

Madrid, 02 de agosto de 2005

## LA U.N. DE AVE AVANZA RAPIDO...

Como parece que no puede ser de otra forma, cuando se trata de la Unidad de Negocio de Alta Velocidad, y a pesar de nuestro empeño en pos del acuerdo, **se ha finalizado el trabajo de la Comisión Paritaria de Trabajo** establecida en el acuerdo de desconvocatoria de S.E.M.A.F. de fecha 13 de abril y creada para el establecimiento de un nuevo sistema de variable para los Mandos Intermedios Maquinistas Jefes del Tren de AVE, **sin que se haya alcanzado acuerdo.**

Para ello han sido necesarios más de dos meses de reuniones, a lo largo de los cuales hemos ido comprobando como la Unidad de Negocio ha ido poniendo trabas a la posibilidad de llegar a un acuerdo, argumentando los representantes de la U.N. de Alta Velocidad, en primer lugar, que no se trataba de crear un nuevo sistema de componente variable por objetivos, a pesar de que así se especificaba en el acuerdo de desconvocatoria, sino de, por lo que ahora hemos visto, marear la perdiz y mantener la misma distribución porcentual, fijación unilateral de los objetivos y evaluación interesada de los mismos de la misma manera a como ha venido sucediendo hasta ahora, sin ni siquiera plantearse la necesidad de crear un procedimiento que regule lo concerniente a la componente variable.

Durante el transcurso de las reuniones, hemos ido comprobando el talante negociador de la U.N. de Alta Velocidad:

- Cuando se nos da como alternativa el “tragar” los datos facilitados por la Dirección de Operaciones relativos a los kilómetros presupuestados para cada vehículo, a pesar de que ello supone tener que realizar, para cumplir el objetivo, por ejemplo, 207.872 Km. más con los vehículos de la S/102 que los que la propia Unidad de Negocio nos ha explicado que tiene presupuestado realizar, o, en su defecto, no poner como objetivos de producción los kilómetros realizados por los vehículos de las series en los que existe discrepancia. Lo que sea antes de tener que explicar los datos que nos dan, ¿por que será?
- Cuando hemos pasado, en lo relativo a la Calidad, de plantear la Empresa que los objetivos fueran seleccionados por la Representación del Personal y se negociaran los índices de su cumplimiento, a que se nos obligase a escoger objetivos de calidad del corredor Madrid-Sevilla, impidiéndonos incluir objetivos del corredor Madrid-Lleida al no entregarnos datos del mismo, y a que los índices de cumplimiento de todos los objetivos no fuesen acordados sino fijados por la propia Unidad de Negocio.
- Cuando los índices de cumplimiento de los objetivos de consumo energético y kilómetros realizados que nos plantea la Empresa en su última oferta, son más altos que los que acordamos, recogidos en acta, en las diferentes reuniones celebradas, e

incluso más que los que la propia Unidad de Negocio estableció unilateralmente en su propuesta de componente variable entregada el pasado marzo.

- Cuando el único interés de la Unidad de Negocio ha sido cerrar los objetivos correspondientes al año 2005, manteniendo el actual sistema sin ninguna variación, negándose a establecer un procedimiento que regule la fijación de los objetivos, su seguimiento y control y valoración final.

Ante todo esto, sólo cabe decir que S.E.M.A.F. no va a hacerse trampas en el solitario, aceptando establecer los objetivos y la distribución porcentual que nos quieran imponer, ni los índices de cumplimiento imposibles de cumplir, tal y como pretende la U.N. de Alta Velocidad, en la cual parece haber alguien que ha olvidado que en el XIV Convenio Colectivo, con la cláusula 30ª, se buscó equilibrar la componente variable de los Mandos Intermedios Maquinistas Jefes del Tren con la del resto del Personal de Conducción que presta servicios por líneas de alta velocidad, y que pretende seguir justificándose y justificando que el Personal de Conducción de AVE no produce lo suficiente como para percibir la retribución variable que tiene asignada, si bien, quizás, debemos agradecer los argumentos que nos están dando para establecer una componente variable basada exclusivamente en la producción propia del Mando Intermedio Maquinista Jefe del Tren, al estilo de las que tiene el Personal de Conducción del resto de Unidades de Negocio, en las cuales se percibe componente variable por la producción que se realiza, ya sea ésta poca o mucha, en lugar de esta componente variable por objetivos, en la que solo se percibe algo, en la mayoría de objetivos, cuando la producción supera el 97% y que se utiliza para racanear lo máximo posible en la percepción del Personal de Conducción de AVE, sin tener en cuenta la producción que éste realiza.

Si la empresa no lo tiene claro, S.E.M.A.F. sí, y se va a movilizar para conseguir establecer una componente salarial variable justa para el Personal de Conducción de la U.N. de Alta Velocidad, bien mediante un sistema de variable por objetivos correctamente definido y evaluado, en el que tenga mayor peso la producción que éste realiza, o bien mediante un sistema similar al del resto del Personal de Conducción.

## ...HACIA EL CONFLICTO.



**LA COMISIÓN EJECUTIVA**