



**SFF**

**CGT**

**020**

21/04/08

**renfe**



## **LA NEGOCIACIÓN DE LA CLASIFICACIÓN PROFESIONAL DEVIENE EN FIASCO**

---

Tras varios meses de reuniones, parece que las negociaciones para elaborar una nueva Clasificación Profesional en RENFE-Operadora, están de nuevo empantanadas, a pocos días de la fecha marcada en el I Convenio Colectivo para su teórica finalización: 25 de abril de 2008.

**Las reuniones previstas para el 17 de abril, de Conducción y Fabricación y Mantenimiento, han sido suspendidas por “problemas de agenda”.**

**No ha habido avances sustanciales en ninguna de las mesas.** Continúa el círculo vicioso: la empresa pregunta que estamos dispuestos a asumir para luego ofrecer (o no) dinero; mientras desde el otro lado se pregunta por el dinero que están dispuestos a poner, para ver que se puede asumir.

**El ciclo de la negociación esta actualmente agotado**, tras haberse superado el esquema inicial de entrega de proyectos: FUNCIONES a desarrollar, CONDICIONES LABORALES, DESARROLLO DE LAS CATEGORÍAS Y SISTEMA RETRIBUTIVO (teórico, pues hasta que no se haya debatido sobre los capítulos anteriores, no aflora el dinero).

Lo que también resulta más que preocupante es el empeño de la empresa por llegar a un esquema de clasificación profesional muy parecido al que en su día acordó en el XII Convenio Colectivo (con CC.OO.-UGT) para los Mandos Intermedios y Cuadros:

- Modelo transversal: todos tienen la categoría, pero las diferencias entre unos y otros son más que notables, incluso haciendo el mismo trabajo
- Funciones similares dentro de categorías (o subgrupos) profesionales de la misma actividad, pero cobrando diferente.
- Quieren que algunas funciones propias de Mando Intermedio, pasen al Personal Operativo: por lo que hemos detectado, suponemos que gratuitamente y con el agravante de que asumirlas supone cerrarse el camino del ascenso, pues no sería necesario cubrir plazas cuyas funciones ya se harían.

- Un sistema perverso de progresión profesional, donde la empresa se quiere arrojar la capacidad de discriminar quien asciende, poniendo además conceptos como las horas efectivas de trabajo como sistema baremable (no te pongas malo).
- Empeño empresarial en flexibilizar jornadas y gráficos, y olvidándose de la escasez de plantilla que tiene al descubierto muchas dependencias y gráficos, donde el aumento de la disponibilidad sería muy importante: debe ser para conciliar mejor la vida laboral y familiar, porque si ya solo vas a dormir a casa, ...
- Un sistema retributivo al estilo del Mando Intermedio y Cuadro, donde se refundirían muchos de los conceptos de cobro actuales. Además en los proyectos que hemos visto, no tienen en cuenta conceptos por los que actualmente cobramos.

Además, en algunos casos, los coeficientes de penosidad para la edad de jubilación quedarían salvaguardados, caso de conducción, donde se conserva la profesión de Maquinista. Pero eso mismo no ocurriría en otros servicios (talleres o maniobras), donde los cambios de denominación de las categorías pueden traer serios problemas.

El redactado del convenio, clausula 8ª, reconoce con claridad la profesionalidad del colectivo de conducción. Ese mismo reconocimiento, totalmente correcto a nuestro entender, **CGT** lo defiende para todos los colectivos que trabajan en el ferrocarril con todas las consecuencias.

**La futura clasificación profesional debe tener un reparto equilibrado de las funciones y en el montante económico que estas generen, entre los distintos colectivos que forman la empresa. Solo así tendremos una clasificación profesional justa que evite el ahondamiento de las diferencias actuales.**

**HAY QUE EVITAR FIASCOS COMO  
EL DEL XII CONVENIO**

**QUE NO SE FIRME NADA EN LA MESA DE CLASIFICACIÓN  
SIN CONSULTAR**

**APOYA A LA CGT**