

ACTA Nº 10

En Madrid, siendo las 10.30 horas del día 17 de julio de 2017, se reúnen, de una parte, los representantes de las asociaciones empresariales APROSER y FES, así como de los sindicatos FeSMC-UGT, Comisiones Obreras de Construcción y Servicios, FTSP-USO y CIG que a continuación se relacionan. ELA es convocada a la reunión, aunque no toma parte en la misma. Las partes adoptan los siguientes

ACUERDOS Y POSICIONES DE NEGOCIACIÓN

PRIMERO.- Por parte de la Secretaría de la Mesa se informa inicialmente sobre las reuniones de la comisión especializada para la redacción del Convenio que tuvieron lugar los días 11 y 12 de julio en las que se abordaron los Capítulos VI (clasificación profesional y promoción en el trabajo) y Capítulo XI (suspensión del contrato de trabajo). Una vez concluya esta reunión de la Comisión Negociadora, se retomará el análisis por parte de la Comisión de Redactado.

Aunque todavía no se ha abordado en esta Comisión de Redactado el Capítulo relativo al Tiempo de Trabajo, que contempla lo relativo a la jornada de trabajo, ni el cómputo de permisos, que se encuadraría en los Capítulos IX (Tiempo de Trabajo) y XV (Derechos Sindicales), cuestiones apuntadas en la pasada reunión por la representación sindical, desde Aproser se señala que son aspectos que de acuerdo con el calendario de reuniones previsto, serán objeto de análisis por parte de esta Comisión de Redactado.

SEGUNDO.- Aproser da contestación al punto b) formulado por la representación sindical en la última reunión de plenario de la Comisión Negociadora. Según recoge el acta nº 9, las representaciones sindicales señalaron la conveniencia de hablar en el formato que se considere más adecuado, sobre cómo situar alguna actividad relevante como el transporte de fondos en el nuevo escenario que va a afrontar en el futuro.

La representación empresarial considera que es necesario realizar, con carácter previo, determinadas reflexiones a fin de situar el estado actual de la actividad del transporte y la gestión de efectivo:

1.- En primer lugar y aunque sea una obviedad, la actividad de transporte de fondos forma parte del sector y se cree especialmente peligroso que se realicen segregaciones en un momento como el actual. Se está pendientes de la publicación de los desarrollos normativos y se está convencidos de que empresas y trabajadores deben remar en la misma dirección.

2.- Situación actual de la actividad en la Banca: También es una obviedad que el origen de la actividad estuvo vinculado desde hace décadas a la actividad bancaria, estando el transporte de fondos en el origen del nacimiento del sector. El transporte no tiene menor importancia que otros segmentos. De hecho se le ha declarado infraestructura crítica y se tiene que someter a las exigencias que de ello se derivan.

Pero la situación ha cambiado radicalmente: el proceso de concentración bancaria ha pasado de tener 62 entidades bancarias a 11 y se espera que el proceso continúe. Sin embargo, y aunque se diga que sobran entidades, la realidad es que ya la mitad de los municipios de España no cuentan con sucursal alguna y sus habitantes no pueden conseguir efectivo.

Como es evidente, esto ha hecho que se haya producido un cierre espectacular de oficinas y, por tanto, una caída en progresión geométrica de los servicios realizados a las entidades bancarias. En 2016, según los informes de las centrales sindicales, se cerraron diariamente 6 oficinas bancarias en España. Si se toma la referencia desde el inicio de la crisis (2008) el cierre de oficinas alcanzó la cifra de 17.019, en tanto que la pérdida de puestos de trabajo se cifra en 81.575

empleados de Banca. Así, se está ahora en una cifra de oficinas similar a 1985 y se prevé descender a niveles de 1983.

3.- Uso del efectivo: Según el último Informe anual del Banco de España, 2016 cerró por primera vez en la historia con un balance a favor del pago con tarjeta en los comercios (124.406 millones) frente al efectivo proveído por los cajeros automáticos (118.275 millones) y la tendencia futura es que, cada vez más, se incremente la brecha.

4.- Soluciones de futuro: El Banco Central Europeo ha realizado recientemente un estudio de las empresas de transporte y gestión de efectivo en la zona euro (*"Abridged Eurosystem Report on the CMC CIT Sector"*). Las conclusiones a las que llega son, fundamentalmente, proporcionar otras soluciones de negocio orientadas al retail, el automatismo y la gestión integral de tesorería.

5.- Para ello, se hace imprescindible adecuar las condiciones laborales, las funciones y la formación de los trabajadores a esta nueva realidad tecnológica y de adaptación de las necesidades de los usuarios reales de la actividad.

6.- Razones para el optimismo: Lo cierto es que mientras que el panorama de los servicios realizados para la Banca es pesimista a la vista de los datos expresados, el Retail parece gozar de buena salud. Así lo indican los informes elaborados por DBK o el reciente informe de GfK que estudia el sector de la distribución en la Unión Europea y sitúa un crecimiento medio de 1,1%, que se prevé que supere España colocándose en un 3,7%. Pero, para ello, se necesita dar un servicio renovado y adaptado a las circunstancias propias de ese sector de actividad. Hoy, los clientes de retail demandan esa adaptación a sus necesidades para darles el valor añadido necesario como para no fomentar otras alternativas de pago.

Como conclusión apunta que es necesario adaptar el articulado del convenio a esta nueva realidad que ya poco tiene que ver con los sistemas y usos bancarios. La modernización del sector y las oportunidades de nuevo negocio no implican el crecimiento de las empresas de transporte sino el intentar poder mantener los actuales niveles de empleo, dentro de un contexto de próximo desarrollo normativo que implica riesgos que se deberán afrontar con la mayor unidad posible.

TERCERO.- Por la representación sindical se comparte la inquietud por la situación planteada que puede ser una realidad en los próximos tiempos, encuadrada en la revolución tecnológica que va a revolucionar los modelos laborales y productivos.

Por ello, en el formato que se entienda más conveniente, se deberá abordar el necesario impulso para la adaptación del sector. Será responsabilidad de todos buscar cómo minimizar el impacto de este cambio para los trabajadores. Es imprescindible que en este proceso se garantice el mantenimiento del empleo, la necesaria cualificación y formación de los trabajadores y el mantenimiento de sus condiciones laborales.

Para agilizar la negociación, en todo caso, y dado que el transporte de fondos es un tema importante para todos, se entiende que la comisión de la redacción del Convenio puede ser una fórmula ágil para que se aborde esta problemática concreta sin afectar al proceso de negociación colectiva.

Todo ello no puede ser moneda de cambio para que no exista un Convenio de avance. Reiterándose la necesidad de un replanteamiento de la posición empresarial con una respuesta concreta a los planteamientos de la representación sindical contenidos en el acta 9 de la negociación colectiva.

Por parte de CIG se comparte la preocupación por la situación del sector de transporte de fondos, pero innovar no significa o no debe significar, ni reducir la seguridad de los trabajadores ni reducir costes a costa de los trabajadores. Se tendría que buscar nuevos sistemas para adaptarnos a las nuevas realidades del mercado e innovar en este sentido, teniendo que buscar

fórmulas para reciclar el sector a los nuevos métodos y sistemas de trabajo, manteniendo el empleo de los trabajadores afectados.

CUARTO.- La representación empresarial de Aproser reitera, en la línea de lo manifestado en reuniones precedentes, que es necesario buscar un término de posible acuerdo que haga compatible el lema de la recuperación salarial defendido por las organizaciones sindicales y la defensa de los incrementos ligados a la mejora de la productividad defendido por las organizaciones empresariales. Y en esa línea se está intentando acercar posiciones desde este planteamiento, sin abandonar nada y sin ninguna pretensión de dilación del proceso. Ejercicio de una gran complejidad, desde su perspectiva.

Por parte de FES, se insiste en la necesidad de un análisis estratégico que aborde las necesidades del sector de vigilancia, en particular de las pequeñas y medianas empresas del sector, representadas por su asociación, en la línea de la reflexión sobre el transporte de fondos. Pone el acento en la muy difícil situación financiera de las empresas del sector. El planteamiento de avance es solo factible si es posible integrar en la solución al cliente. Los resultados de las empresas deben tener una solución al corto plazo (2017 y 2018). Y por eso reitera la importancia de abordar la situación de IT y la antigüedad como soluciones de choque. Entendiendo necesario para los años sucesivos, acordar unas tablas salariales ciertas que deban ser atendidas por los clientes y que permitan, al tiempo, garantizar el poder adquisitivo de los trabajadores

QUINTO.- Las organizaciones sindicales apuntan que no puede hacerse recaer en los trabajadores lo que no supone sino la actuación de permanente reducción de las ofertas comerciales por parte de las empresas del sector. Análisis que exige una lealtad empresarial que implica ineludiblemente apostar por la calidad y no por una reducción de costes laborales mediante convenios de empresa e inaplicaciones del Convenio Colectivo.

Consideran inaceptable la ausencia completa de concreción por parte de la representación empresarial en la reunión del día de hoy, que no es sino una nueva demostración de dilación del proceso negocial y de falta de buena fe para alcanzar acuerdos, exigiendo que en la próxima reunión la parte empresarial traiga a la Mesa de Negociación una respuesta concreta a las demandas planteadas por la parte social.

SEXTA.- Se acuerda que se agilicen los trabajos de la comisión de redactado, incluyendo, en particular, las cuestiones vinculadas al transporte de fondos que, se abordarán en una reunión fijada para el 26 de julio.

Y no habiendo más asuntos que tratar, fijándose la próxima reunión para el viernes 28 de julio, se levanta la sesión con la firma de los asistentes, en prueba de su conformidad con el contenido de la misma.

ASISTENTES

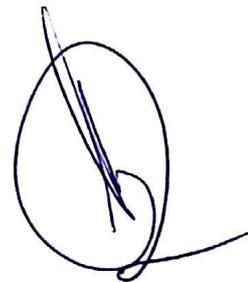
POR LA REPRESENTACIÓN EMPRESARIAL:

APROSER:

D. ANGEL CÓRDOBA DÍAZ
D. JUAN MANUEL GONZÁLEZ HERRERO
D. ANTONIO NOGAL VÉLEZ
D. JOSÉ VELASCO RODRÍGUEZ
D. VICTOR JIMÉNEZ PÉREZ
D. JAVIER CASADO LÓPEZ
Doña PALOMA VELASCO MERINO

FES:

D. RAMÓN RODRÍGUEZ VACAS


POR LA REPRESENTACION SINDICAL

FeSMC-UGT:

D. SERGIO PICALLO GONZÁLEZ
D. DIEGO GIRÁLDEZ GEREZ
D. ANTONIO EXPÓSITO TOSCANO
D. JESÚS FERNÁNDEZ VAQUERO
D. LUIS DOMINGO CASTRESANA
D. JUAN RAMOS RAMOS
D. ENRIQUE RIAL GONZÁLEZ
D. FRANCISCO SÁNCHEZ GUTIÉRREZ
D. JOSÉ LUIS SANTOS VICENTE
D. BENJAMÍN SÁNCHEZ SOBRINO (asesor)

Comisiones Obreras de Construcción y Servicios:

D. VICTOR OCHANDO JIMÉNEZ
D. JUAN JOSÉ ROBLES TORRES
D. ARTURO SALINAS FERNÁNDEZ
D. OSCAR VERDURAS PONGA
D. JUAN JOSÉ MONTOYA PÉREZ (asesor)

FTSP-USO:

D. JUAN FRESNEDA RABADÁN
D. ROBERTO SERRANO MARTÍN
D. IVÁN BLANCO MARTÍNEZ
D. CARMEN SEVILLANO BLANCO

CIG:

D. PEDRO PÉREZ CARIDE

SECRETARÍA DE LA MESA NEGOCIADORA:

D. EDUARDO COBAS URCELAY

