

ACUERDO DE 26 DE MARZO DE 2000 ENTRE LA DIRECCION DE RENFE Y EL COMITÉ DE HUELGA DEL SINDICATO SEMAF

Este Acuerdo ha sido incorporado al XIII Convenio Colectivo según se establece en el **punto 2º de la Cláusula XXVI** del mismo.

En los Acuerdos de 11 de octubre de 2000 se desarrollan los aspectos relacionados sobre **Concurso de Movilidad** y **Sistema Retributivo** del personal de conducción.

PRIMERO.-

Movilidad

- a) En el plazo de un mes se procederá a efectuar un concurso de movilidad a nivel Red para todo el Colectivo de Conducción sin restricción, basado en función de las solicitudes y necesidades de personal, acometiendo movimientos de cargas de trabajo entre dependencias si fuera necesario.
- b) Aquellos trabajadores que no hayan podido cubrir sus expectativas de movilidad con esta acción, se mantendrán en una lista de espera prioritaria para la cobertura de plazas futuras.
- c) Con carácter previo a la puesta en marcha de la Convocatoria de movilidad, se clarificarán los criterios de antigüedad aplicables.
- d) Los trabajadores en situación de movilidad temporal no consolidarán su situación hasta el final de este proceso.

Ver **Acuerdo de 11 de octubre de 2000 sobre Concurso de Movilidad del personal de conducción.**

Dormitorios

Se tratará de implantar turnos que permitan el retorno a la residencia para pernoctar. En el caso de que la pernoctación se produzca fuera de la residencia, ésta se realizará en establecimientos con un estándar equiparable a los hoteles de tres estrellas.

La contratación de hoteles, así como las reformas que se realicen en los dormitorios, contará con la colaboración de la representación de los trabajadores.

Para lo anteriormente expuesto, la Empresa se compromete a realizar las reuniones necesarias para, en un plazo máximo de dos meses, identificar los lugares que no reúnan las condiciones precisas y establecer un orden de prioridades en la aplicación de este acuerdo.

Cabinas de Conducción

Todo vehículo motor, antes de la realización de su servicio, deberá estar en correcto estado de limpieza.

Asimismo, todas las cabinas de conducción deberán reunir las condiciones de confort y ergonomía siguientes:

- Aire acondicionado en todos los vehículos.
- Asientos ergonómicos en todas las cabinas de conducción.
- Insonorización de todas las cabinas.

Para lo anteriormente expuesto, la Empresa se compromete a realizar las reuniones necesarias con la representación de los trabajadores en un plazo máximo de tres meses, con el fin de identificar los vehículos en los que se deben llevar a cabo dichas actuaciones, así como el orden de prioridad para acometer las mejoras y las fechas tope para su finalización.

Regularización de Mandos Intermedios

A partir de la firma de este Acuerdo, a todos los Maquinistas Jefe de Tren les será de aplicación el apartado de gastos de viaje 3.5., de la Norma Marco Reguladora de Mando Intermedio y Cuadro, en lugar del sistema actual.

Homologación Profesional

Ambas partes reconocen la necesidad de homologar la carrera profesional de Maquinista, para lo cual se creará una Comisión Mixta de Trabajo para su desarrollo, e instarán a las autoridades competentes para regular los requisitos del acceso a la profesión.

SEGUNDO.-

Agente Único de Conducción

1. Garantías de aplicación.

Como consecuencia de la extensión de situaciones de Conducción con Agente Único:

- No se derivarán situaciones excedentarias, ni personal sin ocupación efectiva en su actividad, en el Colectivo de Conducción.

- Ningún trabajador abandonará de manera forzosa la rama de Conducción.
- No se acometerán acciones de movilidad forzosa en los desequilibrios territoriales salvo acuerdo entre las partes.

2. Ámbito de aplicación Agente Único de Conducción.

La aplicación se realizará al amparo de lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación a:

- Todos los trenes de viajeros.
- Todos los trenes de mercancías.
- Todas las dobles tracciones (Locomotoras).
- Materiales vacíos.
- Vehículos aislados.
- En general, en todas aquellas circulaciones en que lo permita el R.G.C.

Hasta pasado un año de la firma del presente Acuerdo, no se aplicará a los trenes nocturnos de mercancías, salvo los que vayan en doble tracción.

3. Condiciones técnico-laborales en Agente Único.

3.1.- La jornada laboral del personal de conducción seguirá regulándose por lo dispuesto en la Normativa Laboral vigente (especialmente en su artículo 212), quedando modificado dicho artículo con los límites recogidos en los puntos siguientes, que serán de aplicación en el ámbito del presente Acuerdo.

3.2.- El tiempo máximo de conducción continuada será de 5 horas y 30 minutos, por lo tanto no se podrán grafiar, ni realizar conducciones continuadas que sobrepasen este máximo.

La conducción continuada se considerará interrumpida cuando se disfrute un período de descanso de 45 minutos, durante el cual el trabajador no podrá ser requerido para realizar ningún tipo de servicio ni actividad, incluyéndose en este tiempo las operaciones necesarias para asegurar la composición y para la nueva puesta a disposición del tren.

Además la interrupción a que se refiere el párrafo anterior se deberá producir en una estación abierta que presente las instalaciones necesarias para su refrigerio y aseo y el maquinista conozca que lo va a realizar.

3.3.- Para trenes nocturnos y de tipo superior a 160 Km./h, el tiempo máximo de conducción continuada será de cinco horas. Se considerarán vehículos a velocidades superiores a 160 Km./h aquéllos que circulen a esta velocidad más del cincuenta por ciento del recorrido.

3.4.- Cuando la conducción continuada alcance los máximos estipulados, no se realizarán más servicios de conducción que los necesarios para el apartado del material a las bases donde deban terminar el servicio, con un recorrido máximo de 50 Km.

3.5.- Cuando el 50% de la conducción se realice en período nocturno, la jornada máxima diaria no superará las 7 horas 30 minutos.

3.6.- En la conducción en múltiple tracción se aplicará lo siguiente:

- Cuando se disponga de mando múltiple, y los maquinistas se encuentren habilitados para conducir, se relevarán en la conducción dentro de la misma jornada de trabajo limitada en las jornadas máximas del artículo 212 y el período de conducción continuada recogido en este Acuerdo para cada uno de los agentes.
- En los demás casos, cada uno de los agentes tendrá la consideración de Agente Único en cuanto a los límites de jornada continuada de conducción, debiéndose respetar simultáneamente los períodos de descanso efectivo.

3.7.- Si la jornada de conducción continuada realizada supera las 4 horas, la jornada máxima diaria no superará las ocho horas.

4. Especialización.

El personal de la rama de conducción será adscrito administrativamente a cada U.N. Operadora una vez resuelta la acción de movilidad.

Se garantiza la prioridad absoluta del personal de conducción para ocupar cualquier plaza de su categoría o superior en cualquier U.N., dentro del grupo profesional ante cualquier otro trabajador de otra rama profesional o de nuevo ingreso.

5. Régimen económico.

a) Nuevas situaciones de agente único de conducción:

Se establecerá un sistema de abono basado en:

- Componente Fijo.
- Complemento.
- Componente variable.

El resultado económico, para un agente que realice todo su servicio de conducción con la producción media que se acuerde en cada U.N. Operadora, en régimen de Agente Único, a lo largo del año, será de 5.062.500 pts./año.

El desarrollo de este sistema de abono se acometerá de forma inmediata.

b) Situaciones existentes en régimen de Agente Único de conducción.

- Adoptarán el régimen económico que se describe en el apartado c) para las situaciones de conducción con doble agente (Fijo+Complemento+Prima de Producción), manteniendo las mismas condiciones de trabajo (técnico-laborales) que en la actualidad.
- En Cercanías, se elimina el límite de 250 Km., manteniéndose las restantes condiciones técnico-laborales que en la actualidad. Igualmente, se conducirán sin acompañante los materiales vacíos.
- En Regionales, se elimina la limitación de 250 Km., y cuando se supere con el mismo tren esa distancia, le será de aplicación las condiciones del punto 3 de este Acuerdo.
- Para compensar las mejoras de productividad que se consiguen con estos acuerdos, se crea una bolsa de 450 millones de pesetas anuales, que se distribuirán equitativamente entre el personal de conducción de las U.N.'s de Cercanías y Regionales.
- Accederán al sistema retributivo descrito en el apartado a), cuando realicen la conducción como único agente del tren y, en todo caso, a partir del 1 de septiembre de 2001, quedando absorbida la cantidad de 450 millones a que se alude anteriormente.

c) Conducción con Doble Agente.

- Mantenimiento de los componentes retributivos actuales con agrupación en Fijo+Complemento+Prima de Producción, con las siguientes modificaciones:
 - Percepción del 100% del nuevo valor de la prima para ambos agentes en cabina.
 - Desaparición de la fracción que supone la relación entre horas-tren y la jornada total
 - Desaparición de la compensación de kilómetros, locomotoras y vehículos motores aislados, carga y días de circulación, integrándose la cantidad que resulte como media en el complemento para el personal que preste servicio de conducción en línea.
 - Creación de las llamadas actividades complementarias.
- Se exceptúa de este nuevo sistema al personal dedicado a funciones administrativas.

d) Actividades complementarias.

- Se suprimen los conceptos económicos actuales de reserva, depósito y maniobra, creando un único concepto denominado "Actividad Complementaria" que recoge todas las obligaciones y funciones que caracterizaban la Reserva, el Depósito y la Maniobra.
- Se asigna un valor de 350 pts./hora para los agentes que realicen la Actividad Complementaria durante todo el mes.

Ver [Acuerdo de 11 de octubre de 2000 sobre Sistema Retributivo del personal de conducción.](#)

6. Clasificación Profesional.

Con la entrada en vigor del Agente Único de conducción todos los Ayudantes de Maquinista y Ayudantes de Maquinista Autorizados, pasarán a percibir retribuciones de acuerdo con la categoría de Maquinista, ascendiendo a la mencionada categoría una vez resuelto el concurso de movilidad.

A efectos de concursos la antigüedad de estos agentes se ordenará atendiendo a:

1º La categoría como Ayudantes de Maquinista Autorizado y Ayudante de Maquinista.

2º La antigüedad en la citada categoría correspondiente.

7. Funciones.

A las funciones de la rama de conducción, recogidas en la Normativa Laboral vigente, habrán de añadirse las actividades de información a los clientes relativas a incidencias técnicas, a través de la megafonía del tren.

Aquellos trabajadores que no reúnan las condiciones psico-físicas para el total desempeño de su categoría, podrán optar entre realizar actividades de la rama de conducción compatibles con su merma o lo establecido en el artículo 415 del Texto Refundido de la Normativa Laboral de Renfe.

8. Conducción de Trenes.

Dejar sin efecto la conducción de trenes por personal ajeno a la rama de conducción, volviendo las cargas de trabajo a los gráficos correspondientes.

TERCERO.-**Gastos de viaje**

La revisión del sistema de gastos de viaje y su actualización para adecuarlos al tratamiento fiscal de este concepto, se tratará en una mesa específica del XIII Convenio.

Mandos Intermedios de conducción AVE

En el ámbito del XIII Convenio Colectivo, se acometerá la negociación del artículo 215 de la Normativa Laboral de Renfe, así como sus funciones específicas.

En una mesa de dicho Convenio específica se tratará el establecimiento de un sistema de refrigerio.

CUARTO.-

Los acuerdos alcanzados en los puntos segundo y tercero del presente documento, se incorporarán al XIII Convenio Colectivo de Empresa y entrarán en vigor en la fecha de su firma, aplicándose entonces todos los demás aspectos incluidos en el mismo, y en concreto, en los conceptos económicos con efectos retroactivos desde primero de enero de 1999.

QUINTO.-

Se crea una Comisión Mixta para determinar el alcance de las responsabilidades en el orden laboral disciplinario derivadas del proceso de conflictividad que se ha venido produciendo durante el mes de marzo.

En cualquier caso, las mencionadas responsabilidades sólo recaerán en los miembros del Comité de Huelga.

SEXTO.-

Con la firma del presente Acuerdo, el Comité de Huelga desconvoca las huelgas previstas para los días 5, 6, 7, 17, 18 y 19 de abril y 3, 4, 5, 17, 18 y 19 de mayo de 2000.