

**ACTA 1 SUBMESA DE CONDUCCIÓN  
DEL I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-OPERADORA**

En Madrid, a las 12:00 horas del día 28 de noviembre de 2007, 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, en orden a la constitución de la Submesa de Conducción que se acordó en la Mesa de Desarrollo Profesional de la Comisión Negociadora del I Convenio Colectivo de RENFE-Operadora, en sesión celebrada el pasado día 6 de noviembre de 2007.

**Por la Dirección de RENFE-Operadora (RDE)**

Raúl Blanco Aira	Director de Relaciones Laborales
Víctor Esquinas Torres	Director de Formación y Selección
Amador González Aparicio	Director de Org. y RRHH DG AVE/LD
Cecilio Gómez-Comino Barrilero	Director de Org. y RRHH DG Cercanías/MD
José Luis Garcés Muñoz	Gerente de Coordinación de RRHH en Cataluña
Estrella Soriano Cuervo	Jefa de Gabinete de Planificación de RRHH
José María Serrano Bernal	Jefe de RRLL DG Mercancías y Logística
Juan López Pulido	Jefe de Coordinación de Negociación Colectiva

**Por la Representación Legal de los Trabajadores de RENFE-Operadora**

Roberto Sáez Izquierdo	SEMAF
Santiago Pino Jiménez	SEMAF
Angel López Padillo	CCOO
Pedro Hervás Sánchez	CCOO
Jesús Agudo Zarzuela	UGT
Francisco Cárdenas Pons	UGT
Santiago Aparicio de la Rica	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 hace un recordatorio al catálogo de funciones entregados en reunión anterior para el colectivo de conducción, manifestando la necesidad de recibir la valoración del mismo por parte de la Representación de los Trabajadores.

A continuación, y para dar continuidad al esquema de negociación acordado, la RDE hace entrega de una propuesta de Condiciones laborales para el personal de conducción y realiza una exposición sucinta del mismo (este documento se adjunta como anexo número 1).

Por parte de la RLT se manifiesta que deberán analizar con detalle el contenido del citado documento y en la próxima reunión cada organización sindical expondrá las consideraciones oportunas.

Sin más asuntos que tratar, finaliza la reunión a las 14:00 horas del día y en el lugar indicados en el encabezamiento de esta Acta.

**POR EL COMITÉ GENERAL DE EMPRESA**

**POR LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA**

## 1. CONDICIONES LABORALES

### JORNADAS Y CONDICIONES DE TRABAJO DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

La Dirección de la Empresa y la Representación Legal de los Trabajadores acuerdan regular las jornadas y condiciones de trabajo del personal de conducción conforme a lo recogido en el presente texto que anula y sustituye a lo regulado en los artículos 212 y 215 del TRNL de RENFE-Operadora así como en lo contenido en los acuerdos normativos de desarrollo de estos colectivos.

1ª.- La Dirección de la Empresa elaborará los horarios del personal de conducción con las jornadas, los días de descanso y los festivos. Estos se darán a conocer a la Representación Legal de los Trabajadores, con la máxima antelación posible.

Los lugares, horarios y servicios previstos, podrán ser modificados con una antelación mínima de dos horas previa a las presentaciones respectivas, y, en todo caso, se respetarán los descansos previstos en la residencia.

2ª.- La jornada se establece en cuarenta horas semanales. Los excesos sobre éstas serán compensados por tiempo equivalente de descanso a razón de un día de descanso compensatorio por cada ocho horas de exceso. El número de días laborables, determinado por Convenio Colectivo (actualmente 216), será el resultado de detraer de los días naturales del año, los descansos semanales, las vacaciones, los festivos y los días de libre disposición.

3ª.- La Dirección de la Empresa, podrá integrar los catorce festivos anuales, y los seis días de convenio en el desarrollo de los turnos de trabajo efectuado mediante ciclos de cinco días de trabajo y tres de descanso. Cuando confluya la situación de ciclos de trabajo de 5 días de trabajo y 3 de descanso, con la situación de turnos semanales, se hará computo anual, compensando la diferencia de descansos a favor o en contra en el primer trimestre del año siguiente.

No obstante lo anterior, se podrán establecer ciclos reducidos de cuatro días de trabajo y dos de descanso, tres días de trabajo y uno de descanso y dos días de trabajo y uno de descanso.

Este sistema recoge el total de descansos, festivos, días de libre disposición

del Convenio Colectivo y los siete días recuperables por la Dirección de la Empresa definidos en la 7ª cláusula de este punto 4ª, sobre jornadas y condiciones de trabajo del personal de conducción.

En todo caso, los ciclos reducidos tendrán jornadas de ocho horas naturales por cada día de trabajo de los mismos.

Cuando en un mismo año confluyan en un trabajador situaciones de turnos semanales y cíclicos, se incorporarán los días de libre disposición a los períodos vacacionales en la proporción correspondiente.

4ª.- El tiempo máximo de conducción continuada será de seis horas, y se considerará interrumpida cuando se produzca una pausa de al menos cuarenta y cinco minutos.

El tiempo máximo de conducción diaria será de nueve horas, pudiendo alcanzar hasta las doce horas de jornada cuando no incluyan servicios de conducción efectiva.

5ª.- El descanso mínimo entre jornadas de conducción efectiva se establece en ocho horas si es fuera de la residencia y en doce horas en la propia residencia del trabajador. En circunstancias imprevistas, el límite mínimo entre jornadas en la residencia del trabajador será de diez horas, pudiéndose compensar con el mismo tiempo de descanso las diferencias hasta las doce horas.

Se considera **trabajo efectivo**, aquél en que el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo, sus pasajeros o su carga.

Se considera tiempo de **conducción efectiva**, aquél en el que el trabajador realice las funciones específicas de conducción de vehículos ferroviarios desde la salida efectiva comercial del tren hasta la llegada efectiva del mismo.

Se considera **tiempo de presencia**, aquél en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.

El límite de horas de presencia que excedan de nueve horas naturales dentro de una misma jornada, se establece en veinte de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán respetando los períodos de descanso entre jornadas y ciclos. La compensación, a todos los efectos, de las citadas veinte horas se encuentra incluida en los nuevos componentes retributivos fijos. Como consecuencia de ello, el personal de conducción estará obligado a cumplimentar los límites de jornada máxima diaria establecidos en la normativa vigente. Asimismo las horas que puedan exceder de las citadas veinte se compensarán por idéntico tiempo de descanso que se acumularán y disfrutarán conforme a lo estipulado en este texto en jornadas de ocho horas.

Las horas de presencia no computarán a efecto de duración máxima de jornada ordinaria de trabajo.

Los viajes sin servicio se realizarán en trenes de viajero, locomotora, o en un medio de transporte que la Dirección de la Empresa determine para cada caso.

6ª.- Será facultativo de la empresa aunar y crear residencias en provincias, núcleos o grandes poblaciones.

7º.- Con el objeto de dotar de una mayor flexibilidad al sistema productivo, y hasta completar el número de jornadas establecidas en el Convenio Colectivo, se podrán detraer hasta siete descansos anuales por trabajador de los programados en su calendario laboral, que serán prestados por el trabajador a requerimiento de la Dirección de la empresa para realizar, indistintamente, tareas relacionadas directamente con la producción, o para formación, mediante un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas de antelación a la prestación del servicio, o durante la jornada laboral del último día del ciclo de cinco días de trabajo cuando se trate del tercer descanso, debiendo recaer en el primer o tercer día del ciclo de tres descansos, cuando solamente se trate de un descanso.

La Dirección de la Empresa podrá requerir, con cuarenta y ocho horas de antelación, dos descansos juntos cuando las necesidades productivas consistan en dos turnos con pernoctación fuera de la residencia.

Asimismo, se establece que la aplicación de esta flexibilidad se producirá sobre un máximo del cincuenta por ciento de los ciclos de descanso, que se identificarán, previamente, priorizando los descansos a requerir.

La empresa facilitará el disfrute de los días de libre disposición con las siguientes premisas:

- Cuando el disfrute de un día de libre disposición afecte a más de una fecha de trabajo, la ampliación de la petición se hará en tantos días como fechas afectadas.
- El trabajador incrementará los días laborables establecidos en el calendario en número igual al de días de libre disposición concedidos, siendo la fecha límite para la compensación de éstos días el treinta y uno de marzo del año siguiente al que se produce el disfrute del día.
- 7ª.- Asimismo, y en lo que no se encuentre expresamente recogido en el presente texto, se regulará por la normativa básica del sector (Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, RD 2397/2004, Reglamento del Sector Ferroviario, RD 1561/1995 de Jornadas Especiales de trabajo, Estatuto de los Trabajadores y normas de desarrollo de las anteriores).

## **ADECUACIÓN DEL MARCO NORMATIVO POR ÁREA DE ACTIVIDAD, NEGOCIO O ESTRUCTURA QUE LA SUCEDA**

### **DIRECCIÓN GENERAL DE MERCANCÍAS Y LOGÍSTICA**

#### **Interrupción de cuarenta y cinco minutos**

La interrupción de cuarenta y cinco minutos establecida para la ruptura de la jornada de conducción continuada, habida cuenta de la idiosincrasia del transporte de mercancías, se podrá realizar total o parcialmente sobre la locomotora en cualquier punto.



#### **Bolsa de horas**

Con motivo de dar cumplida respuesta a las necesidades de los clientes, se regula la posibilidad de establecer jornada laboral de carácter estacional, computándose de forma personalizada las horas de trabajo realizadas o no que figuran en el debe y haber de cada trabajador. Se computarán ocho horas de jornada en debe o haber por día trabajado sobre una base anual de doscientas dieciséis jornadas.

El límite establecido para los saldos personalizados es de doscientas cuarenta horas a favor o en contra para un período de año natural. Así mismo el tiempo de preaviso de disposición de días por parte de la empresa será de cuarenta y ocho horas de forma verbal, así mismo se procurará que

el disfrute de días adicionales de descanso se produzca junto a los descansos previstos, las vacaciones del trabajador o los días de libre disposición.

El trabajador podrá solicitar con un preaviso mínimo de noventa y seis horas, el disfrute de días de descanso adicionales contra su cuenta. Para ello deberá haber agotado previamente los días de libre disposición. La concesión de estos días, en lo que se refiere al disfrute, estará condicionada al mismo criterio porcentual que los días de libre disposición.

La reducción de los tiempos de descanso legalmente establecidos y los excesos de jornada realizados, será compensada por tiempos equivalentes de descanso, a razón de un día de descanso por cada ocho horas de merma o exceso.

Se realizará un seguimiento del saldo de jornadas dando traslado a cada trabajador trimestralmente del estado de su debe y haber en materia de jornadas.

La retribución en los días de disposición de descanso a cargo de la cuenta, será la misma que le correspondería a un día de convenio (libre disposición). Los días de trabajo se abonarán conforme a lo efectivamente trabajado atendiendo en todo caso a lo establecido en lo regulado en este apartado.

### Servicios facultativos

La empresa establecerá las residencias donde determine la posibilidad de establecer servicios facultativos, podrá nombrar estos servicios facultativos a trabajadores del área de conducción en número no superior al quince por ciento de la plantilla de la residencia.

Se establecen dos modalidades de servicios facultativos, uno activo con presencia del trabajador en su puesto de trabajo desde el inicio hasta el final de la jornada prevista, y Servicio Facultativo Pasivo que comprende una duración máxima de veinticuatro horas, y el servicio consistirá en estar localizable en todo momento, debiendo presentarse, cuando se le requiera en un plazo máximo de cuarenta y cinco minutos en el lugar de inicio de su jornada. Para la localización se empleará el teléfono móvil o medio telemático de que se dote, obligándose a mantenerlo operativo en todo momento.

En estos servicios sólo tendrá la consideración de trabajo efectivo aquel que cumpla todos los requisitos legalmente establecidos. Las jornadas realizadas en estos servicios no se tendrán en cuenta a los efectos del cómputo semanal.

A la finalización de un trabajo efectivo, de no haberse completado el total de la jornada prevista, el maquinista pasará a completar el tiempo que le reste para la finalización de su jornada, en situación de servicio facultativo activo.

