

## ACUERDO ENTRE RENFE Y SEMAF PARA EL AUMENTO DE LA CALIDAD

# La conducción con agente único empezó a funcionar el 1 de noviembre

**D**esde 1998, Renfe ha venido negociando con los sindicatos un objetivo que la empresa consideraba estratégico: el establecimiento de la conducción con agente único. En 1993, se aprobó un nuevo Reglamento General de Circulación (RGC), en el que se garantizaban las condiciones técnicas y de seguridad necesarias para poder implantar la explotación de trenes con agente único. Sin embargo, dejaba pendiente la aprobación de una serie de artículos donde se modificaban las condiciones laborales del personal de conducción y otros servicios.

En la actualidad, el transporte de viajeros y mercancías con locomotora se realiza con maquinista y ayudante, mientras que si se trata de material autopulsado, es necesaria la presencia de un maquinista, que puede conducir como máximo 250 kilómetros de forma ininterrumpida, con descansos de 30 minutos.

Mediante el nuevo RGC, la implantación del agente único quedaba debidamente reglamentada y en perfectas condiciones de seguridad para su aplicación, pero el desacuerdo con SEMAF ha obligado a Renfe a una larga negociación con el sindicato de maquinistas, el colectivo más afectado, para desbloquear el tema. El acuerdo firmado por Renfe y SEMAF el pasado 26 de marzo, y recogido en el Convenio Colectivo para el período 1999-2001, firmado el pasado 20 de junio, no sólo afecta al colectivo de maquinistas, sino también a in-



El pasado 26 de marzo, Renfe y SEMAF, el sindicato de maquinistas, alcanzaron un acuerdo histórico que ha permitido la implantación del agente único desde el 1 de noviembre en trenes de largo recorrido y de mercancías.

El acuerdo supone un aumento de la calidad y la fiabilidad del transporte ferroviario, al tiempo que sitúa a Renfe en una mejor posición competitiva ante las nuevas infraestructuras, los avances tecnológicos y la futura liberalización del sector.

terventores, personal de estaciones y agentes de material remolcado.

En medios de Renfe, se considera que el acuerdo alcanzado, calificado de histórico y de los más vanguardistas de Europa, compromete a ambas partes a fijarse nuevos retos de calidad y fiabilidad del

transporte, lo que, sin duda, se traducirá en un mejor servicio para los clientes. Además, representará un mejor posicionamiento de la empresa frente a las nuevas tecnologías y avances tecnológicos y ante la futura liberalización del sector equiparando a Renfe con el resto de compañías ferroviarias

de su entorno, donde, excepto en Grecia y Portugal, el agente único funciona desde hace años.

El acuerdo establece que un maquinista conduzca un máximo de cinco horas y media cuando se trata de trenes diurnos, tanto de viajeros como de mercancías, a 160 km/h, y un máximo de cinco horas ininterrumpidas en el caso de trenes nocturnos o con velocidades superiores a los 160 km/h.

**Jornada.** Otra de las consecuencias del acuerdo es la limitación de la jornada máxima diaria. Por ejemplo, si un maquinista ha conducido durante cuatro horas de forma ininterrumpida, su jornada no po-



LUNA

drá superar las ocho horas. Si el 50 por ciento de su jornada se desarrolla de noche –desde las 22 a las 6 horas–, la jornada máxima diaria será de siete horas y media.

Por otra parte, el tiempo de descanso mínimo entre dos jornadas de conducción ininterrumpida, será de 45 minutos, en lugar de los 30 minutos de la actualidad. Este período de descanso deberá notificarse al maquinista previamente, y tendrá lugar en estaciones que incorporen los servicios adecuados.

Renfe ha empezado a poner en práctica el acuerdo el pasado 1 de noviembre, para lo cual, ha tenido que desarrollar previamente los artículos firmados por Renfe y SEMAF, donde se incluían las contrapartidas que pedía el sindicato de maquinistas: la convocatoria de un concurso de movilidad, la reforma de dormitorios, la adaptación de cabinas de conducción y la mejora de la limpieza de las cabinas.

Como primera medida se

convocó un concurso de movilidad general basado en las peticiones de los trabajadores y en las necesidades productivas de la empresa.

En medios de Renfe, se

considera que los maquinistas siempre han luchado para moverse con mayor libertad, algo a lo que la compañía se oponía porque se producían desequilibrios. Los maquinistas ten-

**Aunque para los maquinistas conducir un tren en solitario requerirá un período de adaptación, y así se ha previsto, pues recibirán un curso de formación para adaptarse psicológicamente a la nueva situación, el colectivo compensará el cambio con numerosas ventajas. Como primera medida, una vez cerrado el concurso de movilidad, los ayudantes ascenderán automáticamente a maquinistas, percibiendo el mismo salario que estos.**

En cuanto a su retribución, se simplificarán los conceptos salariales, de manera que la nómina de un maquinista estará formada por un concepto fijo, un complemento de puesto con percepción diaria y un componente variable, un 20 por ciento del cual lo decidirá cada Un de acuerdo con SEMAF, y un 80 por ciento se basará sobre el kilómetro y el minuto de conducción realizado en situación de agente único. Este 80 por ciento se fijará partiendo del umbral de producción mínimo que establezca cada Un, que fijará el valor del kilómetro y el

dían a agruparse en lugares poco atractivos para la empresa, de modo que a veces no se garantizaban los transportes vigentes o no se podían aumentar los tráficos en determinadas líneas. Pero, en Renfe se estima ahora que con la implantación del agente único se podrá ofrecer una mayor movilidad al colectivo.

También se acometerán las reformas necesarias en los dormitorios donde habitualmente pernoctan los maquinistas. En la actualidad, sólo un 13 por ciento de los agentes utilizan los dormitorios, mientras que el 87 por ciento restante pernocta en hoteles. El SEMAF pide que los dormitorios ofrezcan un nivel de calidad equiparable a hoteles de tres estrellas, lo que obligará a Renfe a reformar una parte importante de estos edificios, y, en otros casos, a establecer contratos externos con hoteles.

Uno de los puntos quizás más importantes incluidos en el acuerdo es la adaptación de las cabinas de conducción, algunas de las cuales no disponen, por ejemplo, de aire acondicionado. Será necesario introducir asientos ergonómicos

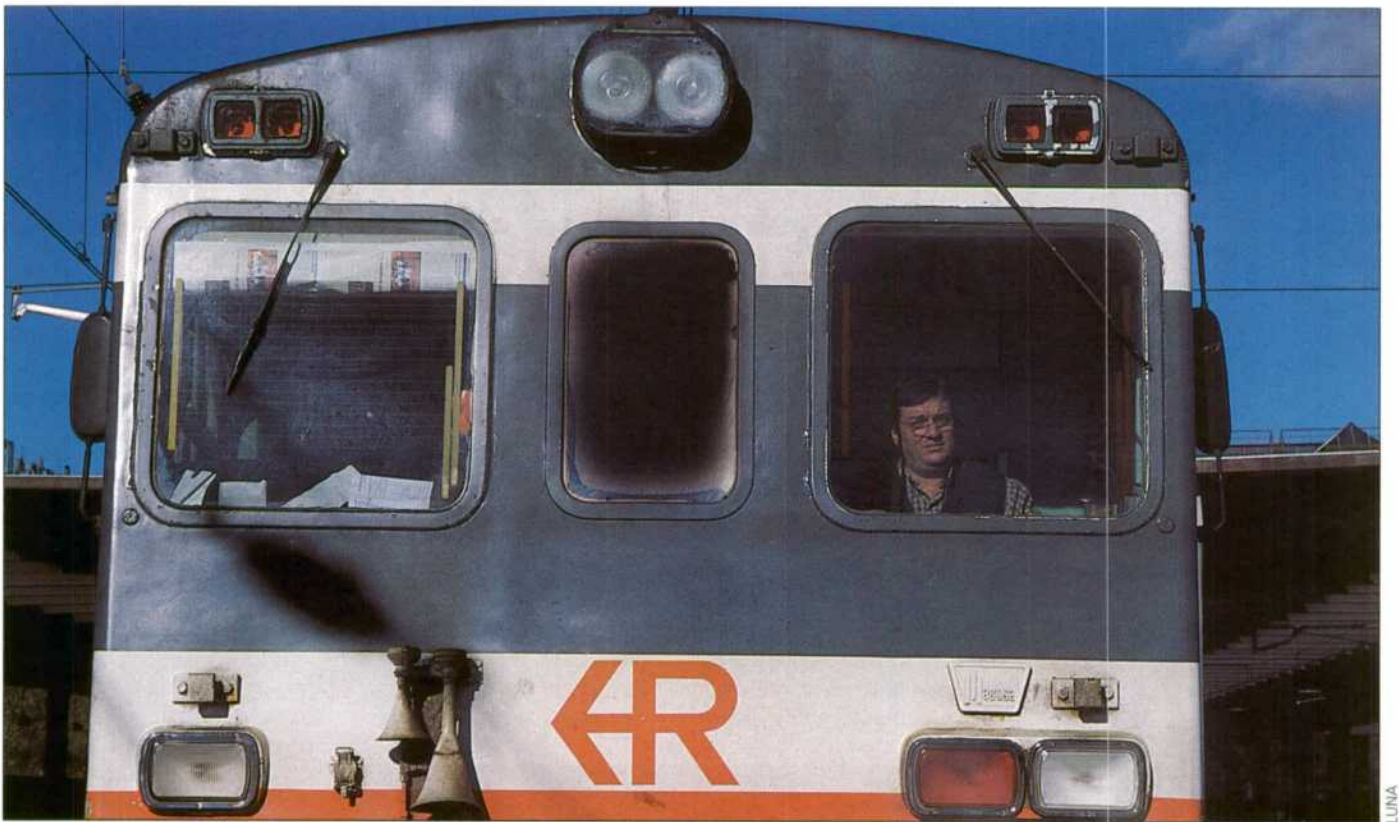
## Mejoras económicas y mayor esp

minuto. Para hacerse una idea, un valor de producción medio puede rondar los cinco millones de pesetas al año.

Con el nuevo régimen económico, un maquinista que realice su jornada máxima podría suponerle un aumento bruto anual de unas 750.000 pesetas.

Otra de las garantías que reciben los maquinistas es que no se producirán excedentes, con lo cual, al principio, una parte de las conducciones se realizarán con agente doble. Asimismo, Renfe tampoco podrá expulsar a nadie de la rama de conducción ni podrá establecer movilidad forzosa, de manera que el número de maquinistas se reducirá progresivamente a medida que se vayan jubilando.

En medios de Renfe, se estima que el excedente que exista al principio permitirá dar respuesta al aumento de tráficos que se van a producir. Además, la empresa sólo tiene previsto convocar vacantes en los lugares donde haya posibilidad de aumentar el negocio.



LUNA

e insonorizar las cabinas en un número reducido de vehículos, al menos en trenes de largo recorrido. El aspecto donde probablemente haya que incidir más es en la limpieza de las ca-

binas, cuya situación, Renfe reconoce que puede mejorarse. Lógicamente, todas estas mejoras no podrán acometerse al mismo tiempo, por lo que Renfe ha elaborado un plan para

establecer las prioridades.

En medios empresariales, se cree que la implantación del agente único representará un esfuerzo económico a corto plazo, pero, a largo plazo, tan-

to la empresa como los trabajadores y los clientes saldrán ganando.

En mercancías, los servicios de doble tracción se realizarán con la misma dotación de personal que en tracción simple. Se van a poder poner dos locomotoras en mando múltiple y se podrá llevar doble carga, con lo cual se racionalizará el gasto. Asimismo, se podrá reducir el número de circulaciones, mientras que los tiempos de transporte serán probablemente más competitivos en tracción múltiple. Pese a todo, SEMAF ha pedido a Renfe una moratoria de un año a partir de la firma del acuerdo para la introducción del agente único en trenes nocturnos.

En Regionales, el acuerdo se empezará aplicar, al igual que en Cercanías, en septiembre de 2001, y la principal novedad será que casi todos sus tráficos de origen a destino se podrá realizar sin relevos de personal intermedios (ahora el personal se releva cada 250 kilómetros). □

## Especialización para los maquinistas

Otra de las novedades, y a la que el colectivo de maquinistas oponía más resistencia, es que, con el acuerdo, los maquinistas serán asignados administrativamente a una unidad de negocio. En la actualidad, el personal de conducción pertenece a Tracción, pero a partir del acuerdo, los maquinistas serán asignados a una Un, bien Grandes Líneas, Cercanías, Regionales, etc... De esta forma, el colectivo de conducción se especializará en unidades de negocio, y se formarán una especie de compartimentos estancos, de modo que un maquinista, por ejemplo, no podrá abandonar la Un de Cercanías si la empresa no lo autoriza.

En medios empresariales se considera que el acuerdo firmado entre Renfe y SEMAF sitúa al personal y a la empresa en un sistema de producción muy ambicioso, que va a ser más ligero, va a soportar menos cargas económicas y va a ser más flexible.

Sin embargo, este proceso de adaptación,

que se traducirá en un transporte más competitivo, no será posible llevarlo adelante sin la colaboración de los proveedores. Por ejemplo, fuentes de Renfe señalan que la Un de Mantenimiento Integral de Trenes deberá mejorar sus niveles de fiabilidad y mantenimiento del parque desde el punto de vista operativo de las locomotoras y de la seguridad, porque si falla un dispositivo, el reglamento exige al maquinista regresar. La Un de Circulación también deberá planificar con mayor rigurosidad los horarios de transporte y la regulación de tráficos, así como la resolución de incidencias. Por su parte, la Un de Mantenimiento de Infraestructura deberá asegurar aún más si cabe que el mantenimiento de la vía y de la señalización se hallen en perfecto estado. En cuanto a la Un de Grandes Líneas, será necesario potenciar los módulos de formación y adecuación psicológica del personal de conducción en un sistema de explotación con agente único. □