

04-03-2021

 Comunicado

2021-7

Nueva agresión al colectivo de conducción de Líneas Metropolitanas

La empresa expresa que sale satisfecha de esta negociación;

Solo con esta frase ya podríamos resumir este comunicado, pero queremos expresar también en él nuestras aportaciones desoídas por empresa y por el Comité de Empresa, además de manifestar que estos últimos han intentado impedirnos que las expresemos durante las sucesivas negociaciones llevadas a cabo sobre los criterios para la confección de turnos de maquinistas.

El colectivo de conducción de Líneas Metropolitanas ha vuelto a sufrir un nuevo apedreamiento, en este caso no ha sido ocasionado por un acto vandálico ocurrido en la línea de MG-IG como desgraciadamente viene siendo habitual, lo hemos sufrido directamente por parte del Comité de Empresa y de la empresa, en las sucesivas reuniones de Convenio, que desgraciadamente han derivado en la firma de los peores acuerdos que hemos visto plasmados en un acta desde que formamos parte del C.E.

Ya nos hicieron lo mismo en 2008 con la firma del acta de criterios para la confección de turnos de maquinistas, también lo hizo solo el sindicato mayoritario el 30 de octubre de 2019 acordando con la empresa unos criterios ilegales para la confección de los turnos de maquinista por obras, donde se recoge en el punto 12 lo siguiente: ***“este acuerdo puede comportar que, en estos casos, se puedan definir turnos de conducción sin los descansos establecidos en esta acta de acuerdos”***.

Los aspectos más relevantes recogidos en esta acta y que no estamos de acuerdo sobre los criterios a utilizar en la elaboración de nuestros turnos son:

1.- No se garantiza que el descanso principal de los turnos sea de un mínimo de 45 minutos, según lo recogido en la normativa estatal para las LIT, y se produce un agravio respecto al descanso de los turnos de mercancías, que negoció SEMAF en desconvocatoria de huelga, siendo este de mínimo 45 minutos sin quedar a disposición. **El descanso principal acordado para los turnos de trenes de viajeros, además de ser de sólo 35 minutos, quedaremos a disposición de la empresa por si nos requieren para conducir o realizar maniobras, atender al pasaje, etc., eso NO ES DESCANSO.**

2.- **El tiempo global de descanso, también será a disposición.** La empresa lo considera a disposición con el argumento que nos pagan la 1/2 hora de bocadillo, **por 2,66 euros al día, esto es del todo inaceptable porque no se nos garantiza ni tan solo el**

descanso mínimo por seguridad.

3.- Siguen sin darnos los 15' necesarios en la toma del servicio al inicio de los turnos, **indispensables para leer la documentación que afecta directamente a la seguridad de las circulaciones.**

4.- No se contempla en los tiempos de cambio de cabina el tiempo que debemos invertir los maquinistas para la revisión del tren y desalojo de pasaje al apartarlos a las vías 0.

5.- El descanso de conducción global sigue estando por debajo de los 100 minutos, **ni tan solo se han iniciado las negociaciones reclamando que sean los 120' aprobados en la plataforma del Convenio.**

6.- El descanso mínimo para poder ir al lavabo después de 2 horas de conducción es solo de 10 minutos, **tampoco se han contemplado los tiempos cronometrados para el desplazamiento desde las cabinas de conducción a las dependencias con WC.**

7.- Se siguen computando en un 50% como tiempos de descanso los periodos de no conducción en las vías muertas superiores a 15', **a este tiempo tampoco se suman los tiempos cronometrados que invertimos en los cambios de cabina ni de puesta en marcha del FAP digital.**

8.- La jornada de los turnos parciales se establece entre las 6 horas con un descanso de 45', y las 7 horas con un descanso de 53', que además de poder computarse en periodos de 15', los descansos globales no son equitativos a los de los turnos de 8 horas, **esto es otra grave irregularidad.**

9.- Se recoge que los criterios de esta acta no serán aplicables a los turnos de depósito ni de reserva, ni en aquellos turnos que se cubran como consecuencia de la ley de igualdad, **esto es inaceptable.**

10.- Se nos cuenta como descanso el 50% de los tiempos superiores a 15' que estamos a cargo de los trenes en vías muertas, y también el 65 % de los tiempos que debemos utilizar para desplazarnos de viajeros en los trenes, dentro de nuestras jornadas de trabajo, y ni tan siquiera nos permiten hacerlo en las cabinas de cola, sentados y apartados del pasaje y de la obligación de atender a los viajeros, **a esto también se oponen los representantes del sindicato mayoritario.**

11.- En el punto 1º, inicio y finalización de los turnos, y en el 3º, duración del segundo descanso superior a 15 minutos, **se sigue empleando la ya conocida frase, se procurará, que no nos garantiza nada, esto es un verdadero engaño por parte de todos los firmantes del acuerdo.**

12.- La empresa está sacando el máximo jugo al programa informático que creará los nuevos turnos en el itinerario BV07 y en los venideros de LA. Este programa utiliza mucho decalaje de tiempos cortos de unos 15' de no conducción en la mayoría de los turnos, así como desplazamiento de viajero. La empresa está utilizando esta peculiaridad para vendernos humo con la globalidad de los descansos, que al final estos periodos cortos de tiempo nos los sumarán como descansos, pero son tiempo efectivo de trabajo, pues la mayor parte de este tiempo estaremos a cargo de los trenes, realizando los cambios de cabina o material,

además de para atender al pasaje y transportar los objetos perdidos.

Una vez más, la empresa ha utilizado a la mayoría del Comité de Empresa para consensuar unos criterios que agreden a nuestro colectivo, y nuevamente, los sindicatos mas representativos del CE son cómplices directos de que **los maquinistas de las Líneas Metropolitanas de FGC seamos los más agraviados de todas las líneas y empresas del estado. Y para veneficio de la empresa, los mas productivos y los peor pagados. En este caso es mas culpable de esto el que acepta las condiciones para nuestro colectivo, que el que las propone.**

No podemos estar disponibles en nuestro descanso principal para hacer maniobras o seguir conduciendo trenes en caso de haber incidencias en el servicio, esto no lo podemos aceptar, va en contra de nuestra seguridad y de los usuarios de FGC. Es una gran irresponsabilidad por parte de los firmantes del acuerdo.

Estos acuerdos crean un antes y un después en nuestro colectivo, es inaceptable y debe ser denunciado por todos los afectados. **Es por ello, que los maquinistas afiliados a los sindicatos firmantes de estos acuerdos, debéis ser conscientes de este atropello, y vuestros sindicatos consecuentes de ello, OS PEDIMOS QUE OS REPLANTEÉIS LA AFILIACIÓN A LOS SINDICATOS FIRMANTES.**

SECCIÓN SINDICAL DE SEMAF EN FGC