sindicatos, ni las recomendaciones del CES (Consejo Económico Social) que vienen a reforzar las expresadas por los sindicatos.

Nosotros pretendíamos una verdadera Ley de Seguridad Ferroviaria en la que se contemplaran todas y cada una de las variables que confluyen en el aumento de la seguridad. No olvidemos que la seguridad en la circulación supone seguridad y salud para nuestros trabajadores.

¿El Gobierno de la Comunidad Valenciana ha hecho especial insistencia en relacionar este anteproyecto de ley con el accidente de Metrovalencia de 2006, ¿Realmente las medidas que se anuncian en éste están relacionadas?

La única medida que a nuestro entender está relacionada, y la cual aplaudimos, es la creación obligatoria para todos los operadores ferroviarios de un plan de asistencia a las víctimas y familiares de posibles accidentes. Por cierto en FGV aún no se ha creado.

El resto de medidas, en lugar de garantizar la seguridad en la Circulación, van destinadas a posibilitar la liberación del sector, lo cual queda patente al observar la renuncia implícita de este gobierno autonómico a redactar una Ley de ordenación del sector. Es triste y frustrante observar cómo se

obvian ciertos aspectos relevantes para la seguridad (condiciones de trabajo, exigencia de mantenimientos, etc.) y se realiza una redacción que permite una liberación que a todas luces redundará en menoscabo de la seguridad, reducción de calidad y frecuencias, etc.



El actual gobierno de la Comunidad Valenciana hizo hincapié en que se mejoraría el servicio de transporte público durante el periodo electoral. ¿Habéis notado alguna mejora?

Ninguna. En absoluto. Esta empresa tiene una perentoria necesidad de plantilla, tanto para garantizar la seguridad (nos suprimen descansos para poder dar el actual servicio con el consecuente riesgo de estrés y sobrecarga de trabajo) como para poder mejorar las condiciones de trabajo que reivindicamos y que contribuirían a elevar el nivel de seguridad. Esta Conselleria renuncia de forma constante a realizar una excepción en materia de contratación para FGV. Esta excepción supondría poder ampliar la plantilla para lograr los objetivos de seguridad que reivindicamos en la respuesta anterior. FGV no es una empresa pública al uso: si no se realiza una revisión de una unidad móvil o de una infraestructura, si no se cuenta con personal para gestionar la circulación o para la conducción, en definitiva si por una de estas causas deja de circular un tren, ese tren no puede posponerse para mañana como se haría con un informe, ese tren

ya nunca circulara, con el consecuente perjuicio a los viajeros. En otras administraciones se están desafiando las restricciones a la contratación pública, y sin embargo no en nuestra Conselleria. Quizás la razón es que se persiga la privatización. Es curioso como en una empresa pública se puede superar el coste de las contrataciones externas y no el capítulo de masa salarial. Debido a esta premisa (claramente liberalizadora) se permite que se externalicen servicios cuyo coste es muy inferior si se realiza por personal de FGV. Actualmente se han licitado revisiones de unidades por un coste económico de más del doble de lo que costaría si lo hiciese plantilla interna. Las políticas actuales prefieren que el coste global sea superior si con ello se facilitan sus objetivos de privatización.

¿Cómo es actualmente la situación en vuestros puestos de trabajo?

El clima laboral está enrarecido debido a los numerosos conflictos, la mayoría de los cuales se solucionarían con plantilla, incluido el que nos ocupa, ya que las soluciones que perseguimos implican aumento de plantilla.

Por otro lados, las continuas externalizaciones de servicios, la pérdida de derechos sociales, las imposiciones sucesivas, el abandono de determinados servicios como el de atención al Cliente, la impunidad de las actuaciones de los anteriores gestores respecto a costes económicos y de contrataciones, el hecho de que se sigan realizando contrataciones de altos cargos directivos, la reiterada negativa a la recuperación salarial, etc. Constituyen una amalgama difícil de digerir por parte de la plantilla de FGV, la cual ha perdido cualquier resquicio de confianza en la Dirección y en la Consellería.

¿Por qué decidisteis empezar esta huelga como protesta?

Porque una vez agotadas todas las vías de intentar solucionar la situación: negociación con la Dirección y con la

Conselleria, no tenemos otra salida. No se han tenido en cuenta nuestras alegaciones, ni nuestras reivindicaciones ni nuestras propuestas. Como ejemplo, el pasado día 19 de octubre presentamos una propuesta a la Dirección de FGV a la que contestaron vía mail con una contrapropuesta que dejaba fuera la mayor parte de nuestras reivindicaciones y que pretende renegociar la funcionalidad de los colectivos afectados por la huelga. Y todo ello sin convocarnos a reunión alguna. Es un claro ejemplo de despotismo y de falta de interés en solucionar los conflictos.

¿Hasta cuándo durará la misma?

Hasta que se tengan en cuenta nuestras reivindicaciones y se solucione el conflicto. Necesariamente la Consellería tiene que desistir en su empeño de no ceder ante graves ataques a las condiciones laborales de los colectivos afectados. Y por otra parte, debe de devolver la capacidad de gestión a la Dirección de FGV, en estos momentos estamos gestionados por un mando a distancia desde Consellería, por parte de personas que no entienden las particularidades, la problemática y la idiosincrasia de FGV. Si no confían en las personas a las que ellos mismos designan….

Lamentamos el consiguiente perjuicio a los usuarios, y desde aquí les conminamos a entender que nuestras reivindicaciones, en caso de ser aceptadas, incrementarían notablemente la seguridad en la circulación y el nivel de calidad de nuestros servicios. Pretendemos una revisión integral de nuestras condiciones de trabajo para garantizar un más alto nivel de seguridad. Esta revisión implica aumento de plantilla, que de por si ya precisaba de un aumento debido a las carencias existentes a causa del ERE de 2012.

¿Cuál ha sido la actitud del resto de sindicatos ante la problemática?

Afortunadamente los sindicatos que ostentamos el 80% de la

representación estamos juntos en este barco, en esta convocatoria de huelga. Es un detalle a tener en cuenta, plasma de forma inequívoca la solidez de nuestros argumentos y la necesidad de soluciones al conflicto.

Por desgracia, otras secciones sindicales, las que representan el 20% de los/as trabajadores/as restante, manifestaron su imposibilidad de someterse al designio de la Asamblea de los colectivos afectados. De esta Asamblea nació el mandato de realizar la convocatoria de Huelga, y a nuestro entender, una organización sindical debe someterse al mandato de los/as trabajadores/as. Tanto CGT, como SEMAF, como SF-IV no se adhirieron a la convocatoria. Incluso el último de los citados ha realizado otra en soledad por este conflicto. Una lástima.

¿Habéis recibido apoyo de partidos políticos u otros colectivos de trabajadores?

El grupo PODEMOS se puso en contacto con el Comité de Empresa. Tuvimos una reunión en las instalaciones de FGV en Valencia Sud, de esa reunión nació una pregunta en las Cortes Valencianas de este grupo parlamentario a la Consellera. Desafortunadamente la pregunta estaba mal planteada porque sirvió para el lucimiento de la Consellera. Se equivocaron los motivos por parte de PODEMOS. Circunscribió la pregunta a otro conflicto que actualmente está judicializado y que no tiene que ver con la convocatoria de huelga que nos ocupa.

Por otra parte, el grupo parlamentario del PP se ofreció a realizar la mediación entre los representantes de los trabajadores de FGV y la Dirección y la Consellería por otra parte. Huelga decir, que siendo las políticas del PP las responsables natas de nuestra falta de plantilla (ERE de 2012) y pese a que sus sucesores no han sabido gestionar esta empresa mejor, no tenemos ningún interés en su mediación. Basta asomarse a sus políticas liberalizadoras para no quererlos ni de cerca. No olvidemos la nefasta gestión de los gerentes de FGV nombrados por el PP, entre ellos Marisa

Gracia, en cuya gestión se realizaron verdaderas barbaridades en cuanto a nombramientos a dedo, compra de unidades con más de la mitad de su vida útil por desarrollar, contratos amañados mediante el fraccionamiento de adjudicaciones, etc. Este gobierno no ha sabido solucionar los graves problemas que el anterior dejó en FGV, pero no nos vale la excusa de la "herencia", se está demostrando que si se quiere, se puede.

El apoyo de esta huelga es prácticamente del 100% de los trabajadores, ¿A qué creéis que se debe?

Indudablemente a la existencia de la enorme preocupación existente entre los trabajadores convocados a los paros respecto a sus condiciones de trabajo, a su continuidad y futuro profesional; siempre supeditado a la superación de habilitaciones psicológicas, exigencias técnicas y reconocimientos médicos. Pruebas todas ellas que en que su gran mayoría pecan de una opacidad insoportable. Se nos da traslado de los canales que permiten pasar las mismas pero no de cómo se evalúan los mismos, es demencial.

Los medios de comunicación parecen dar una cobertura muy plana a vuestra protesta, ¿Creéis que vuestra situación está siendo cubierta de manera correcta por los medios del capital?

Es evidente que no. Pese a la multitud de notas de prensa que enviamos, no se publican. Y si lo hacen, se sega el contenido de forma que la opinión pública se posiciona en nuestra contra. Ningún medio defiende que reivindiquemos más seguridad vía mejora condiciones de trabajo (ambas inseparables, por cierto) ni que reivindiquemos aumento de plantilla. Ningún medio se hace eco de señalar que no estamos de huelga por subidas salariales, pese a tener sobrados motivos para ello. Nos aplicaron un 5% de reducción salarial por aplicación de la Ley 2/2010 de 29 de Mayo de 2010, ley del Gobierno de Zapatero, que sin embargo excluyó a empresas como RENFE y AEN. Además en 2012 se nos redujo el salario en un 10% más a causa del ERE económico que sufrimos. Y por supuesto con congelación

salarial hasta 2016, en la que se ha producido una subida del 1% del salario, al igual que en 2017, por cumplimiento de la Ley de Presupuestos. Si a esas pérdidas le sumas el incremento de la carestía de la vida… el panorama es desolador puesto que supone una cuarta parte de pérdida de poder adquisitivo. Pese a que son reivindicaciones que no obviamos, no son el contenido de esta convocatoria. Pues bien, pese a este desolador panorama, no reivindicamos aumento salarial. Evidentemente nos preocupan muchos aspectos que son fundamentales para el futuro y la continuidad de FGV como empresa pública, así como las condiciones de nuestros trabajadores.

¿De dónde nace el SCF FGV?

De la necesidad de que el colectivo de circulación fuese oído en FGV. De la necesidad de cubrir unas necesidades que por ser colectivos minoritarios se relegaban frente a las de colectivos más numerosos. De la necesidad de que todos los colectivos de Estaciones (Circulación y Atención al Cliente) hicieran un frente en común para que sus colectivos resurgieran. Nacimos para representar a estos colectivos, pero siempre los hemos defendido a todos, procurando muy mucho no perjudicar a ninguno. Encontramos en el Sindicato de Circulación ferroviario en ADIF, la herramienta que nos permitiría realizar nuestro proyecto. En la actualidad, dadas las particularidades de FGV (por la transversalidad de los ascensos y cambios de categoría, muchos de nuestros afiliados van y retornan a funciones de gestión de la circulación y Atención al Cliente) tenemos mayor necesidad de representar a otros colectivos distintos de Estaciones. Por todo esto y con la madurez sindical que nos ha proporcionado la dura etapa d recortes, recesión e imposiciones vivida, afrontamos una nueva

etapa: la apertura a cualquier otro colectivo dentro de FGV.

¿Cuál es la actitud de la FGV frente a los trabajadores sindicales y las liberaciones sindicales?

Siguiendo la estela de los políticos, no han movido un ápice para cambiar una realidad que a todas luces nos es nefasta. Con el Real Decreto Ley 20/2012 del Gobierno de Rajoy, se reducen las liberaciones sindicales. Con ello se pierde la herramienta de defensa del trabajador, ya que supone una merma de recursos para llevarla a cabo. Nosotros ya nacimos con estos recortes, nunca hemos disfrutado más liberaciones que las que por la propia ley nos pertenecían, pero esto, en empresas con la conflictividad existente en FGV, dificulta nuestro trabajo. Es evidente que las leyes contemplaron estas reducciones para debilitar la representación de los/as trabajadores/as y en consecuencia facilitar los objetivos de los empresarios. Lo triste es ver como parte de la clase trabajadora lo aplaudió.

En nuestro caso, nuestros representantes se ven obligados a renunciar a parte de sus vacaciones para llevar a cabo la labor sindical. Por un mero convencimiento de estar haciendo lo que se debe hacer, por responsabilidad y por ética moral. Sabemos que a mucha gente esto le sonará a cuento, pero muchos de nuestros afiliados son testigos de que esto es así y nos lo reconocen. Particularmente podemos decir que la labor sindical tiene pocas recompensas, que muchas veces te encuentras en tierra de nadie, que te llegan golpes tanto de la empresa como de los afiliados y trabajadores/as por no comprender determinadas actuaciones; pero por otra parte se vive una etapa de crecimiento increíble. Aunque a veces el precio es demasiado elevado. No vamos a negar que socialmente, dada la organización del trabajo en FGV a turnos, ganamos. Pero no consideramos la labor sindical un “trabajo”, sino una convicción. Y asumimos el coste. Por ello no creemos en eternizarnos al frente de la organización sindical, hay que cambiar cada cierto tiempo de representación, y en ello

estamos.

En numerosos estudios de satisfacción con el transporte público realizados por la OCU, Metrovalencia es de los más caros, más incómodos y más impuntuales.

En una respuesta anterior hemos comentado las particularidades de la explotación ferroviaria de FGV, sus nudos, intersecciones, etc. Esto sumado al hecho de que en realidad se trata de una explotación de cercanías con una menor parte de recorrido suburbano y una gran parte de líneas de superficie, nos confiere una identidad particular, alejada de las características de las redes suburbanas. Por ello, creemos firmemente que no se deberían aplicar a FGV los estándares y los inputs que se aplican para medir tanto la frecuencia como la puntualidad a las redes ferroviarias que no cuentan con estos hándicaps.

¿Consideráis que el coste del billete para el usuario es caro?

Respecto al precio, entendemos que es elevado. Nosotros creemos que debería ser bastante menor. El problema es el fraude, que hace que transportemos a más viajeros que títulos de transporte se venden. Todos los gobiernos de la Comunidad han preferido combatir el fraude sancionando en lugar de invertir en infraestructuras que limitaran los accesos a los trenes y tranvías sin estar en posesión de un título de transporte válido. Se ha promovido el carácter sancionador y punitivo. Si se invirtiese en esas infraestructuras, se elevaría el número de ingresos y sería razonable el reducir el costo del transporte. Nuestra opinión es que las políticas existentes persiguen derrotar el servicio público constatando su déficit y su elevado coste, ambos situaciones promovidas por los gobiernos de cada momento, y así justificar su deterioro y privatización. Es lamentable no sólo que parece que irremediablemente la dirección que nos han marcado es con destino a la citada privatización, sino que parece que nadie quiere entender que una privatización de un sector como el

transporte, supondrá el cese de la actividad en aquellas zonas menos rentables (las poblaciones más alejadas de la ciudad), sumiendo a estos núcleos a un claro retroceso.

¿Qué opinión os merecen las infraestructuras que os facilitan para trabajar?

Por desgracia no son la última tecnología. Hay infraestructuras que funcionan bien y suponen adelantos, pero hay otras que necesitan de una modernización urgente (comunicaciones, sistemas informáticos, sistemas que eviten trabajos innecesarios, etc.)

Por otra parte, la gran automatización de la que ha sido objeto FGV desde hace unos años, produce un efecto adverso a nuestro entender. Los/as trabajadoras pierden agilidad y destreza al no realizar determinadas actuaciones que son necesarias en caso de incidencias; se restringe su actuación a estas situaciones y ello conlleva pérdida de confianza a la hora de realizarlas. Este sindicato ha solicitado en numerosas ocasiones que se deje más autonomía a los profesionales a fin de que FGV conserve un recurso tan importante como es la profesionalidad. Es desmotivador como las máquinas sustituyen desde la Atención al Cliente a la Conducción pasando por la Gestión de la Circulación. No nos oponemos a esa automatización que facilita avances y proporciona alcanzar determinados objetivos, simplemente instamos a no perder agilidad y destrezas adquiridas y que pueden servir para los profesionales del futuro.

¿A qué se debe esa impuntualidad? ¿Es realmente posible cumplir las exigencias de horarios que se os imponen?

Esta pregunta es complicada de responder sin tecnicismos. Es difícil ser puntual si los diseños de los horarios de los trenes no tienen en cuenta particularidades como: tramos de vía única, tiempos de incidencias, decisiones empresariales de entradas en estaciones a una única vía aun existiendo más,

condicionantes económicos para reposición e inyección de más circulaciones en la línea, etc. Las políticas de recortes afectan a todo el entramado de una organización y por ende afectan a todos los objetivos de la misma; incluso al principal en nuestro caso; el transporte de viajeros.