

**ACTA N°7 DE LA SUBMESA DE CONDUCCIÓN
DEL I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-OPERADORA**

En Madrid, a las 09:30 horas del día 29 de abril de 2008, 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.

Por la Dirección de RENFE-Operadora (RDE)

Raúl Blanco Aira	Director de Relaciones Laborales
Pedro Molina Dávila	Director de Organización y RRHH DG Mercancías y Logística
José María Hernández Gálvez	Jefe de Gabinete de Gestión de RR.HH CER/MD
Juan López Pulido	Jefe de Coordinación de Negociación Colectiva
José María Nieto Toledano	Jefe de Estudios y Normas Laborales
Clara Martínez Gómez	Jefa de RRHH

Por la Representación Legal de los Trabajadores de RENFE-Operadora

Roberto Sáez Izquierdo	SEMAF
Santiago Pino Jiménez	SEMAF
José A. García Bastante	CCOO
Manuel García Villajos	CCOO
Jesús Agudo Zarzuela	UGT
Roberto Carrasco de la Torre	CGT
Francisco Santiago Aguayo	SF

Ambas partes manifiestan que los titulares para la sesión de hoy son los figurados en el acta.

De conformidad con lo acordado, y con el fin de avanzar en el proceso de negociación, la RDE hace entrega de una propuesta completa de marco regulador del personal de conducción y realiza una exposición de la misma (este documento se adjunta como anexo).

Tras un breve debate, la RLT manifiesta que analizarán y valorarán el contenido del citado documento y en la próxima reunión de esta Mesa expondrán sus consideraciones al respecto.

Sin más asuntos que tratar, finaliza la reunión a las 12:00 horas del día y en el lugar indicados en el encabezamiento de esta Acta.

POR LA REPRESENTACIÓN
DE LOS TRABAJADORES

POR LA REPRESENTACIÓN
DE LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA

The image shows a collection of handwritten signatures in black ink. On the left side, under the heading 'POR LA REPRESENTACIÓN DE LOS TRABAJADORES', there are several overlapping signatures, including one that clearly reads 'García'. On the right side, under the heading 'POR LA REPRESENTACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA', there are also several overlapping signatures, including one that reads 'Hernández' and another that reads 'Molina'. The signatures are dense and cover most of the lower half of the page.

MARCO REGULADOR DE CONDUCCIÓN

1. Preámbulo

La entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, así como de las restantes normas que la desarrollan, ha generado un nuevo marco de prestación de servicios, en el que RENFE-Operadora debe afrontar de forma decidida una adaptación de sus recursos en aras de mantener un producto de transporte rápido, moderno y seguro, capaz de competir con otros modos de transporte y de convertirse en elemento vertebrador del país y en instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y con escasa incidencia sobre el medio ambiente y en el consumo energético.

La contribución de todas las áreas de actividad de la empresa así como de los representantes de los trabajadores, han conformado el presente documento que establece y moderniza las distintas regulaciones que hasta la fecha convivían dispersas en la normativa laboral.

Con este marco regulador, constituido por los grupos profesionales de MMII y Cuadro y de Personal Operativo específicos de Conducción, que contempla a todas las áreas de actividad existentes en la actualidad en la empresa y que será de aplicación, salvo nuevo acuerdo, a cualquier organización que se cree, se sustituyen y anulan toda norma o acuerdo que al respecto regulase las materias contenidas en el mismo.

2. Principios Generales.

Borrador

La presente regulación establece y desarrolla el marco específico de relaciones laborales del colectivo de Conducción.

Cada definición recoge los rasgos fundamentales del grupo y/o del subgrupo que aborda, sin agotar sus funciones, y comprende, en general, las que corresponden a los conocimientos que lo caracterizan.

Los trabajadores del colectivo de conducción podrán realizar funciones de otro subgrupo perteneciente a su mismo grupo profesional y que no exija conocimientos esencialmente distintos a los indicados, siempre que así lo requieran las circunstancias, cuando el índice de actividades del cometido a desempeñar en la jornada no haga precisa la existencia de otro trabajador o para complementar la actividad normal exigible.

En el desempeño de las correspondientes funciones se emplearán, en su caso, los medios o herramientas informáticas o de otro tipo que sean precisos, sin que ello suponga un cambio en el contenido de dichas funciones ni en la adscripción del trabajador a otro subgrupo distinto, dado que la realización de las mismas es independiente de los medios que utilicen.

A partir de la entrada en vigor del presente Marco Regulador, el sistema de grupos profesionales quedará modificado, desapareciendo las categorías profesionales existentes hasta la fecha, que pasarán a integrarse en los nuevos grupos y subgrupos profesionales.

Se establecen unas características comunes a la actividad a desarrollar, que serán complementadas por las características diferenciadoras que se definan por los puestos de trabajo.

Por otro lado, se procede a una racionalización y simplificación del sistema retributivo, basado en tres componentes:

- Componente fijo para el que se establece una banda de referencia en la que se encuadran las diferentes percepciones.
- Componente variable, cuya cuantía determina las diferencias relativas de los puestos de trabajo, y que al mismo tiempo retribuye el nivel de desempeño alcanzado en el cumplimiento de objetivos.
- Complemento de puesto, para los puestos con condiciones de trabajo específicas.

3. Clasificación Profesional

El grupo profesional de MMII de Conducción, comprende el subgrupo de Mando Intermedio de Conducción/Jefe de Maquinistas y el subgrupo de Mando Intermedio Maquinista AVE/Euromed Jefe del Tren.

El grupo profesional de Personal Operativo de Conducción está formado por los subgrupos profesionales de Operador Especializado de Conducción (Maquinista Jefe del Tren), Operador de Conducción (Maquinista) y Operador de Entrada de Conducción (Maquinista de Entrada).

En el subgrupo de Operador Especializado de Conducción se integrará la categoría de Maquinista Principal.

En el subgrupo de Operador de Conducción se integrará la categoría de Maquinista.

En el subgrupo de Operador de Entrada de Conducción se integrarán las categorías de Ayudante de Maquinista, y de Ayudante de Maquinista Autorizado.

4. Integración de las Funciones por Grupo y Subgrupo Profesional

GRUPO PROFESIONAL DE MMII Y CUADRO

Los trabajadores incluidos en este grupo profesional mantienen las funciones, condiciones laborales y sistema retributivo vigentes con anterioridad al presente Marco Regulador.

GRUPO PROFESIONAL DE PERSONAL OPERATIVO DE CONDUCCIÓN

Maquinista Jefe del Tren (Operador de Conducción Especializado)

➤ Pertenecen a este subgrupo profesional los trabajadores que poseen en vigor el Título de conducción de categoría B, las habilitaciones correspondientes para prestar servicio y que, además, realicen las funciones inherentes a la conducción del tren o locomotora, así como las propias de su Área de Actividad. Fundamentalmente, dichas funciones son:

- Funcionamiento, manejo y conducción de vehículos ferroviarios
- Cumplimiento de las órdenes reflejadas en la Normativa Técnica de Seguridad (RGC, NEC, PTO, ...), Ley del Sector Ferroviario y demás Normas concordantes
- Realización y coordinación de transbordos ante incidencias

- Impartición de prácticas de conducción de vehículos ferroviarios y de infraestructura de línea
- Información técnico comercial, incluyendo los elementos de confort, a los clientes, a los centros de gestión o a quienes determine la Empresa
- Realizará las pruebas de material necesarias de los vehículos ferroviarios
- Supervisión y control de prestaciones del servicio, tanto las realizadas con medios propios como por terceros
- Atención a todos los sistemas del tren, para mejorar la información y asistencia a los clientes
- Gestión documental del tren
- Gestión del Tren y ejecución de Maniobras con realización de cambios a través de dispositivos automáticos
- Podrá realizar enganches y desenganches fuera del ámbito de las terminales públicas, acoplamientos y desacoplamientos de fuelles o de cualquier otro elemento o sistema de comunicación
- Pruebas de frenado que pueda realizar sin un colaborador conforme a la normativa reglamentaria
- Podrá colocar y retirar señales de cola fuera del ámbito de las terminales públicas.
- Reposición de dispositivos de frenado, aparatos de alarma y cualquier otro necesario para la marcha y/o funcionamiento del tren
- Inspección de la composición y la carga del tren, informando de todas las anomalías detectadas
- Repostajes (arena, combustible, aceite,...) engrase, preparación, puesta en marcha y entretenimiento de los vehículos, así como reposición de los elementos de dotación
- Confección de informes sobre anomalías detectadas en línea y sobre situaciones de riesgo
- Siempre que las necesidades del servicio lo requieran, realizará funciones de doble agente en el tren, agente de acompañamiento o agente habilitado
- Realización de las reparaciones en ruta, que sean posibles, de las averías que se produzcan tanto en los vehículos motores como en el resto de los que componen el tren
- Empleo de todas las nuevas herramientas informáticas, de comunicación y/o tecnológicas que se definan.
- Recuento de subida y bajada de viajeros en horas de baja densidad.
- Control y supervisión de títulos de transporte en situaciones puntuales.
- Coordinación y colaboración en el acceso y bajada de los viajeros al tren, garantizando el cumplimiento de los procedimientos establecidos en casos particulares tales como los definidos para personas de movilidad reducida, menores, y cualquier otro que se determine, utilizando los medios técnicos y mecánicos que se pongan a su disposición
- Aplicar los procedimientos establecidos de Protección Civil que en cada caso se determinen
- Comprobación y control de los elementos de dotación de los vehículos ferroviarios
- Labores de nombramiento y seguimiento de servicios, así como control y gestión del personal de conducción
- Gestión e impartición de formación específica del área funcional de conducción a los trabajadores de la misma o susceptibles de adscribirse a ella, acreditada por los cursos de formación realizados y/o por el desempeño de su actividad
- Realización de cualquier función análoga a las anteriormente descritas relacionada con la calidad del servicio y la seguridad, recibiendo la formación necesaria

Borrador

Progresión: Se establecen dos niveles de progresión en función del tiempo de trabajo efectivo realizado en cada puesto y de la superación de los correspondientes cursos, pruebas, acciones formativas y habilitaciones a las que se convoque al trabajador, que vendrán determinadas por la actividad y por el desarrollo de sus funciones.

Promoción: Al grupo profesional de Mando Intermedio y Cuadro, tras adquirir la experiencia con los servicios efectivos de conducción que se determinen en el subgrupo de Operador de Conducción Especializado, estar habilitado de un número de vehículos de línea que se determine y superar, en ambos casos, las pruebas para el ascenso a dicho grupo.

Maquinista (Operador de Conducción)

➤ Pertenecen a este subgrupo profesional los trabajadores que poseen en vigor el Título de conducción de categoría B, las habilitaciones correspondientes para prestar servicio y que, además, realicen las funciones inherentes a la conducción del tren o locomotora, así como las propias de su Área de Actividad. Fundamentalmente, dichas funciones son:

- Funcionamiento, manejo y conducción de vehículos ferroviarios
- Cumplimiento de las órdenes reflejadas en la Normativa Técnica de Seguridad (RGC, NEC, PTO, ...), Ley del Sector Ferroviario y demás Normas concordantes
- Realización y coordinación de transbordos ante incidencias
- Impartición de prácticas de conducción de vehículos ferroviarios y de infraestructura de línea
- Información técnico comercial, incluyendo los elementos de confort, a los clientes, a los centros de gestión o a quienes determine la Empresa
- Supervisión y control de prestaciones del servicio, tanto las realizadas con medios propios como por terceros
- Atención a todos los sistemas del tren, para mejorar la información y asistencia a los clientes
- Gestión documental del tren
- Gestión del Tren y ejecución de Maniobras con realización de cambios a través de dispositivos automáticos.
- Podrá realizar enganches y desenganches, acoplamientos y desacoplamientos de fuelles o de cualquier otro elemento o sistema de comunicación
- Pruebas de frenado que pueda realizar sin un colaborador conforme a la normativa reglamentaria
- Colocación y retirada de señales de cola
- Reposición de dispositivos de frenado, aparatos de alarma y cualquier otro necesario para la marcha y/o funcionamiento del tren
- Inspección de la composición y la carga del tren, informando de todas las anomalías detectadas
- Repostajes (arena, combustible, aceite,...), engrase, preparación, puesta en marcha y entretenimiento de los vehículos, así como reposición de los elementos de dotación
- Confección de informes sobre anomalías detectadas en línea y sobre situaciones de riesgo
- Siempre que las necesidades del servicio lo requieran, realizará funciones de doble agente en el tren, agente de acompañamiento o agente habilitado
- Realización de las reparaciones en ruta, que sean posibles, de las averías que se produzcan tanto en los vehículos motores como en el resto de los que componen el tren
- Empleo de todas las nuevas herramientas informáticas, de comunicación y/o tecnológicas que se definan
- Recuento de subida y bajada de viajeros en horas de baja densidad

- Control y supervisión de títulos de transporte en situaciones puntuales
- Coordinación y colaboración en el acceso y bajada de los viajeros al tren, garantizando el cumplimiento de los procedimientos establecidos en casos particulares tales como los definidos para personas de movilidad reducida, menores, y cualquier otro que se determine, utilizando los medios técnicos y mecánicos que se pongan a su disposición
- Aplicar los procedimientos establecidos de Protección Civil que en cada caso se determinen
- Comprobación y Control de los elementos de dotación de los vehículos ferroviarios
- Labores de nombramiento y seguimiento de servicios, así como control y gestión del personal de conducción
- Impartición de formación práctica del área funcional de conducción a los trabajadores de la misma o susceptibles de adscribirse a ella, acreditada por los cursos de formación realizados y/o por el desempeño de su actividad
- Realización de cualquier función análoga a las anteriormente descritas relacionada con la calidad del servicio y la seguridad, recibiendo la formación necesaria

Progresión: Se establecen dos niveles de progresión en función del tiempo de trabajo efectivo realizado en cada puesto y de la superación de los correspondientes cursos, pruebas, acciones formativas y habilitaciones a las que se convoque al trabajador, que vendrán determinadas por la actividad y por el desarrollo de sus funciones.

Promoción: Al grupo profesional de Mando Intermedio y Cuadro, tras adquirir la experiencia con los servicios efectivos de conducción que se determinen en el subgrupo de Operador de Conducción Especializado, estar habilitado de un número de vehículos de línea que se determine y superar, en ambos casos, las pruebas para el ascenso a dicho grupo.

Maquinista de Entrada (Operador de Conducción de Entrada)

- Pertenecen a este subgrupo profesional los trabajadores que poseen en vigor el Título de conducción de categoría B y las habilitaciones correspondientes para prestar servicio, realizando las funciones inherentes a la conducción del tren y locomotora necesarias para la explotación ferroviaria dentro del marco funcional que le otorgan, así como las propias de su Área de Actividad.

Fundamentalmente dichas funciones son:

- Funcionamiento, manejo y conducción de vehículos ferroviarios
- Cumplimiento de las órdenes reflejadas en la Normativa Técnica de Seguridad (RGC, NEC, PTO, ...), Ley del Sector Ferroviario y demás Normas concordantes
- Realización y coordinación de transbordos ante incidencias
- Información técnico comercial, incluyendo los elementos de confort, a los clientes, a los centros de gestión o a quienes determine la Empresa
- A requerimiento de la Empresa, supervisión y control de prestaciones del servicio, tanto las realizadas con medios propios como por terceros
- Atención a todos los sistemas del tren, para mejorar la información y asistencia a los clientes
- Gestión documental del tren
- Gestión del Tren y ejecución de Maniobras con realización de cambios
- Enganches y desenganches, acoplamientos y desacoplamientos de fuelles o de cualquier otro elemento o sistema de comunicación
- Pruebas de frenado
- Colocación y retirada de señales de cola

- Accionamiento y reposición de dispositivos de frenado, aparatos de alarma y cualquier otro necesario para la marcha y/o funcionamiento del tren
- Inspección de la composición y la carga del tren, informando de todas las anomalías detectadas
- Repostajes (arena, combustible, aceite,...), engrase, preparación, puesta en marcha y entretenimiento de los vehículos, así como reposición de los elementos de dotación que la Empresa determine
- Confección de informes sobre anomalías detectadas en línea y sobre situaciones de riesgo
- Siempre que las necesidades del servicio lo requieran, realizará funciones de doble agente en el tren, agente de acompañamiento o agente habilitado
- Realización de las reparaciones en ruta, que sean posibles, de las averías que se produzcan tanto en los vehículos motores como en el resto de los que componen el tren
- Empleo de todas las nuevas herramientas informáticas de comunicación y/o tecnológicas que dote y determine la Empresa
- Recuento de subida y bajada de viajeros en horas de baja densidad
- Control y supervisión de títulos de transporte en situaciones puntuales
- Coordinación y colaboración en el acceso y bajada de los viajeros al tren, garantizando el cumplimiento de los procedimientos establecidos en casos particulares tales como los definidos para personas de movilidad reducida, menores, y cualquier otro que se determine, utilizando los medios técnicos y mecánicos que se pongan a su disposición
- Aplicar los procedimientos establecidos de Protección Civil que en cada caso se determinen
- Podrá impartir la formación práctica de su ámbito exclusivo y específico de actividad
- Comprobación y Control de los elementos de dotación de los vehículos ferroviarios
- Realizar cualquier función análoga a las anteriormente descritas relacionada con la calidad del servicio y la seguridad, recibiendo la formación necesaria

Progresión: Se establecen dos niveles de progresión en función del tiempo de trabajo efectivo realizado en cada puesto y de la superación de los correspondientes cursos, pruebas, acciones formativas y habilitaciones a las que se convoque al trabajador, que vendrán determinadas por la actividad y por el desarrollo de sus funciones.

Promoción: Al subgrupo de Operador de Conducción Especializado, tras adquirir la experiencia con los servicios efectivos de conducción que se determinen en el subgrupo de Operador de Conducción de Entrada, estar habilitado de un número de vehículos de línea que se determine y superar las pruebas de ascenso al citado subgrupo.

5. Condiciones Laborales

I.-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 artículo que, anula y sustituye a lo regulado en los artículos 212 y 215 del TRNL de RENFE-Operadora, así como lo contenido en los acuerdos normativos de desarrollo de estos colectivos.

1ª.- La Dirección de la Empresa elaborará los cuadros horarios del personal de conducción con las jornadas, los días de descanso y los días festivos anuales compensados. Se indicarán los horarios de inicio y finalización en residencia. Éstos se darán a conocer a la Representación Legal de los Trabajadores con la máxima antelación posible y al menos con noventa y seis horas sobre su entrada en vigor.

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

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 destrair 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, mediante ciclos de trabajo y de descanso (de cinco días de trabajo y tres de descanso, de cinco días de trabajo y dos de descanso, de cuatro días de trabajo y tres de descanso, de cuatro días de trabajo y dos de descanso, de cuatro días de trabajo y uno de descanso, de tres días de trabajo y dos de descanso y de tres días de trabajo y uno de descanso).

Se hará cómputo anual, compensando la diferencia de descansos a favor o en contra del trabajador hasta el primer trimestre del año siguiente.

Este sistema debe recoger 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 cláusula 7ª de este punto, sobre jornadas y condiciones de trabajo del personal de conducción.

La jornada cíclica se obtendrá a razón de ocho horas naturales por cada día de trabajo.

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 cinco horas y treinta minutos en servicio de período diurno y cinco horas en servicios nocturnos, considerándose servicio nocturno cuando se alcancen o superen las cuatro horas de conducción entre las 22:00 y las 06:00 horas.

Se considerará interrumpida cuando se realice una pausa de 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 como mínimo en ocho horas si es fuera de la residencia y en doce horas en la propia residencia del trabajador.

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 del tren comercial 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 acumulará y disfrutará, 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.- Es facultad de la Dirección de la Empresa aunar y crear residencias en provincias, núcleos o grandes poblaciones.

7ª.- 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 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.

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 Dirección de la Empresa facilitará, salvo que el cuadro horario los incluya, el disfrute de los días de libre disposición con las siguientes premisas:

- Cuando el disfrute de un día de libre disposición afecte a dos fechas de trabajo, la ampliación de la petición se hará en tantos días como fechas sean afectadas.
- La fecha límite para el disfrute de estos días será el día quince de marzo del año siguiente al del que se produce el derecho.

I.I 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 o no 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. El tiempo de preaviso de disposición de días por parte de la empresa será de cuarenta y ocho horas de forma verbal, y 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, serán 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.

Las retribuciones 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 y 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:

- Servicio Facultativo Activo, con presencia del trabajador en su puesto de trabajo desde el inicio hasta el final de la jornada prevista
- Servicio Facultativo Pasivo, que comprende una duración máxima de veinticuatro horas y 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 aquél 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.

6. Sistema Retributivo

El sistema retributivo para cada grupo y/o subgrupo profesional consta de un componente fijo y un componente variable. Así mismo, consta de un complemento de puesto que percibirán aquellos trabajadores que realicen funciones de conducción efectiva en condiciones de agente único, o funciones de gestión o de formación. El sistema retributivo de los Operadores de Conducción de Entrada se compone de componentes fijo y variable.

A) Componente Fijo

Este componente viene determinado por el puesto asignado para cada subgrupo profesional, manteniéndose el mismo valor independientemente del Área de Actividad, u organización que lo sustituya, en la que el trabajador preste servicio de conducción. Dicho componente anula y sustituye los conceptos de sueldo, antigüedad, pagas extraordinarias, así como todos los conceptos, pluses y complementos que, con carácter personal, viniera percibiendo el trabajador con anterioridad a la presente regulación. El total anual se distribuirá en doce pagas mensuales iguales.

En función del subgrupo profesional que ostente cada trabajador, percibirá por este concepto las siguientes cantidades:

- Maquinista Jefe del Tren (Operador Especializado de Conducción)
 - MJT 1 €
 - MJT 2 €

- Maquinista (Operador de Conducción)
 - M 1 €
 - M 2 €

- Operador de Entrada de Conducción (Maquinista de Entrada)
 - ME 1 €
 - ME 2 €

La diferencia entre las percepciones fijas que, con anterioridad a la entrada en vigor del presente Marco Regulador, tuviesen fijadas los trabajadores de este colectivo por los conceptos salariales que se determinen y el valor del componente fijo establecido por subgrupo profesional y nivel, conformará un complemento personal para cada trabajador.

Dado que el presente sistema salarial no retribuye la antigüedad como concepto específico, se garantiza, a título personal, el devengo de la antigüedad que corresponda en función del nivel salarial actual acreditado por los trabajadores que sean adscritos al presente Marco Regulador. Dicho devengo comenzará a contar a partir de la citada fecha de adscripción, dado que la devengada hasta la entrada en vigor del presente Marco Regulador queda englobada bien en la retribución fija bien en el complemento personal y se percibirá por la clave definida al efecto y condiciones normativas reguladas en Convenio Colectivo para estos conceptos retributivos.

Borrador

B) Componente Variable

Este componente recoge las retribuciones ligadas a la cantidad y calidad del servicio prestado, así como al percibido por los clientes. Anula y sustituye todas las percepciones actuales por primas. Su valoración será anual y su percepción trimestral en función del grado de cumplimiento de los objetivos establecidos.

El componente variable se conforma de una parte colectiva y otra individual. La parte colectiva del componente variable contendrá objetivos de producción comprometidos para el Área de Actividad u organización que lo sustituya y Residencia donde se desarrolle su prestación. Todo ello en relación con el número de trabajadores del ámbito que se defina. Igualmente podrá contener objetivos de puntualidad, calidad y/o llegada del tren a destino previsto.

La parte individual del componente variable contendrá objetivos de producción por trabajador y Dependencia/Residencia, fijados por parte de la Dirección de la Empresa en función de los anexos que por Área de Actividad, u organización que lo sustituya, se determinen.

La variable, a su vez, podrá subdividirse entre actividades de conducción comercial en línea, u otras actividades complementarias, tales como maniobras, lanzaderas, pasos o trabajos análogos.

En los meses de junio, septiembre y diciembre se percibirá un veinte por ciento a cuenta del total de la cantidad asignada a cada trabajador por dicho concepto, procediéndose durante el primer trimestre del año siguiente a la evaluación y determinación del porcentaje que corresponda.

En nómina del mes de abril del año siguiente, una vez determinado el porcentaje de cumplimiento de objetivos en concepto de componente variable, se devengará la retribución correspondiente, detrayendo del total las cantidades percibidas en concepto de anticipo a cuenta. En el caso de que la retribución resultante fuese inferior a la percibida en concepto de anticipo a cuenta, se detraerá el exceso abonado.

En función del grupo o subgrupo profesional que ostente cada trabajador, se establecen los siguientes valores máximos de referencia:

- Maquinista Jefe del Tren (Operador de Conducción Especializado)
 - N 1 €
 - N 2 €
- Maquinista (Operador de Conducción)
 - N 1 €
 - N 2 €
- Maquinista de Entrada (Operador de Conducción de Entrada)
 - N 1 €
 - N 2 €

Borrador

Complemento de Puesto

Con carácter general, se determina un complemento de puesto que aglutina las actuales percepciones devengadas por clave 359 para los trabajadores que realicen funciones efectivas de conducción en condiciones de agente único. Así mismo, se define un complemento de puesto para aquellos trabajadores que no realicen funciones de conducción efectiva y realicen actividades de gestión y/o formación.

- Complemento de Conducción Efectiva Agente Único €/jornada
- Complemento de Formación €/jornada
- Complemento de Gestión €/jornada

La percepción de más de un complemento de puesto por jornada de los descritos es incompatible.



Gastos de Viaje

Se establecen dos modalidades de gastos de viaje, incompatibles entre sí:

- Por realización de servicios de conducción efectiva en línea con finalización en la residencia del trabajador €/jornada
- Por realización de servicios de conducción efectiva en línea con finalización fuera de la residencia del trabajador €/jornada

