



SFF

CGT

034

02/06/08

renfe



VALORACION DE LA PROPUESTA DE MARCO REGULADOR DE CONDUCCION

Quando desde **CGT** hablábamos en el comunicado 31 de un cambio sustancial en las funciones del Colectivo de Conducción y en la Normativa (o la falta de ella) que regirá nuestra actividad diaria en el caso de que prosperara esta propuesta de clasificación profesional, no nos referíamos a hipótesis, sino a documentos concretos que se presentaron el 28 de abril y que han variado muy poco de los iniciales.

El próximo 5 de junio será la siguiente reunión de la Submesa de Conducción, y probablemente se entregue un documento (parecidísimo al actual), incluso podrían firmarlo, o poner fecha a la firma.

El documento debe estar expuesto en todas las dependencias, y en el os vais a encontrar, en primer lugar, el cambio en la denominación de las categorías profesionales, que pasan a ser grupos y subgrupos profesionales, admitiendo con ello la tan temida DOBLE ESCALA SALARIAL.

Para el personal operativo de conducción Maquinista Jefe de Tren, Maquinista y Maquinista de Entrada, las **nuevas funciones** que se proponen por parte de la empresa son, en síntesis, las siguientes:

- **Impartición de prácticas, información técnico comercial, pruebas de material, supervisión y control de prestaciones del servicio, atención a los sistemas del tren para mejorar la información y la atención a los clientes, gestión documental del tren, ejecución de maniobras, realizar enganches y desenganches, pruebas de frenado que se puedan realizar sin colaborador, colocar y retirar señales de cola, inspección de la composición y la carga del tren, repostajes de arena, combustible y aceite, así como entretenimiento de los vehículos, realización de las reparaciones en ruta, empleo de las nuevas herramientas informáticas, recuento de subida y bajada de viajeros, control y supervisión de títulos de transportes, coordinación y colaboración en el acceso y bajada de viajeros, labores de nombramiento y seguimiento de servicio, gestión e impartición de formación** específica del área funcional, en definitiva realizar cualquier función análoga relacionada con la calidad del servicio.

T
R
A
C
C
I
Ó
N

- También se establecerían **diferentes niveles de progresión**, relacionados con el tiempo de trabajo y la superación de diferentes cursos. En cuanto a la promoción, cabe destacar que desde Maquinista Jefe de Tren y Maquinista se accedería directamente a MMII y Cuadro, desde Maquinista de Entrada se pasaría directamente a Maquinista Jefe de Tren. Teniendo en cuenta que las funciones de los Maquinistas y Maquinistas Jefes de Tren son idénticas y que la progresión es a la misma categoría (queremos decir subgrupo), y que la promoción desde Maquinista de Entrada es a Maquinista Jefe de Tren, nos preguntamos porque dejan vacío el subgrupo profesional de Maquinista.

Sobre las **condiciones Laborales del personal de conducción**, evidentemente sufrirían un cambio tan importante respecto a la actual que la mayoría de los trabajadores no acaba de creer que sea posible tal cambio. Aunque paradójicamente también se debe destacar dos aspectos muy positivos, como son la compensación de los excesos de jornada en descanso y la posibilidad de inclusión de los festivos en los descansos semanales (4+2 y 5+3) o en las propias vacaciones, no así los días de convenio, (que sería una mala noticia). Estos puntos positivos no compensarían de ninguna manera la **perdida de los artículos 212 y 215** de la actual NL y la total implantación de la **flexibilidad mas absoluta**, traducida en:

- *La Empresa entregaría con la máxima antelación posible los horarios de servicio a la Representación Sindical, con un mínimo de 3 días, frente a los 15 normalizados de anterior*, la modificación de los turnos se podrá realizar con solo **dos horas de antelación**, se establece un **computo anual de días de trabajo y descanso**, la **jornada cíclica varia** y quedaría en 8 horas por jornada en cualquier caso, **el tiempo máximo de conducción diaria sería de 9 horas**, pudiendo alcanzar hasta las 12 cuando no se incluyeran servicios de conducción efectiva, se reduciría el descanso mínimo entre jornadas de conducción de 9 a 8 horas fuera de la residencia y de 14 a 12 horas en la propia residencia.
- Se establecería también el llamado **“tiempo de presencia”**, inexistente hasta ahora, en el que el trabajador debería **estar a disposición del empresario**, pero **sin tener la consideración de jornada ordinaria de trabajo**, así como la creación de los **“servicios facultativos”** (activo y pasivo), en el que destaca el **“pasivo”** que podría tener **una duración de 24h y no se tendrá en cuenta para el computo semanal de la jornada** (a no ser que se pinchara), además en caso de terminar la jornada y no haber completado la totalidad de la misma nos obligaría a **quedarnos en situación de servicio facultativo activo**, estando obligados a **cumplimentar los limites de jornada máxima diaria establecidos**.

La Empresa, también, se otorga la facultad de **enviarnos de viajero “en un medio de transporte que la empresa determine en cada caso”**.

Será facultad de la Dirección de la Empresa (ya sin acuerdo con los Comités), el *aunar y crear residencias*, por tanto también de eliminarlas.

Se podrían detraer hasta siete descansos anuales por trabajador, mediante un preaviso de 48 h. en caso de que el turno sea doble, podrían detraer dos descansos seguidos a requerimiento de la Empresa, eso si, reembolsables y sobre la mitad de los turnos anuales.

En el caso de los compañeros de **Mercancías** el escarnio es gravísimo, con propuestas que pasan por:

Descansar los 45 minutos de interrupción de la conducción en la propia locomotora y en cualquier punto, eso si, todo ello bajo el paraguas de la ***idiosincrasia del transporte de mercancías***.

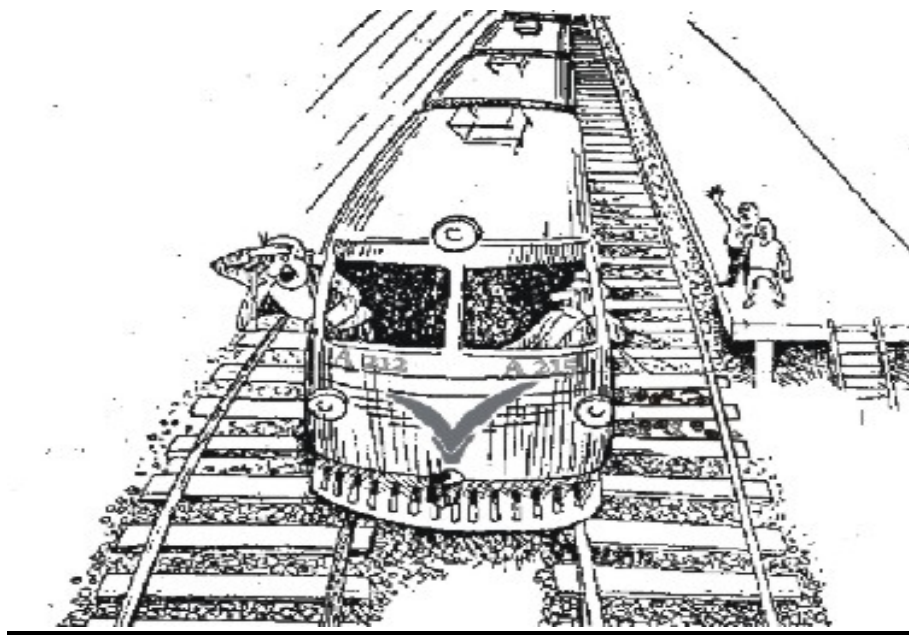
También se *establecería una bolsa de horas de carácter estacional*, (que acaba con la supresión de turnos), y crearía unos *salDOS personalizados* (de hasta 240h) que permitirían en épocas valle trabajar lo mínimo y en las punta exprimir al máximo a los maquinistas, reduciendo incluso *los tiempos de descanso, para compensarlos por tiempos equivalentes de descanso a razón de 8h*, un día de descanso, con lo que trimestralmente conoceríamos el saldo de la relación del debe y haber de nuestra cuenta personal de jornadas. Todo ello, como no, ***“para dar cumplida respuesta a las necesidades de nuestros clientes”***.

Sobre el **Sistema retributivo** resulta paradójico que no se haya hablado en las diferentes reuniones de ningún tipo de cantidades, y lo único que sabemos a ciencia cierta es que el sistema propuesto constará de **fijo, variable y complemento de puesto**, complemento que pretenden no sea percibido por **los Operadores de Conducción de Entrada**.

Es de suponer que el nuevo **componente fijo** sea bastante mas elevado que el actual, aunque se autofinanciara en parte con la inclusión de las dos pagas extras, y los complementos personales que se percibían hasta el momento, así como los que se perciben en la actualidad, como el sueldo y la antigüedad (que quedaría congelada desde entonces).

En la **componente variable** se recogen las retribuciones ligadas a la **calidad del servicio percibido por el cliente**, lo cual nos deja a merced de parámetros difícilmente controlables, conformándose además de una *parte individual y otra colectiva*. Este componente sustituye a la prima actual y depende de objetivos como que el tren llegue a destino, ya sabéis... no se "podrá" pedir relevo.

El nuevo sistema retributivo también habla de que el **complemento de puesto** sustituiría a la actual clave 359 y que los **gastos de viaje** se diferenciarían entre los turnos de ida y vuelta y los que tengan descanso fuera de residencia, pero en ningún caso fija cantidades todavía.



Para **CGT** la valoración global del documento es **muy negativa**, siendo **retrocesos la mayoría de las aportaciones y relegando la parte positiva de este marco regulador a simbólica**.

Seguimos insistiendo, es imprescindible, antes de cualquier toma de decisiones por parte del Comité General de Empresa (CGE), **realizar una consulta a los trabajadores afectados**, por tanto **os invitamos a firmar las hojas de recogida de firmas que solicitan al CGE una consulta previa a cualquier toma de decisión**.

**QUEREMOS UNA CLASIFICACIÓN PARA MEJORAR
ANTES DE FIRMAR, SE DEBE CONSULTAR
APOYA A LA CGT**