

Madrid, 28 de marzo de 2005

UG.T. Y CC.OO.: “LOS REVENTAS”

Una vez más y, a pesar de mantener una actuación sindical basada en la inacción y en la nada más absoluta en cuanto a la defensa de los derechos de los trabajadores se refiere (en el mejor de los casos, aunque puede ser peor como veremos más adelante), ambos Sindicatos han acudido raudos y veloces a los tablones de anuncios a subastar en la reventa los resultados de la acción sindical ajena, pretendiendo, además, que desde el Colectivo de Conducción les demos las gracias por su “firme y convincente actuación”.

Se hace prácticamente imposible poder explicar hasta qué punto llega la imaginación de estos personajes escribiendo uno tras otro guiones en los que siempre son los protagonistas ¡¡¡aún sin subir al escenario!!! Y todavía reclaman para sí goyas, cesars y oscars, y hasta el reconocimiento a toda una carrera sindical. Pero como podemos documentarlo detalladamente, vamos a hacer un esfuerzo.

Señalan tanto uno como otro en sus Comunicados del pasado día 22 de marzo que, gracias a cada uno de ellos, el Ministerio de Fomento se reunió el día 21 de marzo con S.E.M.A.F., U.G.T. y CC.OO. y no citan (seguramente se trata de un olvido inintencionado) que la convocatoria a la reunión se hace “... *con motivo de la convocatoria de huelga de SEMAF en relación con los horarios máximos de conducción, ...*”, tal como recoge la copia de la mencionada citación que adjuntamos a este Comunicado.

También señalan que la cláusula duodécima no sólo afecta a Renfe Operadora, citando CC.OO. expresamente a FEVE. Sin embargo, “olvidan” comunicar que, al igual que en Renfe Operadora, sólo S.E.M.A.F. ha actuado en FEVE y que, tanto en una empresa como en otra, S.E.M.A.F. ha conseguido, a través de sendos acuerdos de desconvocatoria de huelga, que se apliquen idénticas condiciones y que se interprete, tal como planteaba nuestra Organización, que “*la conducción continuada sólo se interrumpe cuando se realice una pausa igual o superior a 45 minutos, independientemente del número de ellas que se realice entre servicios*”.

Hablan y hablan una y otra vez en comunicados, cartas, etc., de las diferencias de interpretación existentes en lo que a la cláusula adicional duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario se refiere, pero ni uno ni otro han dicho, hasta la fecha, su propia interpretación de la misma, es decir, lo de siempre: nadar y guardar la ropa, pescar sin mojarse... los pies, **o no contar lo que realmente están haciendo.**

Sin embargo, U.G.T. sí da una pista de por dónde pueden ir los tiros de su “*solución negociada tomando como referencia el proyecto final de Directiva Comunitaria sobre los trabajadores móviles que prestan servicios de interoperabilidad*”, fórmula que, a su entender, ofrece todas las garantías.

Pues bien, entre otras *joyas*, dicha propuesta, acordada entre la Federación Europea de los Trabajadores del Transporte a la que ambos Sindicatos pertenecen y la patronal europea del transporte (C.E.R.) y remitida a la Comisión Europea, que la ha presentado como propuesta de Directiva del Consejo, recoge lo siguiente:

- ❑ *Si la duración del tiempo de trabajo de un conductor es superior a ocho horas, deberá garantizarse una pausa de al menos 45 minutos (no dice que continuados) durante la jornada de trabajo, o*
- ❑ *Cuando el tiempo de trabajo se sitúe entre seis y ocho horas, dicha pausa será de al menos treinta minutos y se efectuará durante la jornada de trabajo.*
- ❑ *En caso de retraso de los trenes, las pausas podrán adaptarse durante la jornada de trabajo.*
- ❑ *Una parte de la pausa (se entiende que de la de 45 minutos, por lo que se puede interpretar que esa parte puede ser de 1 minuto, 5 ó 44) debería concederse entre la tercera hora de trabajo y la sexta.*

Lo recogido en los puntos anteriores no es aplicable en agente doble.

- ❑ *El descanso diario en domicilio se podrá reducir a un mínimo de 9 horas consecutivas una vez cada siete días.*
- ❑ *Cada año, el trabajador móvil dispondrá de 104 períodos de descanso de 24 horas al año, incluidos los períodos de 24 horas de los 52 descansos semanales.*
- ❑ *La duración del tiempo de conducción no podrá ser superior a nueve horas para el trabajo de día y a ocho horas para el trabajo nocturno entre dos descansos diarios.*
- ❑ *La duración máxima del tiempo de conducción por cada período de dos semanas estará limitada a 80 horas.*

A la vista de los términos de este acuerdo (en el que, recordamos, han participado U.G.T. y CC.OO.), deberíamos echarnos a temblar ante las absolutas garantías que ofrece la “*solución negociada*” que plantea U.G.T. Pero no va a ser necesario porque, una vez más, S.E.M.A.F. ha tomado la iniciativa para llevar las cosas a unos términos más adecuados a los planteamientos del Colectivo de Conducción y a los derechos obtenidos, entre otras cosas, con las reiteradas alegaciones de nuestro Sindicato a los proyectos de Reglamento del Sector Ferroviario, donde planteábamos precisamente el establecimiento de límites a la conducción continuada y diaria. ¿O también debemos darles las gracias a ellos, que no han reivindicado nada al respecto?. ¿Quizá es que les vale que apliquen lo recogido en el acuerdo antes señalado?

También han olvidado poner en la reventa los boletos correspondientes a la conducción restringida, aspecto que se abordó ampliamente tanto en esa reunión, como en la mantenida en solitario por S.E.M.A.F. con el Ministerio de Fomento, como en la mantenida entre la Dirección de Renfe Operadora y el Comité de Huelga de S.E.M.A.F. y en la realizada entre la Dirección de FEVE y el Comité de Huelga de S.I.M.A.F.-S.E.M.A.F. Ello ha permitido delimitar las maniobras a las que se refiere la conducción restringida a lo recogido en el artículo 616 del R.G.C. y concretar 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*”.

Si bien, tanto U.G.T. como CC.OO. podían haber tomado iniciativas en Renfe Operadora, Adif o FEVE, únicamente han planteado en Adif el aspecto retributivo de la conducción restringida. A pesar de ello, CC.OO. señala en su comunicado (¡hay que tener cara!), que “*En ningún caso aceptaremos una desregulación de las condiciones actuales a cambio de nuevas cesiones salariales.*” No obstante lo anterior, siguen avanzando en la consecución de un acuerdo para aplicar la conducción restringida en los inaceptables términos que plantea la U.N. de Terminales en Adif a cambio de dinero y no hacen absolutamente nada en FEVE para evitar las irregularidades que se están cometiendo.

Eso sí, “al César lo que es del César”: U.G.T. ha dado en el clavo al hacer referencia en su comunicado a la convocatoria de huelga realizada “*por parte del Sindicato de los maquinistas*”. Les ha costado tiempo reconocerlo pero parece que ya se han dado cuenta de que S.E.M.A.F. es el Sindicato de los Maquinistas. Lo que no alcanzamos a entender es que, sabiéndolo como lo saben, intenten a estas alturas colocar en la reventa entradas falsas al Colectivo de Conducción para ver un espectáculo tan lamentable como el que podría deparar dejar en sus manos nuestro trabajo y nuestro futuro.

LAS COSAS CLARAS

LA COMISIÓN EJECUTIVA



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA 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: Convocatoria reunión

S/REF.:

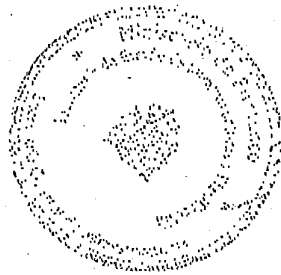
N/REF.: 91 5066218

FECHA: 17 de marzo de 2005

Nº DE PÁGS. INCLUYENDO PORTADA: 1

◀ Siguiendo instrucciones del Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, con motivo de la convocatoria de huelga de SEMAF en relación con los horarios máximos de conducción, le convoco a una reunión el día 21 de marzo a las 19.30 horas en el despacho del Secretario de Estado (Paseo de la Castellana, 67 Despachó A-734).

Un saludo,



CORREO ELECTRÓNICO

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