

**SFF****CGT****059**

02/10/08

**renfe**

## MARCO REGULADOR DE CONDUCCIÓN

# ASÍ, NO VALE

### CGT CONVOCA A LA COMISIÓN DE CONFLICTOS, ANTE LOS ATROPELLOS DEL DOCUMENTO PACTADO ENTRE SEMAF Y EMPRESA

El pasado 16 de julio, en reunión del Comité General de Empresa (CGE) con la Dirección de RENFE, SEMAF (en minoría) llegó al acuerdo que se ha llamado Marco Regulador de Conducción, documento que daban por cerrado a falta de negociar las variables.

**CGT** no solo no suscribió el documento, por estar en desacuerdo con sus contenidos, sino que está trabajando para cambiarlo desde el mismo día que lo suscribieron, **recogiendo el malestar de buena parte del personal de conducción**: Primero, llegando a un acuerdo de desconvocatoria de huelga de 31 de julio, para que las condiciones de trabajo de los MMI Maquinistas AVE Jefe de Tren sean de nuevo tratadas en el CGE, en base al acuerdo alcanzado.

**Ahora, a través de esta Comisión de Conflictos para el Personal Operativo, para evitar que se consoliden situaciones tan "sangrantes" como:**

- Construir, chapuceramente y como sea, un sistema retributivo basado en llegar a la cantidad de 60.000 € anuales.
- Dejar las dietas, a 12,5 €/día. Una cantidad vergonzosa, que no compensa los gastos reales de los trabajadores.
- Una doble escala salarial encubierta: el acuerdo se hace a la medida de los más veteranos de ciertas residencias de Madrid y Barcelona, dejando para los más nuevos del colectivo de conducción el pago de los platos rotos. Maquinistas y Maquinistas de Entrada, realizarán prácticamente los mismos trabajos que sus compañeros de gráfico, pero cobrando mucho menos.
- Dejar indefinido el tiempo necesario para ascender. SEMAF garantiza durante años a RENFE maquinistas mucho más baratos.
- Meter más funciones y peores condiciones de jornada al personal de Mercancías, para servirles "en bandeja" la segregación de dicho área de actividad que preparan RENFE y el Ministerio de Fomento.
- Cargarse algunos de los límites de jornada que establece el actual Artº 212, dejando las manos libres a la empresa y renunciando al papel sindical que ellos, a cambio de mucho dinero, parece ser que ya no quieren ejercer.

Aunque mucho dudamos de que la situación económica actual, permita a la empresa financiar el Marco Regulador de Conducción de SEMAF, la **CGT** está dispuesta a llegar a la movilización si es preciso para evitar que se consolide este despropósito.

**POR UNA CLASIFICACION JUSTA E IGUALITARIA PARA TOD@S**

**APOYA A LA CGT**

☎ 166.287 91-506.62.87 - FAX: 166.314 91-506.63.14

[www.sff-cgt.org](http://www.sff-cgt.org) / e-mail: [sffcgtrenfe@gmail.com](mailto:sffcgtrenfe@gmail.com)



**A LA SECRETARÍA DE LA COMISIÓN DE CONFLICTOS LABORALES.**  
**Dirección de Relaciones Laborales de RENFE-Operadora.**  
**Paseo del Rey 30, Madrid.**

EL SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO DE LA CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (SFF-CGT), representado por Roberto Carrasco de la Torre, en calidad de Secretario de Acción Sindical, a esa Secretaría EXPONE:

- 1.- Por el presente escrito instan a citar reunión de la Comisión de Conflictos Laborales, conforme a lo dispuesto en la cláusula 19ª del I Convenio Colectivo de RENFE-Operadora.
- 2.- Que la conflictividad laboral que se somete a esta comisión de conflictos laborales de RENFE Operadora, previa a posibles movilizaciones, afecta a todos los trabajadores de conducción de RENFE-Operadora y se basa en los siguientes:

**MOTIVOS**

*Primero.-* La eliminación del concepto de subgrupo profesional y su cambio por la definición de categoría profesional.

*Segundo.-* Que la aplicación de un acuerdo en los términos recogidos en el citado documento provocaría, no sólo un retroceso en las condiciones sociales y laborales, en relación a la flexibilidad, conciliación de la vida familiar y laboral, sistema retributivo, etc. sino que además, desmembraría el colectivo, creando por una parte, una doble escala funcional según el área de actividad en la que preste servicio el trabajador, y por otra, una triple escala salarial, a todas luces desproporcionada, entre trabajadores que presten servicio en un mismo gráfico, y que como rasgos fundamentales, y sin agotar las situaciones dignas de la presente reclamación, podríamos enumerar en:

1. Indefinición de las funciones propias del colectivo, al incluir el párrafo: *"podrá realizar cualquier otro cometido que, dentro de sus aptitudes profesionales y ocupacionales y de acuerdo con la normativa de aplicación, le sea indicado por sus superiores por necesidades del servicio"*.
2. Inclusión entre las funciones del personal de conducción, las de la formación de personal y sin articular sistemas que salvaguarden los derechos del formador, viéndose éste obligado, a arriesgarse a sanciones o incluso, a la suspensión de su habilitación en beneficio de la Empresa. Esta situación conlleva además, la incompatibilidad de ser retribuida si se realiza mientras la formación se imparte en situación de gráfico.

<i>renfe</i>	
DIRECCIÓN RELACIONES LABORALES SECRETARÍA	
30 SET. 2008	
ENTRADA Nº .....	
SALIDA Nº .....	



3. La creación de una triple escala salarial, relativa a trabajadores que, generalmente, desarrollarán las mismas funciones y cuya diferencia salarial podría alcanzar entre los futuros Maquinistas Jefes de Tren y los Maquinistas de Entrada los 21500 Euros. Asimismo, esta escala salarial representa, para los futuros maquinistas un descenso en los emolumentos fijos respecto de los que perciben los maquinistas actuales, que en caso de coexistir conllevaría una discriminación no querida por el legislador. Efectivamente, esta posible situación, rompe con un principio jurídico básico que se regula en el artículo 17 del Estatuto de los Trabajadores y es el que no cabe la discriminación en materia retributiva; por igual trabajo, debe abonarse igual salario. Este principio también está consagrado en el artículo 14 de la Constitución, por cuanto se prohíbe la discriminación por cualquier circunstancia personal o social.
4. La flexibilidad excesiva a la hora de poner a disposición de la Empresa por parte del personal adscrito a gráficos de viajeros de un 30% de los ciclos de descanso anuales, los cuales, si bien según el redactado deben ser previamente identificados, no se especifica cuándo debe hacerse, ni si deben ser rotativos, o de una aplicación escalonada de los descansos susceptibles de poner a disposición de la Empresa. Igualmente aquí, se vulneran normas laborales tanto desde el punto de vista del derecho general del artículo 37 del Estatuto de los Trabajadores y también del derecho interno en el artículo 232 y 182 de la Normativa Laboral que regulan respectivamente los descansos y jornada. Por último, se desprecia el régimen de descansos regulados para el personal de conducción en el artículo 212 de la Normativa Laboral.
5. La derogación del Art. 212 de la Normativa Laboral, que implica la desaparición entre otros derechos al de la negociación de los gráficos de servicio entre RE y RLT, la prohibición de la situación de "disponible" y la responsabilidad del que lo ordena, el límite de descansos grafiados fuera de residencia, el límite de tres vehículos por gráfico, la desaparición de lo regulado en caso de supresión de servicios, la desregulación a la hora de solicitar gráficos, etc.
6. La notoria discriminación en funciones y condiciones laborales que recae sobre el personal que presta servicio en gráficos de Mercancías y que se traduce en:
  - Un 10% de jornadas anuales sin tareas predefinidas, y que pueden dar lugar a jornadas de más de 14 horas. Estas pueden darse a conocer con solo 14 horas de antelación y con dos horas el lugar, la hora y el servicio a realizar.



- La creación de los gráficos estacionales, con diez ciclos reducidos, en peores condiciones que los que presten servicio en gráficos de viajeros. Además, la nueva regulación de la jornada diaria, perjudica a este colectivo, no remunerando en descanso los excesos que estos ciclos reducidos provocan y que representarían varias jornadas de descanso.
  - La posibilidad de disfrutar de la interrupción de la conducción continuada en la propia máquina.
  - Funciones que no se recogen para la totalidad del colectivo (enganches y desenganches, etc.)
7. La falta de concreción del redactado relativo a la promoción de los Maquinistas y Maquinistas de Entrada sobre el tiempo necesario para el ascenso, no reconociendo el ascenso automático ni el periodo exacto necesario para éste, existiendo por tanto una nueva discriminación laboral en materia de promoción profesional que resulta intolerable, pues el artículo 4.2b) señala como derecho básico la promoción en el trabajo. No es posible admitir para este Sindicato, que por el mero hecho de ser más joven en la entrada a trabajar en Renfe Operadora, no sea posible la promoción directa y sí lo haya sido para los demás.
8. La cuantía destinada a gastos de viaje (12,5 €uros/día) es insuficiente, ya que no compensa los posibles gastos del personal en los desplazamientos fuera de su residencia, perjudicando especialmente a aquellos trabajadores que ocupan un nivel más bajo en el sistema retributivo del Marco Regulador que se pretende pactar (Maquinistas y Maquinistas de Entrada)

Por todas estas razones,

### **SOLICITA A ESA SECRETARÍA:**

Que tenga por instada reunión de la Comisión de Conflictos Laborales a los efectos que proceden según lo establecido en la Cláusula 19ª del I Convenio Colectivo de RENFE-Operadora.


Que la presente conflictividad se concreta en las siguientes pretensiones mínimas, sobre el mencionado Acuerdo para que se modifique sobre las materias aquí denunciadas:



1. La definición de las funciones a realizar debe ser concreta para cada categoría profesional.
2. Garantías necesarias para el personal que imparta formación.
3. Mayor concreción en lo relativo a la flexibilidad a la hora de poner a disposición de la Empresa por parte del personal adscrito a gráficos de viajeros, sin que sea posible la puesta a disposición de un 30% de los ciclos de descanso anuales, porque entendemos que es un retroceso que impide de facto la conciliación de la vida social y familiar con la laboral.
4. Mantenimiento del Artº 212, o de todas las garantías que conlleva el mismo especificadas anteriormente.
5. Iguales condiciones para todo el personal de conducción. No discriminación de cualquier tipo por razón de prestar servicio en una determinada Área de actividad de la empresa, como por ejemplo: entre Mercancías y Viajeros.
6. Eliminar la triple escala salarial del MRC. El sistema retributivo salarial debe ser nuevamente negociado, evitando las discriminaciones que conlleva el actual.
7. Nuevo sistema de compensación para los gastos de viaje.
8. Establecer un tiempo cierto de permanencia en la categoría profesional para el ascenso desde Maquinista de Entrada a Maquinistas, y de ésta a la de Maquinista Jefe del Tren.

ANEXO: Acta de reunión entre el CGE y la Dirección de RENFE del 16 de julio de 2008, sobre Marco Regulador de Conducción.

STACION FEDERAL SECRETARÍA 2008  
S.F.F. C. G. T. Madrid, 29 de septiembre de 2007  
FECHA 29 SET. 2008  
SALIDA nº. 086-R



Fdo: Roberto Carrasco de la Torre.  
Secretario de Acción Sindical RENFE-Operadora del SFF-CGT

renfe  
DIRECCIÓN RELACIONES LABORALES  
SECRETARÍA  
30 SET. 2008  
ENTRADA Nº .....  
SALIDA Nº .....