

04/02/2009

# COMUNICADO

01/2009

## COMISIONES DEL XVIII C.C.

Los días 21 y 22 de enero se han celebrado sendas reuniones de Clasificación Profesional y Normativa respectivamente.

En la reunión de reclasificación profesional SEMAF expuso el modelo que considera más adecuado para el colectivo de conducción, que como no podía ser de otra manera, es el mismo que el acordado en RENFE-Operadora que será implantado en esta en breve.

El nuevo marco regulador propuesto distribuye las categorías profesionales de conducción adaptándolas a lo previsto en la Ley del Sector ferroviario y Orden FOM 2520 sobre homologaciones y certificaciones del personal ferroviario, de la siguiente forma:

### MMII de conducción/ jefe de Maquinistas

- Mandos Intermedios de conducción/jefes de maquinistas.

### Personal Operativo de Conducción

- Maquinistas Jefes de Tren.
- Maquinistas.
- Maquinista de Entrada.

En el momento de la implantación del nuevo marco los Maquinistas con menos de tres años de antigüedad seguirán siendo Maquinistas y los que tengan más de esos tres años serán Maquinistas Jefes de Tren. Posteriormente, para los maquinistas que accedan a la categoría después de la implantación del marco pasarán de una categoría a otra de la siguiente manera: los Maquinistas de Entrada lo serán por tres años, luego podrán promocionar a Maquinista y estos últimos después de otros tres años a Maquinistas Jefe de Tren.

Esta nueva clasificación lleva aparejado un nuevo sistema normativo y retributivo dividiéndose este último en:

- Complemento fijo.
- Complemento de puesto
- Complemento variable.

Con este nuevo sistema retributivo un maquinista siempre garantizará al menos un 90% de su salario en todos los casos. Evitando la actual situación de volatilidad en las percepciones y homogenizando estas dentro de la misma categoría.

## EXPEDIENTES

Actualmente FEVE está tomando un camino en lo tocante a los expedientes que no parece sea el más adecuado para afrontar los profundos cambios que se avecinan.

FEVE carece de una cultura de seguridad debido a una deficiente formación (tanto de subordinados como de mandos) y por una evidente falta de medios, así ante cualquier medida que busque el cumplimiento de la norma, si ello significa contrariar la decisión de turno, se le asigna un expediente disciplinario.

Cuando toca elegir entre cumplir normas de seguridad y transportar más, nuestros mandos eligen transportar más, justificándose con el parafraseado comentario de “¿que va a pasar?”, y así circulamos con unidades (en pruebas) a 120 Km./h. o ponemos a funcionar nuevos sistemas de circulación con manuales defectuosos y sin ningún tipo de información a los trabajadores afectados o permitimos la circulación de trenes, como ocurre con el Tren de La Robla, sin cumplir la Orden de Servicio Nº 55/97, poniendo en riesgo a los viajeros.

Y nosotros nos preguntamos: ¿Quién publicó el manual del StacRail?, ¿Qué beneficio se obtiene de expedientar a un maquinista si no funciona el freno de estacionamiento?, ¿Como es posible que una unidad, o dos o más, salgan a circular con los frenos aislados, y no se exijan responsabilidades ni se expediente a nadie? ¿Cómo es posible que se repare un vagón y al día siguiente quede parado en medio de la vía con la misma incidencia y nadie diga nada? ¿Por qué reiteradamente se incumplen las normas de seguridad, aplicando habitualmente criterios de circulación solo pensados para actuaciones en caso de anomalía? La respuesta a todas estas preguntas es bien simple, si el responsable no es el maquinista no hay responsables.

Que nadie piense que nos vamos a quedar de brazos cruzados, si se continúa en esta dinámica de expedientar por expedientar, y sancionar solo por justificar alguna decisión injustificable. De momento hemos solicitado una reunión urgente del Comité Central de Seguridad en la Circulación para tratar sobre la implantación del StacRail y transmitiremos a los interlocutores oportunos nuestra postura sobre estos asuntos.

COMISION EJECUTIVA.

