

Los choques por el registro horario complican el camino legal de la norma de Yolanda Díaz

La mayoría de juristas consideran el informe del Consejo de Estado "demoledor"

RAQUEL PASCUAL
Madrid

La vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Trabajo, Yolanda Díaz, fue ayer muy tajante: "Aunque sea lo último que haga, el registro horario se va a hacer". Así confirmó en el Congreso de los Diputados la firme intención de su departamento de seguir adelante con su intento de aprobar el endurecimiento del registro horario en las empresas a través de un reglamento y no de una ley. La elección de esta herramienta legislativa obedece a que un desarrollo reglamentario de una norma no requiere el visto bueno del Parlamento —algo que hoy en día parece imposible de conseguir—, lo que facilitaría su aprobación. Sin embargo, su plan no está exento de fisuras y la más grande ha llegado de la mano del Consejo de Estado, que ha emitido un durísimo y crítico dictamen sobre la estrategia de Trabajo, apelando incluso directamente a la nulidad del núcleo duro del texto redactado por el ministerio. Ante este dictamen, varios juristas y académicos consultados por este diario coinciden en que la nueva regulación del registro, si llega a los tribunales, tal y como se espera que suceda, será tumbada por los jueces. Otros expertos de este campo, pese a todo, contraargumentan lo dicho por el Consejo de Estado.

Lo primero en lo que coinciden la práctica totalidad de los juristas consultados, independientemente de cuál sea su interpretación de la situación, es que el dictamen en el que el Consejo ha



Yolanda Díaz durante la sesión de control al Gobierno, ayer en el Congreso. JAIME VILLANUEVA

evaluado el reglamento con el que el que Trabajo quiere desarrollar y hacer más exigente el registro horario ha sido inusualmente duro en su análisis. Es más, unos en público y otros en privado, los expertos dan por seguro que este informe ha allanado el camino a la patronal CEOE para que recurra al Tribunal Supremo este real decreto, algo que todos esperan que ocurra si lo llega a aprobar el Gobierno. En ese caso, el recurso debería producirse ante la sala de lo contencioso administrativo del Tribunal Supremo, donde sería clave si sus magistrados deciden o no suspender cautelarmente la aplicación del reglamento, debido a su amplia afectación a millones de trabajadores y empresas, explican distintas fuentes jurídicas.

A lo largo de las más de 100 páginas argumentativas del dictamen, el Consejo de Estado, con solo un voto particular, justifica que la redacción del desarrollo reglamentario del registro horario de los trabajadores hecha por el Ministerio de Trabajo contraviene plenamente varios preceptos legales. Para empezar, cuestiona de base del texto ministerial al entender que añade obligaciones que no están previstas en una ley que habilite su desarrollo en un reglamento, como el hecho de que el registro tenga que ser obligatoriamente digital por una orden ministerial (donde Trabajo quiere regular las condiciones técnicas del registro digital).

"Es un informe demoledor, el Consejo de Estado dice claramente

Los expertos dan por seguro que el informe facilita la postura de la patronal CEOE

Consideran que contraviene varios preceptos legales

te que esto no puede hacerse por un real decreto reglamentario; la ley lo remite a la negociación colectiva y solo para particularidades de algunas actividades y sectores, a partir de ahí el resto sobra", asegura el catedrático de Derecho del Trabajo de la Universidad de Sevilla Jesús Cruz Villalón.

La persona que junto a la ministra socialista Magdalena Valerio diseñó y logró que se aprobara por primera vez la ley del registro horario en 2019 fue Yolanda Valdeolivas, la entonces secretaria de Estado de Empleo y catedrática de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad Autónoma de Madrid. Asegura que el artículo 34.9 del Estatuto "no habilita a un desarrollo reglamentario", respaldando así la base de las críticas del Consejo de Estado.

"Cuando redactamos la norma en 2019, después de muchas negociaciones con sindicatos y patronal para alcanzar un equilibrio, decidimos que, como seña de identidad de la ley, sería la negociación colectiva la que decidiría la forma de organizar y documentar este registro, o bien mediante acuerdo de empresa o, en su defecto, por decisión del empresario", explica Valdeolivas. "No determinar por ley el modelo de ese registro tuvo su razón de ser, porque si impones un modelo llamas a la omisión del deber, a su incumplimiento por parte de muchas empresas", añade.

Sin embargo, desde la parte sindical que ha apoyado la redacción de este reglamento y que, como tal, ha resultado perjudicada por las trabas que surgen ahora para sacar adelante esta reforma, Eva Urbano, la directora del Gabinete técnico jurídico de Comisiones Obreras (CC OO), contraargumenta al Consejo de Estado y a los juristas que lo respaldan. Recuerda que la palabra de este organismo "no es la última", sino que el Gobierno puede aprobar igualmente este reglamento, después de indicar que ha oído lo dicho por el Consejo de Estado. En su opinión hay leyes que habilitan el desarrollo del registro y, en especial, hacer obligatoria su digitalización.

Renfe anuncia la compra de 30 trenes de alta velocidad por 1.362 millones

JAVIER F. MAGARIÑO
Madrid

El consejo de administración de Renfe ha dado luz verde al proceso de licitación para la esperada compra de un lote de 30 trenes de alta velocidad, con un presupuesto de 1.362 millones de euros, que fue frenada en enero por el siniestro en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla en que se vio involucrado un Alvia de la operadora pública.

La inversión fue adelantada ayer en el Congreso de los Dipu-

tados por el ministro de Transportes, Óscar Puente, quien se ha involucrado en la búsqueda de opciones para renovar y ampliar la flota de la operadora pública con recientes visitas a fábricas de Hitachi Rail en Italia y de Siemens en Alemania.

El pliego contempla la posibilidad de llevar el pedido hasta los 40 convoyes, con lo que la inversión ascendería a 1.777 millones. Desde Transportes se subraya que será la mayor operación de compra de material rodante de alta velocidad en la historia de Renfe,

que también adquirió 30 unidades del Talgo Avril en dos tandas, entre 2015 y 2016, cuando gobernaba el popular Mariano Rajoy.

Tal y como estaba previsto, los nuevos modelos tendrán capacidad para circular a una velocidad de 350 kilómetros por hora, para lo que habrá que modificar la infraestructura ferroviaria. Adif tiene previsto arrancar este año con las obras de renovación de la línea Madrid-Barcelona, en la que el cambio de travesías permitirá elevar el actual límite de velocidad de 300 kilómetros por hora.

En el concurso anunciado ayer, Renfe va a priorizar el plazo de fabricación y de disponibilidad de nuevas unidades. En plena crisis del sistema ferroviario, entre la acumulación de incidencias y tras los accidentes de enero en Adamuz (Córdoba) y Gelida (Barcelona), a la operadora le corre prisa contar con trenes de última generación. El contrato exigirá la entrega de los cinco primeros convoyes antes de 40 meses y de toda la flota antes de 78 meses desde la firma del pedido. Las condiciones establecerán un ritmo de suministro de un nuevo tren cada 45 días.

Como favoritos parten Siemens con el modelo Velaro Nrovo, e Hitachi Rail con su tren ETR 1000, el mismo que integra la flota de la operadora Iryo y que se vio envuelto en el accidente de Ada-

muza, presuntamente por un fallo en la infraestructura. Los aspirantes deberán presentar trenes para operar en ancho estándar UIC (1.435 milímetros), equipados con los sistemas de señalización y seguridad ERTMS/ETCS y ASFA. En el concurso se valorarán la oferta técnica, la económica y los servicios de mantenimiento.

La nueva flota está llamada a modernizar la oferta de Renfe, incrementar el número de plazas disponibles y dar respuesta al crecimiento de la demanda previsto para los próximos 10 años. Desde la compañía se explica que los trenes tendrán una capacidad mínima de 450 plazas e incluirán espacios accesibles para personas con movilidad reducida y para bicicletas, además de servicios de restauración como cafeterías.