

Madrid, 23 de marzo de 2005

DESCONVOCADAS LAS HUELGAS CONVOCADAS POR S.E.M.A.F.

En la reunión mantenida el día 22 de marzo entre el Comité de Huelga de SEMAF y los Representantes de la Dirección de RENFE-OPERADORA, se exponen los motivos por los que fue convocada la huelga para los días 29 y 30 de marzo y 6 de abril.

Después de valorar las soluciones propuestas por parte de los Representantes de la Dirección de la Empresa, se decide desconvocar las movilizaciones, en base a lo acordado en el acta que se anexiona a este comunicado.

Anteriormente, el día 21 de marzo, se celebraron dos reuniones en el ámbito del Ministerio de Fomento con el Secretario de Estado de Infraestructura, el Secretario General de Infraestructura y personal de su equipo, para tratar temas relacionados con la problemática de la convocatoria de huelga, tal y como queda reflejado en la carta que dirigen desde el Ministerio al Presidente de RENFE-OPERADORA y que también se anexiona al comunicado. En la primera de estas reuniones, solamente estuvo presente SEMAF, y a la segunda estuvieron citados SEMAF, UGT y CC.OO.

Una vez más, SEMAF, ha conseguido que se nos escuche en los foros que son necesarios hacernos valer.

UNA VEZ MÁS, SEMAF DIRIGE EL PASO.

LA COMISIÓN EJECUTIVA

ACTA

En Madrid, a las 12:00 horas del día 22 de marzo de 2005, se reúnen en las dependencias de la Dirección Corporativa de Recursos Humanos, las personas que se indican, en representación de la Dirección de la Empresa y del Comité de Huelga de la convocada en RENFE-Operadora por el sindicato SEMAF para los días 29 y 30 de marzo y 6 de abril de 2005, todos ellos de 00:00 horas a 24:00 horas, afectando a todo el Personal de Conducción de todo el ámbito nacional.

Por la Dirección de la Empresa

José Ángel Méndez González
José María Reyes Hernández
Pedro Molina Dávila
José María Serrano Bernal
José María Nieto Toledano

Director Corporativo de Recursos Humanos
Director de Relaciones Laborales y Prevención
Director de Recursos Humanos Cercanías
Jefe de Coordinación de Negociación Colectiva
Jefe de Estudios y Normas Laborales

Por el Comité de Huelga

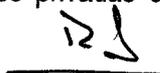
Juan Jesús García Fraile
José María Blázquez Blázquez
Juan Carlos Cañas Lloret
Ángel Peña Pérez
Roberto Sáez Izquierdo
Agustín Valle Naranjo
Salvador Santos Castuera
Valentín Bueno Navalón
Valentín Arranz García

El Comité de Huelga hace una exposición de los motivos por los que se convoca la huelga citada.

1. Respecto a las demandas señaladas por SEMAF sobre el Acuerdo de Regulación de Conducción Restringida en la convocatoria de huelga, ambas partes:

ACUERDAN

Que el alcance de la conducción restringida en RENFE-Operadora se llevará a cabo dentro de los límites del cumplimiento estricto de lo previsto en la cláusula 20ª del XIV Convenio Colectivo y su desarrollo posterior en el Acuerdo de fecha 22 de enero de 2004, así como que los límites de la zona de influencia a la que se refiere la Carta Circular nº 6 de Reglamentación de fecha 31 de mayo de 2004 son los que determina el artículo 616 del Reglamento General de Circulación en vigor y en ningún caso por lo establecido en el artículo 620 del mismo. Por tanto, las actividades no comprendidas dentro de la regulación de Conducción Restringida a cargo de ADIF (lanzaderas, maniobras en terminales privadas o de RENFE-Operadora, etc.) seguirán siendo competencia de RENFE-Operadora.



En virtud de la recomendación del Ministerio de Fomento, manifestada en su carta del 22 de marzo de 2005, en la cual insta a los Entes Públicos empresariales RENFE-Operadora y ADIF, junto con la Representación de los Trabajadores asistentes a la reunión celebrada con él, para analizar las normas existentes y solventar conjuntamente los problemas y discrepancias planteados en torno al marco que regula la Conducción Restringida

AMBAS PARTES SE COMPROMETEN

A que todo lo que determina la legislación del Sector Ferroviario como líneas ferroviarias de interés general es objeto de las competencias exclusivas para la circulación de trenes a cargo de personal con la condición profesional de maquinista. Todo ello sin menoscabo de la consideración del sindicato SEMAF de que no se han cumplido los procedimientos estipulados para la promulgación de la Carta Circular nº 6 de Reglamentación y que, por lo tanto, ésta debe quedar sin efecto, pasando por la no asunción de dicha Carta Circular.

2. Respecto a las demandas señaladas por SEMAF sobre lo establecido en la Disposición Adicional Duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario aprobado por el RD 2387/2004, de 30 de diciembre, en lo que se refiere a los tiempos máximos de conducción, ambas partes:

ACUERDAN

Que teniendo en cuenta el tiempo máximo de conducción continuada, establecido en la Disposición Adicional Duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario y las circunstancias de los servicios de Regionales en trayectos inferiores o iguales a 250 Km y de Cercanías, además, dado que no se contempla limitación de conducción continuada en la Normativa Laboral actual de la Empresa para estos servicios, **ambas partes acuerdan establecer para los servicios de Regionales en trayectos inferiores o iguales a 250 Km y de Cercanías**, que el tiempo máximo de conducción continuada es de 6 horas, considerando que solamente se interrumpe la conducción continuada cuando se realice una pausa igual o superior a 45 minutos, independientemente del número de ellas que se produzcan entre servicios

Para implantar este acuerdo se establece un plazo máximo de dos meses, durante el cual se adaptarán los gráficos de cada una de las Unidades de Negocio afectadas. 28



Finalmente, la Dirección de la Empresa manifiesta:

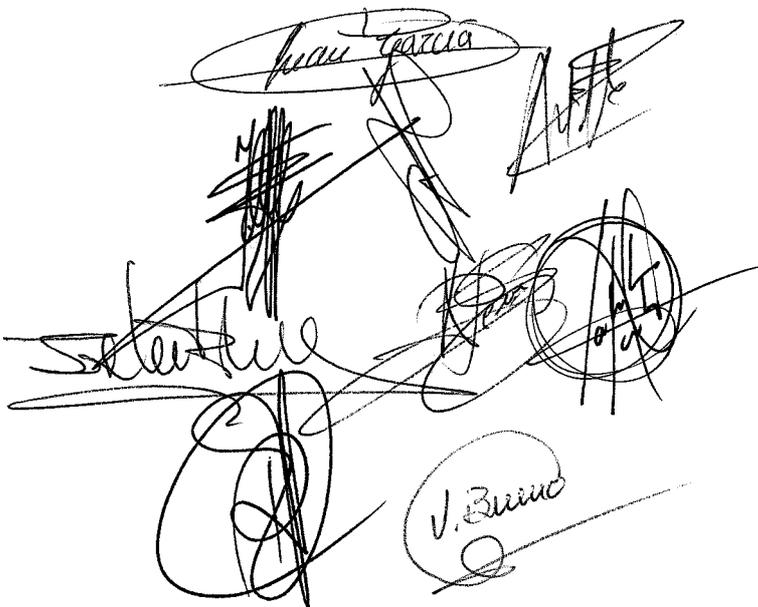
Su compromiso a participar activamente en el grupo de trabajo creado por el Ministerio de Fomento en el marco de la Comisión de coordinación de actividades ferroviarias, creada por la Orden FOM/32/2005 de 17 de enero "sobre la manera de computar el período de 24 horas para el cómputo del tiempo máximo de conducción diario ". En todo caso, durante el período de tres semanas previsto por el Ministerio de Fomento para alcanzar la correspondiente propuesta de consenso, la Empresa aplicará como método de cómputo lo previsto en la carta de 22 de marzo de 2005 del Secretario General de Infraestructuras en los puntos 1 y 2 de referencia de este mismo asunto.

Tras el debate mantenido, el Comité de Huelga desconvoca todos los paros de los días 29 y 30 de marzo y 6 de abril de 2005.

Dado que existen puntos que quedan pendientes de desarrollar en reuniones establecidas en otros foros, el sindicato SEMAF se reserva el derecho de convocar nuevas movilizaciones, dependiendo del resultado final de las mismas.

Sin más asuntos que tratar se levanta la sesión a las 01:00 horas del día 23 de marzo de 2005 en el lugar indicado en el encabezamiento de este Acta.

POR EL COMITÉ DE HUELGA



A collection of approximately ten handwritten signatures in black ink, some overlapping and some clearly legible. One signature at the top left is circled and appears to read 'Juan Garcia'. Another signature at the bottom center is circled and appears to read 'V. Buzo'. The signatures are dense and varied in style.

POR LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA



A collection of approximately five handwritten signatures in black ink. The first signature on the left is underlined and appears to be 'DR'. The other signatures are more stylized and less legible, with some overlapping.



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARIO GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

F A X

DE: D. ANTONIO MONFORT BERNAT,
SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

A: JUAN JESUS GARCIA FRAILE. SEMAF

ASUNTO: Remisión carta

S/REF.:

N/REF.: 91 5066218

FECHA: 22 de marzo de 2005

Nº DE PÁGS. INCLUYENDO PORTADA: 3

Te adjunto copia de la carta que le he remitido al Presidente de RENFE,
tal y como quedamos en la reunión de ayer.

Un saludo,



CORREO ELECTRÓNICO

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 - MADRID
TEL: 91 597 87 91
FAX: 91 597 84 02

EN CASO DE PROBLEMAS EN LA RECEPCIÓN, POR FAVOR LLAME A NUESTRAS OFICINAS



MINISTERIO
DE FOMENTO

Antonio
Monfort Bernat

SECRETARIO GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

Madrid, 22 de marzo de 2005

Excmo. Sr.
D. José Salgueiro Carmona
Presidente de RENFE-Operadora
Avda. Pío XII, 110
28036 MADRID

Querido José:

En relación con la reunión mantenida ayer en la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación con las organizaciones sindicales CCOO, SEMAF y UGT te expongo lo siguiente:

Las organizaciones sindicales han transmitido su preocupación en torno al marco que regula la conducción restringida, indicando que debe regularse la cualificación de las personas que conducen y las condiciones de conducción en línea general y que el actual marco regulatorio no les satisface completamente. En este sentido los sindicatos señalan aspectos que van desde una interpretación divergente con la empresa sobre las terminales que hay que considerar concernidas por la conducción entre ellas y sus áreas de influencia, hasta la consideración de que no se han cumplido los procedimientos estipulados para la promulgación de la Carta circular de reglamentación nº6 y que por lo tanto ésta debe quedar sin efecto, pasando por la no asunción de dicha carta circular.

El Ministerio de Fomento considera que como tema que tiene una relación directa con la seguridad de la circulación debe prestarse una especial atención a esta cuestión, e invita a los representantes de los trabajadores y a los entes públicos empresariales Renfe-Operadora y Administrador de infraestructuras ferroviarias a analizar las normas existentes con el fin de solventar los problemas y discrepancias planteados.

En relación con la Disposición adicional duodécima del Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del sector ferroviario, se ha puesto de manifiesto que la formulación que en el apartado 2 de la misma en la que se indica que "el cómputo diario del tiempo de conducción se realizará por periodos de 24 horas, con independencia de la hora en la que se produzca su inicio", ha generado dudas e incertidumbre en la determinación de una de las condiciones básicas de prestación de los servicios de conducción. Estas dudas pueden dar lugar a disparidad de criterios respecto a la fijación del ámbito temporal de referencia sobre el que debe aplicarse el tiempo máximo de conducción diaria y también pueden ocasionar la adopción de resoluciones administrativas opuestas entre sí y eventualmente contradictorias con las reglas de determinación del tiempo de trabajo y de descanso en el transporte ferroviario que, en desarrollo del Estatuto de los Trabajadores, establece el Real Decreto 1561/1995, de 21 de diciembre, sobre jornadas especiales de trabajo.



En relación con lo anterior el Ministerio de Fomento considera que a partir de las distintas interpretaciones que se han planteado sobre la manera de computar el periodo de 24 horas debe avanzarse hacia el establecimiento de una interpretación de consenso entre las partes. Para ello el Ministerio de Fomento ha decidido la creación de un grupo de trabajo integrado por Renfe-Operadora, las organizaciones sindicales representantes de los trabajadores, y el Ministerio de Fomento, en el marco de la Comisión de coordinación de actividades ferroviarias, creada por la Orden FOM/32/2005, de 17 de enero. De acuerdo con lo manifestado por el Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación en la reunión anteriormente citada, este grupo deberá empezar su reuniones el próximo lunes y sería deseable que aportara una propuesta de consenso en las tres semanas siguientes, con el fin de no dilatar en el tiempo una solución a este problema.

Hasta que dentro de este plazo se llegue a un acuerdo, los órganos competentes para la aplicación de la referida disposición adicional duodécima, actuarán con arreglo a las siguientes instrucciones:

1º) El Ministerio de Fomento velará por el estricto cumplimiento de los tiempos máximos de conducción, calculados de conformidad con las normas de ordenación del tiempo de trabajo establecidas en el Real Decreto 1561/1995.

2º) No se incoarán expedientes sancionadores al personal de circulación y de conducción en el transporte ferroviario por el incumplimiento de los tiempos máximos de conducción, cuando se compruebe que han sido respetadas las normas de ordenación del tiempo de trabajo y de descanso en el transporte ferroviario establecidas en el Real Decreto 1561/1995.

Espero que lo tratado en esta reunión permita aproximar posturas y contribuir a la resolución de los conflictos que en estos momentos están planteados.

Antonio Monfort Bernat

C/c Juan Carlos Cáceres, CC.OO
Juan Jesús García Fraile, SEMAF
Honorio Vázquez, UGT