

**ACTA Nº8 DE LA SUBMESA DE CONDUCCIÓN
DEL I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-OPERADORA**

En Madrid, a las 09:30 horas del día 13 de mayo de 2008, se reúnen en la sala de la Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos, las personas que a continuación se relacionan, en su calidad de miembros de las respectivas representaciones, de la Dirección de RENFE-Operadora y de la Representación Legal de los Trabajadores de RENFE-Operadora.

Por la Dirección de RENFE-Operadora (RDE)

Raúl Blanco Aïra	Director de Relaciones Laborales
Juan López Pulido	Jefe de Coordinación de Negociación Colectiva
José María Nieto Toledano	Jefe de Estudios y Normas Laborales
Clara Martínez Gómez	Jefa de RRHH

Por la Representación Legal de los Trabajadores de RENFE-Operadora

Roberto Sáez Izquierdo	SEMAF
Santiago Pino Jiménez	SEMAF
Ángel López Padillo	CCOO
Manuel García Villajos	CCOO
Jesús Agudo Zarzuela	UGT
Francisco Cárdenas Pons	UGT
Roberto Carrasco de la Torre	CGT
Francisco Santiago Aguayo	SF

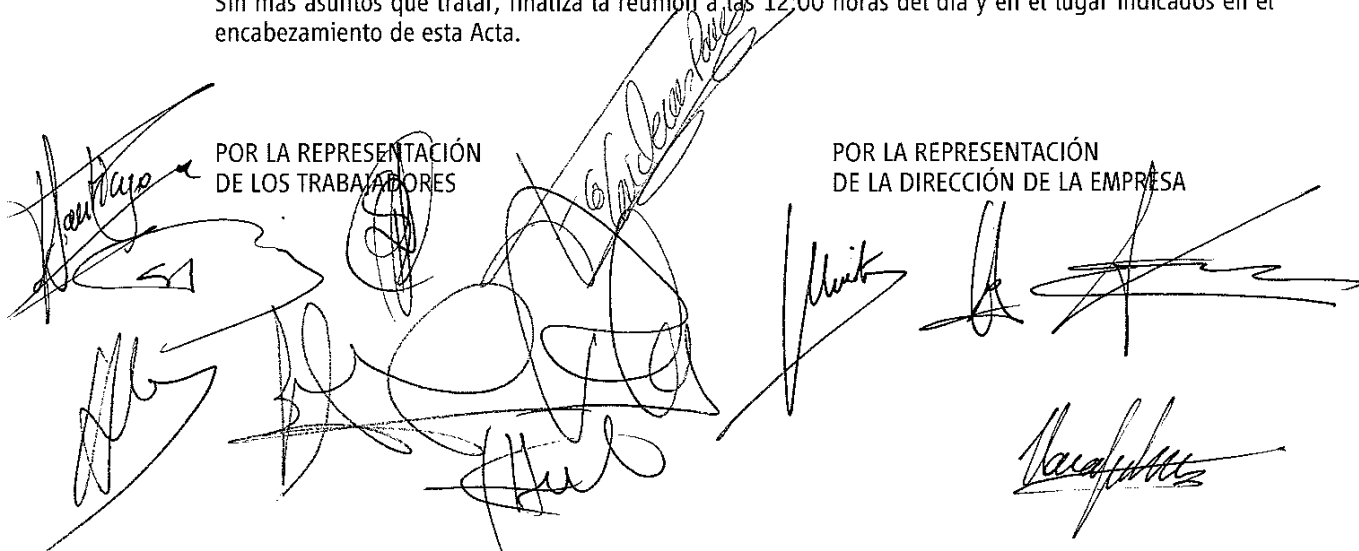
Ambas partes manifiestan que los titulares para la sesión de hoy son los figurados en el acta.

A continuación la RDE comienza realizando un profundo repaso de la propuesta completa de marco regulador del personal de conducción entregado en la reunión anterior, y reitera a la RLT la necesidad de recibir una valoración del mismo para poder alcanzar un acuerdo en el plazo previsto.

Tras un intenso debate sobre determinados aspectos de mencionada propuesta, la RLT manifiesta sus valoraciones y propone modificaciones sustanciales al citado documento en aras de avanzar en el proceso de negociación.

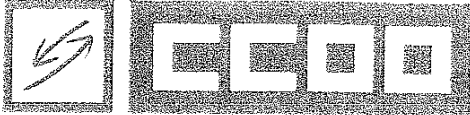
Finalmente, las organizaciones sindicales CCOO y SF hacen entrega de sus consideraciones respecto del documento propuesta de la empresa que se incorporan como anexos I y II, respectivamente.

Sin más asuntos que tratar, finaliza la reunión a las 12:00 horas del día y en el lugar indicados en el encabezamiento de esta Acta.



POR LA REPRESENTACIÓN
DE LOS TRABAJADORES

POR LA REPRESENTACIÓN
DE LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA



comunicación y transporte
ferroviario

I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-OPERADORA
MESA DE DESARROLLO PROFESIONAL
SUBMESA CONDUCCIÓN

I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE - OPERADORA MESA DE DESARROLLO PROFESIONAL SUBMESA DE CONDUCCIÓN

PLANTEAMIENTOS DE CC.OO. SOBRE LA PROPUESTA ENTREGADA POR LA EMPRESA EN LA REUNIÓN DE LA SUBMESA DE DESARROLLO PROFESIONAL DE CONDUCCIÓN CELEBRADA EL DÍA 29 DE ABRIL DE 2008

Analizada la propuesta entregada por la Dirección de la Empresa, adjunta como **anexo** al Acta nº 7 en la reunión de 29 de Abril de 2008 de la Submesa de Desarrollo Profesional de Conducción titulado MARCO REGULADOR DE CONDUCCIÓN, **CC.OO. manifiesta:**

Su rechazo a dicho Proyecto, puesto que en el mismo se plantean cuestiones que ya habían sido objeto de debate y rechazadas en las reuniones mantenidas al respecto de esta misma cuestión a lo largo de los años 2005, 2006 y de la Negociación de este I Convenio de Renfe OP en 2007 y 2008.

CC.OO. se reitera en sus propuestas ya planteadas en esta Negociación e insiste en su demanda de un **Desarrollo profesional** acorde a las necesidades de futuro tanto para trabajadores como para Empresa, con **Garantías de Empleo y Estabilidad** y que genere **Equidad Interna y Promoción Profesional**.

En concreto y referente a la situación actual a menos de un mes para el supuesto plazo improrrogable de esta negociación y ante la propuesta actual de la Dirección de la Empresa desde CC.OO. planteamos:

1. **La Empresa debe aclararse, si esta propuesta es su opción real por los profundos y en muchos casos disparatados cambios organizativos, normativos, funcionales y de jornada que en ella se propone.** En tal caso la Empresa ha de efectuar una propuesta más coherente y acompañarla de un **Notable y equilibrado incremento salarial**, para que sindicatos y trabajadores podamos valorar realmente ante lo que estamos.



2. Si como nos tememos las ofertas económicas (cuando las haya) **no llegan a las aspiraciones de los trabajadores**, y mucho menos que compensen los cambios organizativos, normativos, funcionales y de jornada que la Empresa propone. Desde CC.OO. proponemos:
- a) Centrarnos en conceptos funcionales mas sencillos a cambio de nuevos incentivos retributivos iguales u homogéneos para todos los colectivos.
 - b) Acometer la promoción de los trabajadores por experiencia o por experiencia y formación para que todos los colectivos lleguen hasta el mismo nivel retributivo de fijo, dentro de cada ámbito organizativo (Personal Operativo; Mando Intermedio y Cuadro; Estructura de Apoyo), distinguiendo y compensando a los que ya ostenten el máximo nivel con los complementos necesarios.
 - c) Avanzar en sucesivas fases similares (funcionales, normativas y retributivas de manera equitativa y homogénea) hacia un proyecto global que vaya completando cambios mayores y mayores retribuciones, si así sigue siendo avalado por sindicatos y trabajadores.

Como se puede comprobar, el proyecto de la Dirección de Empresa no sólo no cumple ninguna de las premisas propuestas por CC.OO. (no contribuye a buscar equilibrio entre las diferentes categorías y colectivos actuales; no apuesta ni define sistema de promoción profesional alguno, obvia a determinados colectivos: Personal de Estructura de Apoyo etc.) sino que además, incrementa y desregula las funciones y no aparece por ningún lado oferta económica alguna.

En definitiva desde CC.OO. nos vemos en la obligación de rechazar el mismo, dado que no recoge las reivindicaciones planteadas por CC.OO. ni en esta ni en anteriores propuestas, ni satisface las expectativas que los trabajadores tienen puestas en esta Submesa.

Desde el **Sindicato Ferroviario**, realizamos una valoración formulando las consideraciones, dudas e incertidumbres que nos sugiere el borrador del Marco Regulador de Conducción, presentado el día 29 de abril de 2008.

El documento en su preámbulo establece los grupos profesionales afectados por este Marco Regulador:

1. MMII y Cuadro (Mandos Intermedios de Conducción Jefes de Maquinistas y Mando Intermedio Maquinista AVE/Euromed Jefe del Tren).
2. Personal Operativo de Conducción (Maquinista Principal, Maquinista, Ayudante de Maquinista y Ayudante de Maquinista Autorizado).

No se tienen en cuenta a otras categorías del colectivo de conducción como pueden ser Auxiliares de Depósito, Técnicos de producción, personal no apto por pérdidas de facultades etc.

Párrafo 3 "...anulan toda norma o acuerdo que al respecto regulase las materias contenidas en el mismo."

Se solicita que se especifique y enumere todos los acuerdos afectados por este Marco Regulador.

Principios Generales.

Párrafo 3 "Los trabajadores del colectivo de conducción podrán realizar funciones de otro subgrupo perteneciente a su mismo grupo profesional"

Con este planteamiento se suprime la regulación existente sobre movilidad geográfica funcional, posibilitando que la empresa pueda disponer de una capacidad de maniobra ilimitada, por el mismo precio.

Párrafo 4, está relacionado con el anterior y por consiguiente va en el mismo sentido.

Seguimos defendiendo el sistema actual de categorías del colectivo de conducción, por lo tanto no estamos de acuerdo con el sistema de Grupos y Subgrupos Profesionales planteado por la empresa.

Clasificación Profesional.

No aparecen categorías actuales del colectivo de Conducción como pueden ser Jefes de Depósito, Subjefes de Depósito, Auxiliares de Depósito, y personal no apto por pérdida de facultades.

Nosotros entendemos que estas categorías tienen que aparecer en la clasificación profesional del colectivo de conducción.

Párrafo 6 "El subgrupo de Operador de Entrada.....las categorías de Ayudante de Maquinista Autorizado y Ayudante de Maquinista".

¿Cuántos de estos agentes existen en la actualidad?

Grupo Profesional de MMII y Cuadro.

Apreciamos una contradicción en lo referente, los trabajadores incluidos en este grupo profesional mantienen las funciones, condiciones laborales y sistema retributivo, y seguidamente en el apartado de condiciones de trabajo desaparecen el Art. 215 de la normativa laboral así como lo contenido en los acuerdos normativos de desarrollo de estos colectivos.

Solicitamos una explicación al respecto.

Grupo Profesional de personal Operativo de Conducción.

Estamos en desacuerdo sobre las funciones que aparecen en el proyecto, que actualmente realizan otros colectivos o categorías, (produciéndose invasión de funciones) y aquellas otras que no tienen en cuenta la seguridad en la circulación o simplemente no se deberían realizar, por no ser cometido de la propia empresa.

- La impartición de prácticas de conducción. No debe ser obligatoria
- Supervisión y control de las prestaciones.
- Ejecución de maniobras con realización de cambios a través de dispositivos automáticos.
- Podrá realizar enganches y desenganches fuera del ámbito de las terminales públicas para los Maquinistas Jefe Tren y para los Maquinistas y Maquinistas de Entrada en cualquier sitio.
- Podrá colocar y retirar las señales de cola fuera del ámbito de las terminales públicas para los Maquinistas Jefe Del Tren y en cualquier sitio para los Maquinistas y Maquinistas de Entrada.
- Gestión documental del tren.
- Inspección de la composición y carga del tren.
- Repostajes (arena, combustible, aceite...), engrase, preparación, puesta en marcha y entretenimiento de los vehículos, así como reposición de los elementos de dotación.
- Recuento de subida y bajada de viajeros al tren garantizando el cumplimiento de los procedimientos establecidos en casos particulares tales como los definidos para personas de movilidad reducida, menores y cualquier otro que se determine, utilizando medios técnicos y mecánicos que se pongan a su disposición.
- Control y supervisión de títulos de transporte.
- Labores de nombramiento y seguimiento de servicios, así como control y gestión del personal de conducción.
- Gestión e impartición de formación específica del área funcional de conducción a los trabajadores de la misma o susceptibles de adscribirse a ella, acreditada por el desempeño de su actividad.
- Control y supervisión de títulos de transporte.

En la clasificación profesional aparecen términos nuevos como la progresión, estableciéndose dos niveles, dejando a voluntad de la empresa como y quien progresa, desapareciendo la actual adscripción a gráficos tal como viene recogido en Art. 212.

“En función del tiempo de trabajo efectivo.....”

Redacción ambigua, no se determina como se computa el tiempo, si en horas o en jornadas de trabajo. No se especifican el tipo de pruebas a realizar.

Lo mismo ocurre con la promoción no se determinan criterios claros de promoción.

“estar habilitado de un número de vehículos que se determine.....”

La habilitación de vehículos de línea no depende del trabajador, si no de la dependencia a la que se encuentre adscrito.

Condiciones de Trabajo.

Se deroga el Art. 212 y 215 de nuestra Normativa Laboral, así como los acuerdos normativos de estos colectivos. Desregulándose de forma alarmante las condiciones de trabajo del colectivo de conducción, con aspectos tan preocupantes como los siguientes.

- Los gráficos no serán negociados con la Representación de los Trabajadores, siendo confeccionados por la empresa e informando de los mismos con una antelación de 96 horas y los trabajadores afectados no conocerán con antelación el gráfico.
- Los turnos podrán ser modificados con dos horas de antelación a la hora de presentación.
- Se podrán integrar los 14 festivos, los seis de convenio en ciclos de trabajo según determine la empresa. Creando un abanico de desarrollo de turnos de trabajo que otorga a la empresa una flexibilidad máxima.
- Se realizará cómputo anual de la jornada, no se establece jornada máxima diaria y los descansos resultantes por los excesos de jornada, horas de mayor dedicación y merma de descanso se podrá compensar hasta el mes de marzo del año siguiente. No se hace referencia a la compensación de fracciones horarias inferiores a ocho horas (por ejemplo 6 horas y 30 minutos)
- La empresa podrá detraer siete días de descanso a cada trabajador.
- La interrupción de la conducción continuada no será descanso y se podrá realizar en cualquier lugar incluido la propia locomotora.
- El tiempo máximo de conducción diaria será de nueve horas, pudiéndose alcanzar hasta las doce horas de jornada cuando no incluyan servicios de conducción efectiva.
- Apenas hay diferencias en trabajar en horario nocturno y horario diurno.
- Los descansos entre jornada de conducción efectiva será de 8 horas fuera de la residencia y de 12 horas en residencia. Ahora son de 9 y 14 horas respectivamente entre jornadas totales.
- Las demoras y los tiempos muertos ajenos al personal de conducción no se computaran como jornada efectiva.
- Los viajes sin servicio se podrán realizar en cualquier medio que la empresa determine.
- La empresa tiene la facultad de aunar y crear residencias en provincias, núcleos y grandes poblaciones sin establecer que criterios se utilizaran para determinar que trabajadores podrán optar a las plazas creadas en estas residencias.



- Se crea una regulación específica para el Área de Actividad de Mercancías y Logística, creándose una situación de disponible con las bolsas de horas y los servicios facultativos.

“Bolsas de horas”

No se establecen unos días de descanso mínimos en estos periodos estacionales, existiendo la posibilidad de no descansar durante 15 ó 20 días consecutivos.

No se contempla los servicios de pasos y maniobras como conducción efectiva

“.....pudiendo alcanzar hasta doce horas de jornada cuando no incluyan servicios de conducción efectivos”

Con esto se posibilita realizar servicios de maniobras, pasos y reservas de 12 horas de duración.

¿Qué ocurre con las habilitaciones de línea o de material cuando haya transcurrido más de un año si haber realizado servicios por la línea y vehículo?

“Se computarán ocho horas de jornada en debe o haber por día trabajado”

¿Qué ocurre cuando el día trabajado se dé una duración superior a 8 horas?

Sistema Retributivo.

Sobre el sistema retributivo no tenemos elementos suficientes para realizar una valoración detallada, pero hay cuestiones que son rechazables como por ejemplo, trabajadores que realicen el mismo trabajo y tengan la misma responsabilidad, no se les compense con las mismas retribuciones económicas. Repetimos, lo que hemos planteado desde el principio en esta mesa, que no estamos dispuestos a negociar funciones, condiciones de trabajo y clasificación profesional sin conocer la financiación disponible en la mesa de desarrollo profesional y la financiación específica de esta submesa.

En definitiva nos encontramos ante un proyecto claramente regresivo para el colectivo de conducción, un documento complicado de entender, con lagunas en algunos temas y otras cuestiones tan claras que difícilmente se pueden asumir.

