

¿QUÉ HA PASADO EN LA AP-1?

El fracaso en la gestión de la finalización de la AP-1 no debe generar resignación. Analizamos lo sucedido para aportar líneas de trabajo al sector y un futuro estable para las personas trabajadoras



Liberación del peaje de la AP-1 FUENTE: lanuevacornica.com

La finalización de la primera de las concesiones deja un escenario negativo en el ámbito del empleo, de clara improvisación por parte de las administraciones y de pérdida de oportunidad para un debate sosegado sobre el modelo de gestión y financiación de las infraestructuras de alta capacidad. ¿Cuáles han sido las causas?, ¿Qué podemos cambiar para que no sea un precedente a seguir?, y ¿Cuáles son las medidas necesarias para la configuración de un sector estable para el empleo?

ÍNDICE

1 CAUSAS

- 1.1 Aspectos jurídico-políticos. La Administración.
- 1.2 Las actuales empresas concesionarias
- 1.3 Los sindicatos, los trabajadores:

pag..2

2 ASPECTOS JURÍDICO-LABORALES

- 2.1 Expediente de regulación de empleo

pag..6

3 CONCLUSIONES

- 3.1 El debate del modelo
- 3.2 El acuerdo marco de subrogación
- 3.3 La integridad en los objetivos del conjunto de trabajadores

pag..8

1. CAUSAS

1.1. Aspectos jurídico-políticos. La Administración.

El pasado 30 de noviembre finalizó la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista AP-1, Burgos-Armiñón, convirtiéndose, a partir del 1 de diciembre, en una vía sin peaje financiada a cargo de los presupuestos generales del estado.

Es evidente que resolver por la vía de urgencia contratos de conservación y mantenimiento de concesiones que han durado más de 40 años, no deja en muy buen lugar a las administraciones responsables, ni en su criterio, ni en su planificación. Los distintos colores políticos que han gestionado las mismas han evitado plantear un debate social serio sobre el modelo de financiación y gestión, perpetuando la vigencia a lo largo de los años de infraestructuras financiadas por los usuarios, otras por las arcas públicas vía impuestos sin ningún criterio social ni económico, y sin tener en cuenta los efectos sobre la ciudadanía y el empleo. Es inadmisibles que, ante el final de una concesión como la AP-1 que ha durado 44 años y cuyo proceso de reversión al Estado debería haberse iniciado hace más de un año, se haya tomado la decisión de realizar un contrato de emergencia con la misma empresa concesionaria Europistas (Grupo Itínere) para que temporalmente se siga encargando del mantenimiento de la vía.



Actual Ministro de Fomento, José Luis Ábalos FUENTE: 20minutos.es

La tramitación de emergencia es absolutamente excepcional y solo procede *"cuando la Administración tenga que actuar de manera inmediata a causa de acontecimientos catastróficos, de situaciones que supongan grave peligro o de necesidades que afecten a la defensa nacional."*

En este caso, la gravedad y la imprevisibilidad de la situación que requeriría la tramitación de emergencia, es difícil de argumentar y, por tanto, es altamente cuestionable la decisión de realizar un contrato de emergencia, de manera que la actual empresa concesionaria siga asumiendo la conservación y mantenimiento durante todo el periodo de vialidad invernal, con motivo de dar tiempo suficiente al Ministerio de Fomento para realizar un procedimiento ordinario de licitación y adjudicación del contrato de concesión de conservación integral.

1.2. Las actuales empresas concesionarias

Acostumbradas a la perpetuación del modelo por la vía de las diferentes prórrogas que a lo largo de los años se han ido sucediendo, las empresas han tomado una posición de negacionismo al cambio de modelo que no ha ayudado en nada a que el mismo se haya llevado a cabo de forma previa a la finalización de la primera concesión. Valorar como negativa cualquier posibilidad distinta al actual sistema, incluido el tarifario, enfrentarse legítimamente con los titulares de las infraestructuras por la vía jurídica (con la consecuente pérdida de imagen pública e institucional), a la vez que un discurso hacia los trabajadores, ligado a ideas como "nada va a pasar", "nada va a cambiar", han generado una parálisis total, más allá de las vacías campañas de marketing interno. A pesar de ser una tendencia cambiante, lamentablemente muchos de los trabajadores, incluida la cadena de mandos, han confiado toda su suerte a esas campañas.

Al respecto, cabe decir que, desde la publicación de nuestro informe *"FINAL DE CONCESIONES EN LAS AUTOPISTAS DE PEAJE EN ESPAÑA. ESCENARIOS Y ASPECTOS JURÍDICO-LABORALES"*, hemos intentado abordar en el ámbito de Abertis, y de forma conjunta con la dirección, fórmulas para dirigirnos a otros agentes fuera de la empresa, espacios donde poder compartir ideas y objetivos comunes que hasta el momento no han tenido respuesta. Hasta cierto punto, lo podemos comprender desde la visión empresarial de "nada va a pasar", "nada va a cambiar", "nosotros ya lo arreglaremos" pero no lo compartimos. La evidencia de que el debate

del modelo debe abordarse desde las alianzas de objetivos comunes no ha sido posible hasta ahora y no ha sido por nosotros.

1.3. Los sindicatos, los trabajadores

Los trabajadores de la AP1 han sido víctimas de los aspectos analizados anteriormente. Han sido víctimas de la ineficacia de las administraciones con sus obligaciones y del negacionismo de la empresa, todo ello acrecentado por ser la primera de las concesiones en finalizar, sin precedentes concretos sobre los que poder analizar y revertir.

En cuanto a la estrategia, se ha puesto de relieve como ya venimos explicando desde el informe de final de concesiones, que la continuidad de los actuales puestos de trabajo de las autopistas de peaje van ligados a la infraestructura y no a las concesionarias/empresas. También entendemos que plantear la reivindicación social desde la subrogación 100% sin tener en consideración la empleabilidad de las personas trabajadoras y el mantenimiento de las condiciones de trabajo con posterioridad a la subrogación es un objetivo sindical incompleto.



Trabajadores de la Ap-1 movilizados. FUENTE: elcorreo.com A.G.

Por otro lado, como hemos dicho en el apartado anterior, nadie más que la Administración Pública, tiene suficiente fuerza para imponer sus postulados, por lo que las reivindicaciones de parte deben realizarse desde las alianzas con otros agentes implicados. Desde esta óptica constatamos que los argumentos esgrimidos como respaldo al actual sistema de peaje (colapso de la infraestructura, óptimo mantenimiento, despoblamiento rural, etc.), nos dejan solos ante la sociedad y las administraciones, que entienden la destrucción de nuestro empleo como un coste asumible.



Plataformas antipeajes de Burgos, Ávila, País Vasco y Cataluña manifestándose en la N-1 por la liberación de la Ap-1 FUENTE: burgosconecta.es

Por último, tenemos que decir que nuestra aportación en la gestión del final de la AP1 no ha sido la que hubiéramos querido en nuestra condición de minoría en el seno del comité de empresa (AP1). En este sentido, tenemos que lamentar también el veto que recibimos como Sección Sindical en la reunión del 31 de agosto en el Ministerio de Fomento. Aceptamos nuestro papel cuando somos minoría (AP1), pero los vetos no son el camino en este tipo de situaciones

2. Aspectos jurídico-laborales

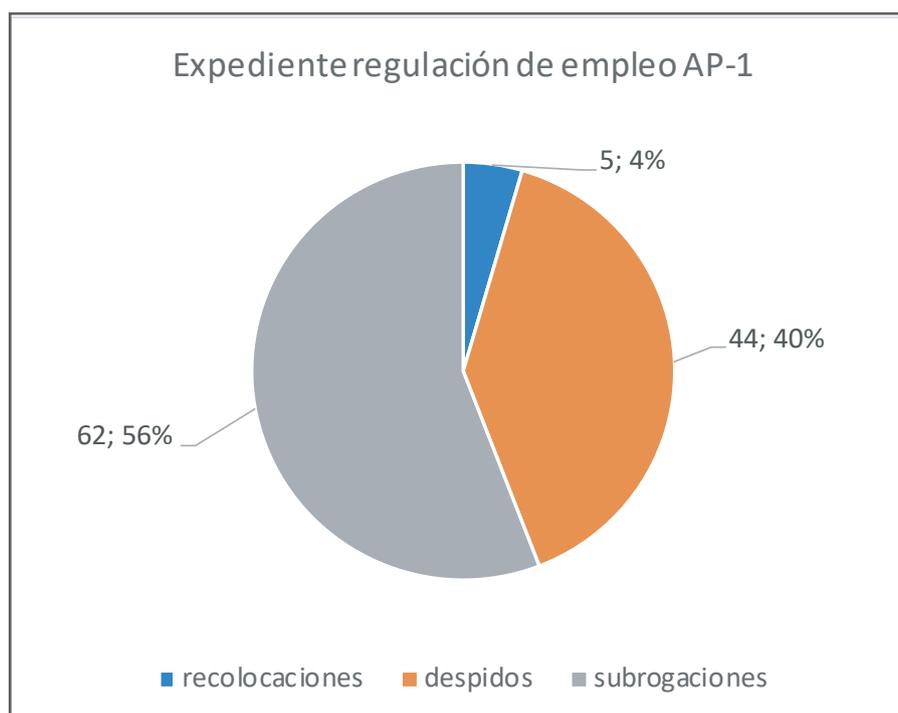
2.1 Expediente de regulación de empleo

El 16 de octubre se produjo la apertura del periodo de consultas del procedimiento de despido colectivo de la totalidad de la plantilla de la Empresa Ap-1 Europistas por causas organizativas y productivas, y que finalizó el 14 de noviembre con el resultado de acuerdo.

Acuerdo que recoge las siguientes condiciones:

- Despido colectivo de la totalidad de la plantilla, 111 trabajadores, con una indemnización de 25 días por año de trabajo con un tope máximo de 15 mensualidades.
- De ellos deberán descontarse 5 trabajadores por recolocación en otras empresas del Grupo Itínere como Audasa, Aucalsa y Gebisa.
- Posible subrogación de 62 trabajadores (los 44 restantes despedidos) en caso de llevarse a cabo la suscripción de un contrato de emergencia para realizar la conservación y el mantenimiento de la AP-1.

Gráfico 1: Porcentajes de recolocaciones, despidos y subrogaciones en el ERE de la AP-1



Así, estas son las condiciones del ERE que se ha pactado ante el final de actividad de la AP-1. Cabe decir que la negociación ha estado condicionada por la incertidumbre sobre lo que iba a suceder a partir del 1 de diciembre.

En consecuencia, los trabajadores de la AP-1 han sido objeto de la improvisación de la Administración que ha pasado de reunirse con ellos en el mes de agosto, comprometiéndose a intentar vehicular una subrogación del 100% de la plantilla, a ningunearlos en los meses siguientes sin dar explicaciones de cuál sería su futuro, sin haber iniciado la licitación de la concesión, ni haberse producido la adjudicación de la misma a una empresa a la cual deberían ser subrogados.

Es inconcebible que un despido colectivo se negocie, y así consta en el acuerdo, bajo premisas o compromisos sobre hechos que todavía no se han materializado, como un correo electrónico de un alto cargo del ministerio de fomento donde se compromete a la subrogación de una parte de la plantilla si se lleva a cabo la adjudicación del servicio de conservación y mantenimiento antes del 30 de noviembre, o si, en su defecto, se suscribe un contrato de emergencia para llevar a cabo dicha actividad a partir del 1 de diciembre. No es posible llevar a cabo una negociación de un despido colectivo por final de actividad sin saber que actividades tendrán continuidad.

No tiene sentido pactar unas mismas condiciones para un expediente que pueden afectar al 100% de la plantilla o a un 50% de la misma, pues el coste económico que debería afrontar la empresa se ve reducido a la mitad dependiendo de si hay subrogación o no.

Finalmente, la licitación y adjudicación de una nueva concesión de conservación no se ha producido, pero si se ha corroborado la suscripción de un acuerdo entre administración y el Grupo Itínere para llevar a cabo dicha actividad durante un periodo de seis meses en que se llevará a cabo el procedimiento de licitación y adjudicación de un contrato de concesión de conservación integral para la AP-1. Por este motivo, 62 trabajadores deberían ser “subrogados” y continuar con su actividad.

A falta de la publicación en el BOE del contrato de emergencia, y de conocer en detalle su contenido, ahora la atención debe focalizarse en lo que suceda con estos trabajadores durante los próximos seis meses y, especialmente, en el momento de la subrogación, una vez licitada y adjudicada a una nueva empresa la concesión de conservación integral de la AP-1.

¿QUÉ HA PASADO EN LA AP-1?

3. CONCLUSIONES

3.1. EL DEBATE DEL MODELO



FUENTE: Texia.es

Parece claro que si no hay modelo no hay actividad definida, sin actividad no hay reconversión ordenada y sin reconversión no hay pleno mantenimiento del empleo. La certeza que el actual modelo de las autopistas de peaje ha caducado, requiere impulsar el debate del modelo de financiación y gestión de las vías de alta capacidad para integrar en el mismo la reconversión y por lo tanto el mantenimiento de los actuales empleos.

Hemos trabajado intensamente en los últimos meses con las distintas fuerzas políticas para socializar el debate en el marco de las instituciones. En este sentido se han articulado la subcomisión en el Congreso de los Diputados y el Grupo de Peajes en Catalunya para canalizar el debate.



Reunión de representantes de CCOO en Abertis con responsables de Podemos CAT en el marco de reuniones del grupo de peajes. FUENTE: @podem_cat

Ciertamente, la inestabilidad política de las distintas administraciones no juega a favor ni del arranque de las comisiones, ni de que se dejen de tomar posiciones electoralistas, pero como agente social, debemos trabajar para forzar que el debate se inicie de manera constructiva y que los distintos agentes se comprometan a planes de empleo dentro de la reconversión del sector y, a su vez, defender postulados de un modelo integral que defienda el pago por uso para la sostenibilidad del sistema de financiación de la red viaria, tal y como sucede con otras infraestructuras de transporte como puertos, aeropuertos y vías ferroviarias que se financian mediante tasas o cánones, y con la red de transporte público alternativa al vehículo privado que también es de pago.

Si lo anterior no se lleva a cabo, deberemos promover movilizaciones dirigidas a las administraciones responsables. No porque levanten las barreras, sino por evadir la responsabilidad sobre sus infraestructuras y por la destrucción de empleo producto de su irresponsabilidad.

3.2. EL ACUERDO MARCO DE SUBROGACION

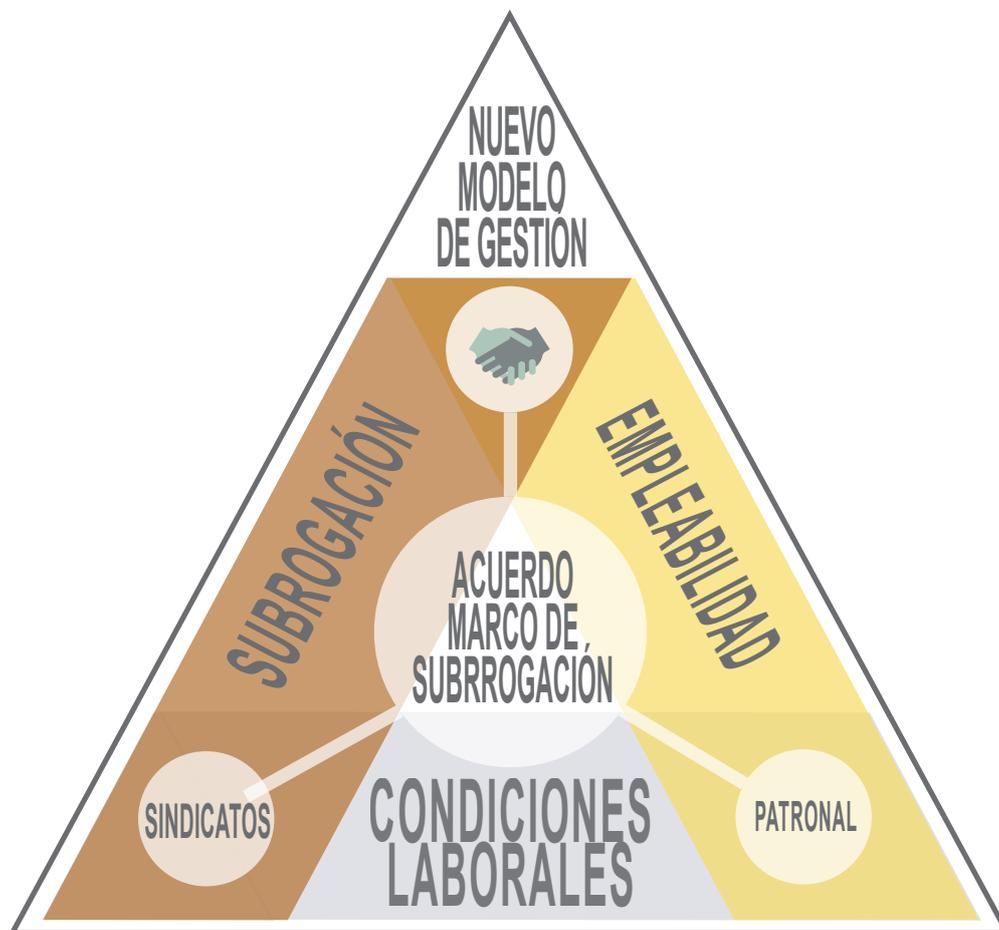
De forma paralela a que se pueda alcanzar un consenso social sobre cuál debe ser el modelo de financiación de la red viaria, es aconsejable explorar mecanismos que den seguridad jurídica a la subrogación y empleabilidad de los trabajadores de las actuales empresas concesionarias, es decir, un acuerdo marco en materia de subrogación entre administración pública, patronal y sindicatos.

Por ello, pensamos que, si bien el escenario idóneo sería tener un modelo definido de forma previa a alcanzar un acuerdo marco, como hemos comentado anteriormente no está en nuestra mano que el debate social para definirlo tenga los ritmos deseables para que esté listo antes de la finalización de las próximas concesiones, especialmente en el caso de Aumar. No esperar “a ver qué pasa”, “a ver que nos dicen”, tenemos que ser proactivos.

El acuerdo marco debe tener una triple configuración: subrogación, empleabilidad y mantenimiento de las condiciones de trabajo. La subrogación del conjunto de las plantillas sin una empleabilidad futura es el aplazamiento del problema, no es la solución. La subrogación del conjunto de las plantillas sin un mantenimiento sostenido de las condiciones de trabajo es la solución de un problema para generar otro. Más

aún, el acuerdo marco no debe limitar su utilidad al momento actual, sino que puede ser una herramienta que sirva para dar estabilidad laboral ante una posible realidad donde la sucesión de empresas devenga algo habitual dentro del sector.

Infografía 1. Acuerdo marco de subrogación. Subrogación, empleabilidad y condiciones laborales.



3.3. LA INTEGRIDAD EN LOS OBJETIVOS DEL CONJUNTO DE LOS TRABAJADORES

Ciertamente, y con la reciente experiencia de la AP1, los trabajadores ligados al ámbito de peaje, técnicos, administrativos y mandos necesitan del nuevo modelo para reconvertir sus puestos de trabajo para seguir teniendo empleo. Los

trabajadores del ámbito de Mantenimiento y Conservación, y Centro de Operaciones y Seguridad Vial pueden pensar que van a ir subrogados, pero necesitan dar cobertura a su formación, adaptación laboral, y a sus condiciones de trabajo con posterioridad a la subrogación. Así, de poco serviría el derecho a subrogación si no va acompañado de ciertas garantías de mantenimiento de los puestos de trabajo, así como de mantener las condiciones de trabajo.

Y sí, puede que este modelo o la propia automatización presente también en este sector, pueda requerir de menos trabajadores, pero los mismos, los que puedan tener la expectativa de salir de él, de buen seguro, optarán a unas mejores condiciones de salida en un escenario con expectativas de negocio y rentabilidad, solo lo harán en unas condiciones atractivas si hay expectativa de negocio, es decir, si el nuevo modelo ha empezado a caminar y las empresas que se hagan cargo del mismo pueden obtener unas expectativas para su gestión. No hay indemnizaciones atractivas sin un retorno.

En resumen, el conjunto de las plantillas tienen objetivos colectivos e individuales comunes para empujar sin que nadie quede al margen. Esa es la verdadera unidad de acción.

Por tanto, es momento de que el conjunto de la representación de los trabajadores, comités de empresa y sindicatos, centremos todos nuestros esfuerzos en afrontar el punto de inflexión al que nos enfrentamos las personas trabajadoras del sector de las autopistas de peaje. Es momento de consensos que permitan integrar diferentes propuestas y afianzar un objetivo común: el mantenimiento del empleo y las condiciones laborales.



servicios a la ciudadanía
grupo abertis