



# CONDUCCIÓN RESTRINGIDA, LAS COSAS CLARAS

M  
E  
R  
C  
A  
N  
C  
Í  
A  
S

Como ya informamos en su día, el 22-I-2004 se firmó el Acuerdo para desarrollar la Cláusula 20ª del XIV Convenio Colectivo, un "cheque en blanco" incluido a última hora y a traición, **la Conducción Restringida**. Se cerró un Acuerdo definitivo, como si fuese tan fácil regular algo tan complejo que supone una reclasificación de categorías... pero restringida claro, y que afecta y modifica de hecho los Cuadros de Servicio de las estaciones.

La Superación de la Moratoria de 1993, un tema a todas luces más sencillo de regular, dio lugar a un acuerdo de duración temporal que sirviera de prueba para verificar su comportamiento. El definitivo Acuerdo de Superación de la Moratoria de 1993 no fue firmado por el **SFF-CGT** por empeorar al provisional, pero aun así no se pudo estropear del todo. La comparación con el Acuerdo de Conducción Restringida demuestra que, como ocurre con la conducción, **no es buena una negociación restringida**. Es fácil ver que **el SFF-CGT no ha participado en su negociación, pero parece que tampoco debe haber estado nadie que conozca la realidad de las estaciones**.

La primera en romper el hielo ha sido la UN Terminales de Mercancías, quien se está reuniendo con los Sindicatos firmantes desde hace meses, sin que en este tiempo haya trascendido a los trabajadores el contenido de estas conversaciones. Tampoco se está informando al Comité General de Empresa. Los Sindicatos firmantes se arrogaron en el propio Acuerdo la potestad de ser los únicos interlocutores con las UN para acordar los casos en que las maniobras salieran a la vía general para desplazarse a estaciones de su área de influencia. Sobre esto tampoco hay información.

En la reunión mantenida el 13 de abril, parece ser que se acordó fijar el plazo de presentación de solicitudes, en un modelo unificado, hasta el 30 de abril. Todo esto sin exigir a la empresa la definición de los puestos que desarrollaran la actividad en cada estación, tal y como marca el Acuerdo. Es un proceso novedoso, desreglado y que provoca modificaciones sustanciales de condiciones de trabajo, no sólo a quien accede voluntariamente a esta actividad, sino también al resto de trabajadores que, sin comerlo ni beberlo, verán aumentar su saturación de trabajo de forma gratuita.

**¿Cómo está regulado el sistema de acceso a estos puestos?** Se establece una **prueba selectiva** de aptitud previa **entre quienes se adscriban a los cursos de formación**, pero **¿como se regulará?** porque **no es como la prueba de frenado, que afecta a todo el personal de maniobras** de las estaciones, **ya sean 5 ó 55**. No habrá rotación para estar habilitado en la conducción, los elegidos lo son por siempre jamás...

Si no entran todos los voluntarios, **¿Por lo menos se habrá establecido rotatividad entre los seleccionados?** Pues en esto tampoco ha habido demasiada suerte, no deben tener como prioridad **el reparto equitativo del trabajo**. La única exigencia de **rotatividad** que establece el acuerdo es **para garantizar no tener que hacer cursos de reciclaje**.

Aparte de un **complemento mensual de 100 €/mes para los “elegidos”** que estén en el “*gráfico de conducción restringida*”, se establece una **prima de 15,62 € por día** realizando estas funciones. Menos mal que no cuajó la reivindicación de CC.OO. (ver su comunicado 62 de 05/09/2003) en el que pedían un valor horario por desempeño, ¡solo faltaba bajar la bandera como los taxistas! (con todo el respeto hacia este gremio).

Sin embargo, **quien tenga como función realizar pruebas de frenado**, el día que realice conducción restringida, **dejará de percibir el complemento de prueba de frenado (clave 468)**. Pese a ser incompatibles ambas claves, **no se puede entender, a la vista del Acuerdo, que no deba hacer las funciones de Agente de cola en la realización de pruebas de frenado**. Más bien al contrario, queda claro desde el principio que estas nuevas funciones serán **compatibles y simultáneas con las propias de la categoría** que ostente el trabajador.

Para colmo este Acuerdo se está empezando a aplicar incorrectamente, pues **se oculta tanto las necesidades de personal** en cada estación (los que cobrarán 100 €) **como quienes tendrán opción** (que puestos-categoría). Esta es la clave del asunto, **la empresa retrasa este dato para poder poner en marcha el Acuerdo sin crear revuelo en las estaciones**. La solicitud la pueden presentar todos los trabajadores de la UN Terminales de Mercancías en cada estación, sean de la categoría que sean, pero ¿alguien se cree que todos optarán en igualdad de condiciones? **Este Acuerdo no hay manera de aplicarlo con un mínimo de justicia**, pero una vez esté funcionando la conducción restringida, “*a reclamar al maestro armero*”.

La UN Terminales de Mercancías pretende hacer las maniobras en las estaciones con sus recursos propios y no quiere tener Maquinistas. Es evidente que si se asume más trabajo con el mismo número de trabajadores aumenta la productividad y se tendrá que proceder a un nuevo reparto de las cargas de trabajo. Las condiciones con que se diseñaron los Sistemas de Prima se verán alteradas, lo que debería obligar a su inmediata reforma. **A la empresa le corre prisa implantar la conducción restringida pero ¿qué sacamos a cambio los trabajadores?**

- Mantendremos unos Sistemas de Prima incontrolables y cada vez menos progresivos con la producción real.
- Habremos eliminado unos puestos de trabajo y, con ellos, una posibilidad de promoción.
- Se crearán focos de conflicto, apareciendo desunión entre compañeros.
- Alguno tendrá que asumir parte del trabajo de quien conduzca, sin cobrar nada a cambio.
- Se habrá dado otro paso más hacia la ruptura de la escala salarial.
- Se acentuarán las carencias crónicas de personal en muchas terminales.

Todos estos aspectos, que cualquiera que trabaje en una estación conocerá, no debería habérseles escapado a los que negociaron por parte de los trabajadores. Si por lo menos se hubiesen molestado en visitar las estaciones y hablar con el personal lo sabrían, pero esto no es un eximente sino agravante.

**Si por una vez pensamos en colectivo y no individualmente, conseguiremos que ese aumento de productividad que nos proponen sea equitativamente para TODOS/AS los trabajadores/as de la estación.**

**TODOS JUNTOS PODEMOS**