

CONDUCCIÓN

Desarrollo profesional de Conducción

1. Principios generales

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

Cada definición recoge los rasgos fundamentales, sin agotar sus funciones, y comprende, en general, las que corresponden a los conocimientos de conducción que lo caracterizan, en línea con lo regulado en el artículo 47 del TRNLR, entendiéndose que las referencias contenidas en dicho artículo se refieren al personal de conducción objeto de este Marco Regulador.

A partir de la entrada en vigor del presente documento, el sistema de grupos profesionales quedará modificado, desapareciendo las categorías profesionales existentes hasta la fecha.

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 en función de la productividad alcanzada, y que al mismo tiempo retribuye el nivel de desempeño alcanzado en el cumplimiento de objetivos.
- Complementos de puesto, en función de las condiciones de trabajo específicas.

2. Clasificación Profesional

MMII de Conducción/Jefe de Maquinistas:

Se integran en el mismo los Mandos Intermedios de Conducción/Jefe de Maquinistas y los MMII Maquinistas Jefes del Tren.

Personal Operativo de Conducción:

Está formado por el Maquinista Jefe del Tren (Operador de Conducción Especializado), el Maquinista (Operador de Conducción) y el Maquinista de Entrada (Operador de Conducción de Entrada).

Disposición transitoria primera.

Los Maquinistas Principales se integrarán como Maquinistas Jefes del Tren.

Los Maquinistas que a la fecha de la entrada en vigor del presente Acuerdo de Desarrollo Profesional ostenten más de dos años de antigüedad en dicha categoría se integrarán como Maquinista Jefe del Tren.

Los Maquinistas con menos de dos años de antigüedad en la categoría a la fecha de entrada en vigor del acuerdo de Desarrollo Profesional se integrarán como Maquinistas. El cómputo del tiempo de permanencia previo al ascenso a Maquinista Jefe del Tren se hará tomando como referencia la fecha de antigüedad en la categoría de Maquinista.

Los Ayudantes de Maquinista Autorizados con más de once meses de antigüedad a la entrada en vigor del presente Acuerdo se integrarán como Maquinistas.

Los Ayudantes de Maquinista Autorizados con once meses o menos de antigüedad en la categoría a la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo se integrarán como Maquinistas de Entrada. El cómputo del tiempo de permanencia previo al ascenso a Maquinista se hará tomando como referencia la fecha de ingreso en la categoría de Ayudante de Maquinista Autorizado.

Los Ayudantes de Maquinista, una vez que se autoricen se integrarán como Maquinistas de Entrada.

Se publicará un listado del Colectivo de Conducción al que se incorporará el personal que acceda al Colectivo cuya ordenación vendrá dada por el mayor nivel; la mayor antigüedad en el mismo; en caso de empate, por la mayor antigüedad en la empresa y, si persiste éste, por la mayor edad.

El personal de conducción que se clasifica en el presente Marco Regulador se ordenará en el listado a que refiere la norma 3ª del Apartado I, Jornadas y Condiciones de Trabajo del Personal de Conducción, del punto 4 Condiciones Laborales del Marco Regulador de Conducción de acuerdo con los siguientes criterios:

- La integración de todo el personal se realizará respetando la ordenación actual en las categorías de procedencia.
- Para ello, en el plazo máximo de tres meses se publicará un listado ordenado del Colectivo de Conducción de acuerdo con el criterio señalado en el párrafo anterior, pudiendo efectuarse las reclamaciones pertinentes contra dicha ordenación en el plazo máximo de treinta días. En los treinta días siguientes se publicará el listado con la ordenación definitiva del personal de conducción.

3. Contenido funcional

Grupo profesional de MMII y Cuadro

Los trabajadores incluidos en este grupo profesional mantienen, en lo que no sea modificado por el presente Marco Regulador, las condiciones laborales y el esquema retributivo vigentes con anterioridad y su salida natural será al grupo profesional de Estructura de Apoyo.

Mando Intermedio de Conducción/Jefe de Maquinistas nivel A:

Contenido funcional básico del puesto:

Utilizando los medios técnicos, mecánicos y de cualquier otro tipo que la empresa ponga a su disposición en instalaciones propias y ajenas, cumpliendo las normas técnicas, de seguridad, de prevención de riesgos, de protección civil y de medio ambiente, y los procedimientos y protocolos establecidos al efecto:

- Podrán tener a su cargo la instrucción, formación y vigilancia de la correcta ejecución del servicio por el personal operativo de conducción, realizando las comprobaciones necesarias respecto al estado de servicio y funcionamiento correcto de los vehículos ferroviarios.
- Realizarán viajes de acompañamiento de vehículos ferroviarios, así como la ejecución durante la marcha de todas las pruebas necesarias en los vehículos, sus aparatos, materiales y utensilios y/o vehículos auxiliares.
- Gestionarán, diseñarán, coordinarán, desarrollarán e impartirán las acciones de formación continua teórica tanto en línea como en aula (habilitación de vehículos e infraestructura) tanto aptitudinales como actitudinales, realizando para ello el seguimiento de actividad de los maquinistas (acompañamientos) así como la instrucción, vigilancia, cursos, adaptaciones, asesoramientos, campañas y acciones necesarias.
- Participarán colaborando en la investigación de los accidentes e incidencias, sugiriendo las medidas correctoras oportunas tendentes a evitar su repetición.
- Planificarán, programarán y asignarán los servicios encomendados de los recursos tanto humanos como materiales asignados, diseñando y ejecutando el trazado de los turnos de personal y material y proponiendo medidas de mejora y eficiencia de los mismos.
- Realizarán la programación y la supervisión de las acciones de mantenimiento, visita y reparación de los vehículos ferroviarios y del material remolcado.

- Realizarán las acciones necesarias que coadyuven a corregir pautas de riesgo en la conducción, pudiendo adoptar las medidas necesarias que garanticen la prestación del servicio con los niveles de seguridad establecidos.
- Podrá realizar funciones esporádicas de conducción en trenes de pruebas y en aquellos otros que le permitan mantener en vigor su título de conducción B, no ejerciendo en estos últimos como titular del tren.
- Coordinará y colaborará en el acceso y bajada de los viajeros al tren.

Mando Intermedio de Conducción/Jefe de Maquinistas nivel B:

Su contenido funcional básico coincide con el del Mando Intermedio de Conducción/Jefe de Maquinistas nivel A, no pudiendo realizar funciones de instrucción y formación en línea.

Disposición transitoria segunda.

Los trabajadores que a la firma del presente Marco Regulador ostenten la categoría de MI Maquinista Jefe del Tren, siempre que cumplan los requisitos establecidos, cuando realicen funciones de conducción continuarán llevando a cabo todas las funciones inherentes a la conducción de vehículos ferroviarios siendo su contenido funcional básico idéntico al del Maquinista Jefe del Tren y se clasificarán como MMII Jefe de Maquinistas nivel A.

Grupo profesional de Personal Operativo de Conducción

Maquinista de Entrada:

Pertencen los trabajadores que poseen en vigor el Título de conducción de categoría B.

Contenido funcional básico del puesto:

Utilizando los medios técnicos, mecánicos y de cualquier otro tipo que la empresa ponga a su disposición en instalaciones propias y ajenas, cumpliendo las normas técnicas, de seguridad, de prevención de riesgos, de protección civil y de medio ambiente, y los procedimientos y protocolos establecidos al efecto:

- Ostentarán la máxima responsabilidad y jerarquía reglamentaria en el tren sin menoscabo de las responsabilidades conferidas a otros colectivos en el ámbito comercial.
- Realizar las funciones inherentes a la conducción del tren y de la locomotora necesarias para la explotación ferroviaria, así como las propias del ámbito organizativo y funcional en que las desarrolle, realizando una gestión integral del tren, supervisando y controlando todos los sistemas, incluidos los de confort y las prestaciones realizadas con medios propios o por terceros, para mejorar la calidad del servicio.
- Dar la información técnico comercial y de asistencia a los clientes y a los órganos designados por la empresa, coordinando y colaborando en el acceso y bajada de los viajeros al tren, realizando y dirigiendo los transbordos ante incidencias y elaborando los informes oportunos e informando de cualquier deficiencia o incidencia con la mayor brevedad posible y subsanando aquéllas para las que esté capacitado.
- Ejecutar las maniobras que no requieran la realización de cambios de forma manual, los acoplamientos y desacoplamientos de material autopropulsado, la activación y desactivación de las señales de cola, así como la inspección de la composición del tren, informando de todas las anomalías detectadas y la puesta en marcha, así como el control y la comprobación de los elementos de dotación de los vehículos ferroviarios.
- En trenes de mercancías, realizará, además las siguientes funciones:

En terminales privadas, en estaciones sin personal y en apartaderos particulares, así como en los casos en que la circulación del tren requiera de la inversión de la locomotora, el personal de conducción realizará las siguientes funciones:

- Enganche y desenganche de la locomotora a su tren.
- Enganche y desenganche de la locomotora a otra locomotora por circulación en múltiple tracción, cuando se circule con más de un maquinista.
- Encendido y apagado de señales de cola.

Pruebas de frenado cuya realización sea posible técnicamente con un solo agente en las condiciones que se determinen en la normativa de seguridad correspondiente.

Promoción: A Maquinista, tras adquirir la experiencia acreditada por la permanencia como Maquinista de Entrada durante tres años, haber superado el curso de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos al amparo de lo establecido en el artículo 30.2 de la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, y haberse habilitado de al menos un vehículo de línea.

Maquinista:

Pertencen los trabajadores que poseen el Título de conducción de categoría B y las habilitaciones correspondientes para prestar servicio, y han acreditado los requisitos exigidos para promocionar desde Maquinista de Entrada.

Contenido funcional básico del puesto: Además del correspondiente a Maquinista de Entrada:

- Realizar labores de nombramiento y seguimiento de servicios, así como control y gestión del personal de conducción.
- Impartir la 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.
- Impartir prácticas de conducción de vehículos ferroviarios y de infraestructura de línea.

Promoción: A Maquinista jefe del Tren, tras adquirir la experiencia acreditada por la permanencia como Maquinista durante tres años, haber superado el curso de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos al amparo de lo establecido en el artículo 30.2 de la ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio, y haberse habilitado de al menos dos vehículos de línea.

Maquinista Jefe del Tren

Pertencen los trabajadores que poseen el Título de conducción de categoría B y las habilitaciones correspondientes para prestar servicio, y han acreditado los requisitos exigidos para promocionar desde Maquinista.

Contenido funcional básico del puesto: Además del correspondiente a Maquinista:

- Realizar las pruebas de material necesarias de los vehículos ferroviarios.
- Impartir y tutelar la formación práctica y teórica en línea 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

Promoción: Al grupo profesional de Mando Intermedio y Cuadro, por identificación y ofrecimiento de necesidades por parte de la Dirección de la Empresa, tras superar la prueba de carácter técnico-ferroviario de acceso que se determine en el citado ofrecimiento.

4. 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 las condiciones de trabajo del personal de conducción conforme a lo recogido en el presente Marco Regulador, que deroga lo regulado en los artículos 212 y 215 del TRNL de RENFE-Operadora. Asimismo, para determinar el grado de afectación del presente contenido normativo tanto en el TRNLR como en los acuerdos normativos de desarrollo relativos a estos artículos, se crea una Comisión de Análisis cuyo cometido será acordar las normas o regulaciones que sean susceptibles de sustituirse y/o derogarse.

1ª. La Dirección de la Empresa elaborará e implantará los cuadros de servicios del personal de conducción, respetando tanto las normas recogidas en este Marco Regulador como las reguladas por el acuerdo de Agente Único de Conducción, estableciendo las jornadas, los días de descanso, los horarios de inicio, finalización y los servicios a realizar, siendo estos rotativos, así como la compensación en descanso de los días festivos. 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 servicios previstos podrán ser modificados comunicándolos con una antelación mínima de dos horas previas a la presentación, no pudiendo adelantarse el horario de presentación ni retrasarse el horario de finalización del servicio previsto en la residencia.

2ª. Podrán unificarse en una misma dependencia los distintos cuadros de servicio de varios centros de trabajo de la misma residencia y crearse y suprimirse centros de trabajo en una misma residencia de acuerdo con la representación de los trabajadores.

3ª. Todo el personal quedará adscrito a un cuadro de servicio. La preferencia para ocupar los cuadros de servicio con carácter voluntario vendrá determinado por el listado al que hace referencia la Disposición Transitoria 1ª de este Marco Regulador. Cuando la adscripción sea con carácter obligatorio, se aplicarán los criterios establecidos en el listado citado en sentido inverso.

El personal de conducción, con motivo de la puesta en marcha del desarrollo Profesional, no será desplazado obligatoriamente del cuadro de servicio en los que viniera trabajando, ya sea en líneas de ancho UIC, convencional o mixtos.

A los solos efectos de las garantías de adscripción de trabajadores a los Cuadros de Servicios de Conducción se establece una equivalencia entre los gráficos previos a la entrada en vigor del Acuerdo de Desarrollo profesional y los Cuadros de servicio una vez adquirida la vigencia del mismo.

Los trabajadores adscritos a cuadros de servicio de la misma Área de Actividad en varios centros de trabajo de la misma residencia o provincia, tendrán preferencia para adscribirse a un cuadro de servicio de su misma Área de Actividad sobre el resto de trabajadores de la residencia y/o provincia, previo acuerdo con la representación de los trabajadores.

Para la incorporación en un cuadro de servicio del personal que lo solicite será precisa la existencia de necesidades en el mismo, ya que al personal adscrito a un cuadro de servicio determinado no se le podrá desplazar del mismo por este motivo.

Antes de cada acción de movilidad geográfica a través de concurso, se hará el acoplamiento en los cuadros de servicio al personal que lo solicite a nivel de centro de trabajo (o residencia o provincia, en los casos que así se haya acordado con la representación de los trabajadores).

4ª. La jornada ordinaria de trabajo se establece en cuarenta horas semanales, si bien la jornada cíclica se obtendrá a razón de ocho horas naturales por cada día de trabajo. De esta manera, los ciclos que incluyan cinco días de trabajo tendrán cuarenta horas de jornada ordinaria, los ciclos que incluyan cuatro días de trabajo tendrán treinta y dos horas de jornada ordinaria, los ciclos que incluyan tres días de trabajo tendrán veinticuatro horas de jornada ordinaria, y así sucesivamente.

Los excesos sobre las cuarenta horas semanales o sobre las horas de jornada ordinaria de cada ciclo serán compensados por tiempo de descanso, como horas extraordinarias.

El número de jornadas por ciclo no será superior a los días de trabajo del mismo.

Las jornadas recuperadas en los descansos previstos se computarán de forma independiente a los ciclos, generándose excesos compensables en los tiempos descritos a partir de la octava hora.

La jornada máxima diaria se establece en ocho horas, pudiendo alcanzar hasta las nueve horas treinta minutos de jornada total cuando incluyan servicios con inicio y finalización en la residencia del trabajador, respetándose, en todo caso, los límites de jornada establecidos en la regulación de Agente Único de Conducción, y teniendo la consideración de horas de mayor dedicación el tiempo que exceda de la octava.

Con el fin de evitar incrementos de desarraigo en los cuadros de servicio del colectivo de conducción, se podrán superar los límites máximos de jornada más allá de las nueve horas y treinta minutos, con acuerdo de la representación legal de los trabajadores del ámbito afectado. Dado el carácter de esta medida, que permitirá mayores períodos de descanso en la residencia de los trabajadores, no procederá en estos turnos la compensación de los tiempos previstos en el citado Acuerdo de Desarrollo Profesional para los excesos de mayor dedicación del cuadro de servicio.

5.^a Los cuadros de servicios se conformarán con arreglo a la norma 1.^a de este Marco Regulador con una secuencia de cinco ciclos para los servicios de viajeros, de los cuales tres de ellos serán de cinco días de trabajo y tres de descanso y los dos restantes de cinco días de trabajo y dos de descanso. Los trabajadores que por cambios en el cuadro de servicios perdieran la rotación prevista, la recuperarán en un máximo de dos ciclos. Cuando resulte necesario establecer ciclos reducidos de duración inferior a siete días, se disfrutarán al menos dos días de descanso. Podrán establecerse también ciclos semanales en los que se garantiza el disfrute de sábados, domingos y festivos, de forma rotativa entre los trabajadores de la residencia. En este último caso y cuando suponga la segregación del cuadro de servicio, se realizará de acuerdo con la representación de los trabajadores. Este sistema recogerá el total de descansos y festivos del Convenio colectivo y los cuatro días recuperables por la Dirección de la Empresa definidos en la cláusula 8.^a de este punto, sobre jornadas y condiciones de trabajo del personal de conducción.

Cuando en un mismo año confluyan en un trabajador situaciones de turnos semanales y cíclicos, se proporcionarán los festivos descansados con los que resten en la secuencia de ciclos definida, de tal manera que los trabajadores obtengan los catorce días festivos anuales.

La jornada anual será la definida en la referencia teórica fijada en Convenio colectivo. Dentro de esta jornada, se establecerán dos jornadas anuales para Formación y Comunicación específica del negocio y/o de Seguridad en la Circulación.

Deberán detraerse de los días laborables los correspondientes a la compensación por los excesos de jornada y nocturnidad, que se efectuará junto con los períodos vacacionales o en los noventa días siguientes al que se genere la octava hora que da derecho al descanso compensatorio. También podrán compensarse en cualquier otra fecha con acuerdo del trabajador. Si el saldo favorable al trabajador al finalizar el año es inferior a cuatro horas, no corresponderá compensación alguna y si dicho saldo es superior a cuatro horas corresponderá un día de descanso.

La distribución del servicio, así como el incremento de los días asignados al período vacacional por compensación de excesos de jornada, podrán variarse mediante acuerdo con la representación de los trabajadores del ámbito correspondiente, respetándose en todo caso la jornada anual.

En aquellos casos en que el acuerdo entre la Dirección de la Empresa y la Representación de los Trabajadores del ámbito correspondiente establezca una distribución del servicio que no alcance el número de jornadas laborables anuales, la Dirección de la Empresa podrá detraer los descansos necesarios para completar las mismas de acuerdo con lo establecido en la norma 8.^a, sin que los ciclos identificados para detraer descansos puedan superar un tercio del total de ciclos anual.

La Dirección de la Empresa podrá establecer en los cuadros de servicio de Mercancías un máximo del 10% de las jornadas anuales por trabajador sin actividad predefinida. Para ello, deberá ser conocido por el trabajador en el día anterior, y en todo caso con al menos catorce horas de antelación, el horario en el que debe estar disponible para prestar servicio. El mismo día de la prestación, se le comunicará al trabajador, con al menos dos horas de antelación, el lugar y la hora de presentación así como el servicio previsto.

No se podrá nombrar servicio si han transcurrido cinco horas desde que se inició el período de flexibilidad. El tiempo, en expectativa de servicio, previo al inicio efectivo de la prestación se computará por la mitad de su duración real a efectos de límite de jornada diaria así como para su influencia en el cálculo del tiempo de mayor dedicación.

Además de lo regulado en los párrafos anteriores de esta norma 5ª, para los servicios de mercancías, la Dirección de la Empresa podrá aplicar las siguientes normas:

- Ciclos de cinco días de trabajo y dos de descanso, de cuatro días de trabajo y tres de descanso, de cinco días de trabajo y tres de descanso y de cuatro días de trabajo y dos de descanso.
- Ciclos semanales, en los que se garantiza el disfrute de todos los sábados, domingos y festivos del año.
- Ciclos reducidos de duración inferior a seis días, en cuyo caso podrán contener un solo descanso con los siguientes límites:

Con objeto de atender los denominados tráficos estacionales, la Dirección de la Empresa podrá agrupar hasta diez ciclos reducidos anualmente, no pudiendo agruparse más de cinco ciclos reducidos de forma consecutiva ni establecer agrupaciones de ciclos reducidos sin que medien, al menos, cuatro ciclos normales.

6.ª La Dirección de la Empresa se compromete a hacer un reparto equitativo y equilibrado de las cargas de trabajo nocturnas entre residencias y dentro de los cuadros de servicio, que minimice y redistribuya el impacto de la nocturnidad en los trabajadores más afectados por la situación geográfica de sus residencias.

Se estipula un límite máximo de setecientas horas nocturnas anuales, entendidas como tales las comprendidas entre las 22:00 y las 06:00 horas. El exceso sobre las 700 horas anuales nocturnas se compensará a razón de 30 minutos de descanso compensatorio por hora nocturna acumulados por períodos de 8 horas.

La Dirección de la Empresa elaborará los cuadros de servicio de tal forma que, siempre que no exista un incremento en costes de personal, no se acumularán más de tres jornadas nocturnas consecutivas, conforme a lo estipulado en el acuerdo de Agente Único de Conducción.

7.ª El descanso mínimo diario entre la finalización de un servicio y el inicio del siguiente será de catorce horas en la residencia y nueve fuera de ella. Los descansos semanales establecidos en el cuadro de servicio deberán comprender los días naturales completos correspondientes a los mismos incrementados, al menos, en las catorce horas de descanso diario mínimo. Los cuadros de servicio no contemplarán horas de merma de descanso.

No se darán nunca dos descansos diarios consecutivos fuera de la residencia.

Los períodos de merma de descanso semanal o diarios (entre ocho y nueve horas fuera de la residencia o entre doce y catorce horas en residencia) se compensarán con períodos de descanso, como horas de merma de descanso.

No se considerará interrumpida la jornada si el descanso es inferior a ocho horas fuera de la residencia y a doce horas en residencia.

8.ª Exclusivamente para los servicios de viajeros, 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 cuatro 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, en ciclos de tres descansos, 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 el treinta por ciento del total de los ciclos de descanso, que se identificarán, previamente, priorizando los descansos a requerir. Así mismo, se mantendrá un equilibrio en los requerimientos de disponibilidad entre los trabajadores de cada cuadro de servicio.

9.^a La Dirección de la Empresa facilitará el disfrute de los días de libre disposición con las siguientes premisas:

- La fecha límite para solicitar estos días será el 31 de enero del año siguiente al que se genera el derecho, garantizando la Dirección de la Empresa el disfrute de los días solicitados y no concedidos antes del quince de marzo del año siguiente al del que se produce el derecho.
- Cuando el disfrute de un día de libre disposición afecte a dos jornadas de trabajo, la ampliación de la petición se hará en tantos días como jornadas de trabajo sean afectadas.
- No podrán solicitarse días de libre disposición por los trabajadores ni requerirse días de disponibilidad por la Empresa, los días veinticuatro, veinticinco y treinta y uno de diciembre, uno, cinco y seis de enero.

Asimismo, la Dirección de la Empresa definirá, para cada ámbito y negocio, un solo período al año de hasta tres días, sobre la base de su especial trascendencia en el servicio, que dará a conocer previamente a la Representación de los Trabajadores. Los días contenidos en los referidos períodos tendrán el mismo tratamiento que los días señalados en el párrafo anterior.

10.^a Cuando un trabajador haya permanecido más de un año sin prestar servicio con un vehículo, la Empresa deberá impartirle un curso de reciclaje con la duración siguiente:

- Si el tiempo transcurrido es de entre uno y tres años, un treinta por ciento de las horas de formación establecidas para la habilitación.
- Si el tiempo transcurrido es de entre tres y cinco años, un sesenta por ciento de las horas de formación establecidas para la habilitación.
- Si el tiempo transcurrido es superior a cinco años, la totalidad de las horas de formación establecidas para la habilitación.

11.^a El tiempo de toma del servicio al inicio de la jornada y el tiempo de deje del servicio a la finalización de la misma, será, al menos, de quince minutos.

En el caso de que el tiempo de toma de servicio de un trabajador coincida total o parcialmente con el tiempo de deje de servicio de otro trabajador en un tren al paso por una estación, dichos períodos no sobrepasarán de manera conjunta los previstos para las paradas técnicas y/o comerciales.

12.^a Se establece la aplicación a todo el personal de conducción de las condiciones recogidas en el Acuerdo de Agente Único de Conducción con la siguiente modificación:

- En los puntos 3.1.1 y 3.1.6, las referencias a las jornadas del artículo 212 se entienden referidas a este Marco Regulador.
- Para servicios de mercancías, el punto 3.1.2. se modifica en el sentido siguiente:

La conducción continuada se considerará interrumpida cuando se disfrute de un período de descanso de cuarenta y cinco 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 apartado anterior, si bien la empresa procurará que se realice en una estación abierta que presente las instalaciones necesarias para el refrigerio y aseo del maquinista, se podrá producir en la propia locomotora y el maquinista conozca que lo va a realizar.

13.^a Las compensaciones por los excesos de jornada realizados serán las siguientes:

- Horas extraordinarias: ciento cinco minutos de descanso por cada sesenta minutos de exceso.
- Horas de mayor dedicación: noventa y nueve minutos de descanso por cada sesenta minutos de exceso.
- Horas de merma de descanso: noventa minutos de descanso por cada sesenta minutos de exceso.

El cómputo de las horas correspondientes por cada concepto será independiente del resto, sin que en ningún caso se deduzcan unas de otras, si bien se acumulará el tiempo de descanso correspondiente a todos los conceptos para generar el disfrute de la compensación.

14.^a Regulación de las Actividades Complementarias (A.C.), Reserva y Servicios Complementarios (S.C.).

Actividades complementarias (A.C.).

Es la situación que incluye las funciones de servicio de depósito y maniobras, así como el repostaje y las operaciones necesarias para situar y/o apartar a vías secundarias o depósitos, locomotoras, ramas y composiciones.

En los cuadros de servicio de Cercanías, cuando estas operaciones requieran la circulación de trenes de número, se computarán los minutos reales de conducción.

En las claves puras de A.C. no corresponden tiempos de toma y deje del servicio.

En el caso de las claves que incorporen períodos de A.C. y además trenes de línea, o lanzadera o pasos, en ningún caso se computarán como A.C. los tiempos de toma y deje del servicio. Las situaciones de AC responderán a necesidades de la actividad productiva en los cuadros de servicio.

Reserva.

Se define el servicio de reserva como el destinado a cubrir las incidencias y necesidades acaecidas en el normal desarrollo del servicio.

Las reservas no podrán iniciar o finalizar el servicio entre las 0 y las 6 horas, excepto en cuadros de servicios de viajeros que podrán hacerlo en el horario necesario para asegurar el inicio y la finalización de los servicios.

Con carácter general las reservas cubrirán las incidencias relativas a su cuadro de servicio, excepcionalmente se podrán realizar servicios correspondientes a otros cuadros de servicio, sin perjuicio de la captura de dichas actividades en el cuadro de servicio al que pertenezca el agente que lo realiza.

Cuando el trabajador sea requerido para la realización de un servicio, la Empresa preverá la finalización de la jornada en la propia residencia lo más próximo al horario previsto en el cuadro de servicio. Cuando una reserva cubra una incidencia se compensarán los excesos realizados conforme a lo establecido en el Acuerdo de Desarrollo Profesional de Conducción.

Cuando la incidencia a cubrir comprenda un turno con descanso fuera de la residencia, se compensará con dos días de descanso adicionales, o tres si el turno comprendiera tres fechas.

Si la finalización del servicio se produce en el descanso cíclico previsto en el cuadro de servicio, la Empresa compensará al trabajador con otro día de descanso. No se cubrirán turnos con descanso fuera de la residencia cuando el servicio esté grafiado el día previo a un descanso cíclico.

Servicios complementarios (S.C.).

La situación funcional denominada servicios complementarios (S.C.) engloba y unifica todas las funciones correspondientes a las situaciones de actividades complementarias y reserva.

Cada cuadro de servicio incluirá las claves puras de S.C. necesarias para cubrir las necesidades e incidencias del mismo con una duración mínima de seis horas y máxima de ocho, no pudiendo iniciar o finalizar los SC entre las 0 horas y las 6 horas, salvo la excepción recogida para los cuadros de servicio de viajeros en el apartado «Reserva»

Todas estas funciones y situaciones incluidas bajo la denominación de S.C. se podrán realizar indistintamente en la misma jornada de trabajo y cuantas veces sean necesarias hasta completar la jornada. La existencia o no y el número de estas claves de S.C. será potestad exclusiva de la Empresa.

En el supuesto de que se pase de una situación de S.C. a la realización de un servicio de conducción de línea, de pasos o de lanzadera, se computará, a partir de ese momento, el servicio realizado.

En los S.C. no corresponden tiempos de toma y deje del servicio.

Disposición transitoria tercera.

Con anterioridad a la entrada en vigor de este documento se acordarán los procedimientos oportunos para que se realicen las notificaciones, dotando la Empresa a los trabajadores de las herramientas tecnológicas necesarias para este fin.

Procedimiento de Notificaciones.

Se crea un grupo de trabajo a fin de determinar el procedimiento y los medios tecnológicos necesarios que aseguren la mayor efectividad del mismo.

En tanto en cuanto el grupo de trabajo finalice los trabajos encomendados, las comunicaciones entre Empresa y trabajador y viceversa se regirán por el principio de la buena fe de ambas partes, manteniéndose el teléfono móvil operativo el tiempo necesario para dar cumplimiento a las condiciones laborales recogidas en el vigente Acuerdo de Desarrollo Profesional.

II. Adecuación del marco normativo de los MMII/jefes de Maquinistas en Funciones de Formación, Seguridad y Gestión.

1.^a Dado que las funciones profesionales asignadas al Colectivo de Mandos Intermedios Jefes de Maquinistas exigen iniciativa y libertad de acción, incompatibles con el establecimiento de un horario de trabajo fijo, se establece que su volumen de trabajo será el adecuado al régimen de jornada ordinaria semanal establecida como norma general en el Convenio colectivo.

No obstante lo anterior, atendiendo a las particularidades de los puestos de trabajo con funciones de Seguridad, Formación y/o Gestión, les será de aplicación lo siguiente:

- Con carácter general, la distribución normal del servicio se realizará en régimen de descanso dominical.
- Para el personal adscrito a puestos de trabajo que requieran la realización de turnos que no permitan los descansos semanales en sábados, domingos y festivos, la distribución normal del servicio se realizará con un ciclo de cinco días de trabajo y tres de descanso y otro ciclo de cinco días de trabajo y dos de descanso, que conlleva el disfrute de doce festivos.

2.^a Los excesos que sobre la jornada ordinaria de trabajo puedan producirse, se compensarán exclusivamente con tiempo de descanso equivalente, así como los dos festivos restantes. En ambas situaciones se integrarán con los períodos vacacionales.

3.^a La Dirección de la Empresa se compromete a posibilitar en las próximas compras de material, siempre que técnicamente sea posible, la incorporación de asientos en los vehículos ferroviarios para la realización de sus funciones.

5. Sistema retributivo

El sistema retributivo consta de un componente fijo y un componente variable. Así mismo, consta de complementos de puesto que percibirán aquellos trabajadores que realicen funciones de conducción en vehículos motores o funciones de Seguridad, Formación y/o Gestión.

Todos los conceptos retributivos están afectados por incidencias tal como establece la Ley de la Seguridad Social y la Normativa, con excepción de lo que expresamente se determine para algún concepto específico en el Acuerdo de Desarrollo Profesional.

C) Componente Fijo.

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

Cada trabajador, percibirá por este concepto las siguientes cantidades: (Valores año 2011):

– Mando Intermedio Jefe de Maquinistas:

- MIJM A: 39.844,32 €/año.
- MIJM B: 39.844,32 €/año.

– Maquinista Jefe del Tren:

- MJT: 33.050,54 €/año.

– Maquinista:

- M: 26.530,43 €/año.

– Maquinista de Entrada:

- ME: 17.567,61 €/año.

Además, los trabajadores de los grupos que a continuación se relacionan, percibirán dos pagas extraordinarias que se abonarán junto con la nómina ordinaria de junio y diciembre por el valor bruto anual que se señala en el siguiente cuadro:

	Valor bruto anual 2011 – Euros
Maquinista Jefe de Tren	4.246,44
Maquinista	4.080,00
Maquinista de Entrada	3.784,44

Las pagas extraordinarias no están afectadas por incidencias de I.T. derivada tanto de accidente de trabajo como de enfermedad común.

D) Complemento de Puesto.

Con carácter general, se determina un complemento de puesto para los trabajadores que realicen funciones del colectivo de conducción, que retribuirá asimismo la capacitación y la experiencia profesional, quedando por tanto absorbidas y compensadas las cantidades que por concepto de antigüedad vinieran percibiendo los trabajadores y desapareciendo este concepto del sistema retributivo. Del mismo modo, se define un complemento de puesto por actividades de Seguridad, Formación y/o Gestión, que también retribuirá la capacitación y la experiencia profesional.

(Valores año 2011)

– Complemento de Conducción:

- MIJM (A): 7.200,90 €/año.
- MIJM (B): 5.143,50 €/año.
- MJT: 7.200,90 €/año.
- M: 2.057,40 €/año.
- ME: 1.028,70 €/año.

– Complemento de Seguridad, Formación y/o Gestión:

- MIJM: 257,20 €/mes.
- MJT: 257,20 €/mes.
- M: 257,20 €/mes.

– Complemento de Gestión:

- ME: 154,31 €/mes.

El pago de estos complementos se abonará mensualmente y tendrán naturaleza salarial a efectos del cálculo del salario regulador y de las garantías sobre percepciones fijas y brutas del trabajador establecidas en la Normativa Laboral vigente. En el caso de que las actividades de Seguridad, Formación y/o Gestión no se realizaran durante un mes natural completo, se abonará a razón de doce euros con ochenta y seis céntimos de euro por día de trabajo en las actividades reseñadas. Se garantizará el abono de la diferencia existente entre la cuantía máxima mensual del Complemento de Seguridad, Formación y/o Gestión, o del Complemento de Gestión en el caso de los Maquinistas de Entrada, y la cantidad efectivamente percibida por cada trabajador en concepto de gastos de viaje.

Del mismo modo, la percepción del complemento por Seguridad, Formación y/o Gestión será incompatible con la indemnización diaria por Gastos de Viaje.

Complemento para personal de conducción en actividad de pruebas y recepción de material.

Teniendo en cuenta la idiosincrasia de la prestación del servicio en actividades de pruebas y recepción de material, se establece un Complemento de Actividad que retribuye la disponibilidad y la distribución irregular de la jornada, así como los desplazamientos prolongados.

Dicho Complemento de Actividad se devengará mientras se realicen de manera exclusiva actividades de pruebas y recepción de material y su valor es de 670 €/mes por 12 mensualidades y está afectado por incidencias (IT, Huelga, sanción). Cuando no se realice de manera exclusiva la actividad de pruebas o recepción de material, la cuantía económica mensual a percibir será alícuota a los días naturales del mes (sobre 30 días) en actividad de pruebas o recepción de material.

Gastos de Viaje:

En sustitución de los gastos de manutención en concepto de traslaciones se recogen en el artículo 348 del X Convenio colectivo de RENFE, en el acuerdo de 30 de julio de 2001 sobre gastos de viaje, incorporado al XIV Convenio colectivo de RENFE, y en los acuerdos de desarrollo de la cláusula 30ª del mismo XIV Convenio colectivo, se establece una compensación global de naturaleza no salarial por día de trabajo efectivo en cuadros de servicio de conducción de doce euros con ochenta y seis céntimos de euro, con independencia del número de horas trabajadas. Se entiende que esta cantidad global diaria, compensa cualquier gasto que tenga el trabajador como consecuencia de su actividad laboral de conducción a excepción del alojamiento, que continuará facilitándose por la empresa en las condiciones anteriores al presente Marco Regulator. Esta regulación, anula y sustituye a cualquiera otra de carácter indemnizatorio que por este concepto se viniera percibiendo.

E) Componente Variable.

Este componente recoge las retribuciones ligadas a la cantidad y calidad del servicio prestado. Anula y sustituye todas las percepciones actuales por primas.

El componente variable se desarrollará en función de parámetros objetivos relacionados con cada Área de Actividad.

Disposición transitoria cuarta.

Los MMII/Jefes de Maquinistas que en la actualidad ostenten el nivel A permanecerán en el mismo nivel.

Aquellos MMII/Jefes de Maquinistas que en la actualidad ostentan los niveles B o C se clasificarán como MMII Jefe de Maquinistas nivel A siempre y cuando acrediten tener en vigor el título de conducción de categoría B. En caso de que no acrediten tal condición se clasificarán como nivel B.

Disposición transitoria quinta.

Se crea un complemento personal que integrará así los conceptos retributivos que se perciban previa entrada en vigor al Acuerdo de Desarrollo Profesional de Conducción que a continuación se relacionan:

- 354 Complto. Difer. Prima (Un.Traccion).
- 310 Comp. Garant. C. Fijos Acop. Definit.
- 312 Garantía Salar. Acoplamiento. Sobrante.
- 210 Compto. Pers. No Apto Definitivo.

Disposición final.

En el plazo máximo de cuatro meses desde la firma de este Desarrollo Profesional, la Dirección de la Empresa publicará una convocatoria de acceso a Mando Intermedio Jefe de Maquinistas, a la que concurrirán los actuales Auxiliares de Depósito que voluntariamente lo deseen, debiendo superar la prueba correspondiente obteniendo la calificación de apto. En el caso de que el trabajador rehúse dicho ofrecimiento o no supere la prueba correspondiente se clasificará como Maquinista Jefe del Tren y realizará funciones de gestión, manteniendo a título personal las percepciones retributivas previas a la entrada en vigor del presente Marco Regulator.

Asimismo, la Dirección de la Empresa y la representación de los Trabajadores identificarán las situaciones del personal de conducción con pérdida de facultades en espera de acoplamiento, estudiando las condiciones laborales y económicas de integración en Desarrollo Profesional.

Regulación de la prima variable del marco regulador de conducción

1. Principios generales

De conformidad con lo establecido en el sistema retributivo del Marco Regulador de Conducción de fecha 16 de julio de 2008 donde se recogen las funciones, condiciones laborales y el nuevo sistema retributivo, se desarrolla en este documento la Prima Variable de Conducción.

Los valores establecidos para el cálculo de la Prima Variable reflejados en las tablas en los apartados siguientes relativos a cada una de las Áreas de Actividad han tenido en cuenta y por tanto se entienden retribuidas la totalidad de las actividades y funciones recogidas en el Marco Regulador de Conducción.

Los datos de minutos de conducción que permitan el seguimiento, control y abono de la Prima Variable, se obtendrán de las fuentes oficiales de medición que genere cada Área de Actividad y serán facilitados mensualmente a la RLT incluyendo el personal que presta servicio en los cuadros de servicio del ámbito de la representación, así como los trabajadores medios en los mismos.

El Área de Mercancías entregará mensualmente a cada trabajador, con carácter individual la información diaria para el seguimiento de su producción, y jornadas.

El Área de Actividad de Viajeros únicamente deberá informar de los minutos tren de conducción que sobrepase la actividad prevista, así como los tiempos de exceso a compensar.

2. Personal que presta servicios de Conducción en un cuadro de servicios

Se entiende por personal que presta servicio en un cuadro de servicio a todos los trabajadores adscritos al mismo para realizar servicios de conducción efectiva. A efectos de cálculo de trabajadores medios del cuadro de servicio no se tendrán en cuenta los días en situación de sanción, huelga de 24 horas, IT derivada de Enfermedad Común o Accidente de Trabajo y licencias sin sueldo ni a los trabajadores que realicen funciones de seguridad, formación y gestión.

2.1 Estructura de la regulación de la prima variable del marco regulador de conducción.

La Prima Variable de Conducción es de cómputo anual y se compone de dos partes:

Prima Variable de Producción «PV1» Es de naturaleza global y estará directamente relacionada con la productividad del cuadro de servicio cuya unidad de medición es el minuto de conducción en tren de número.

Prima Variable de Producción «PV2» Es de naturaleza global y estará directamente relacionada con parámetros de calidad, actividad y productividad global por Área de Actividad y en los ámbitos que se determine en cada caso.

Los valores de referencia establecidos para los diferentes ejercicios que servirán de base para el cálculo tanto de PV1 como PV2 están reflejados en las tablas para cada una de las Áreas de Actividad.

3. Fórmula de abono de la Prima Variable de Producción

3.1 Adelanto a cuenta de la Prima Variable «PV1» Y «PV2».

El adelanto a cuenta de la citada Prima Variable de Producción se realizará en 12 mensualidades tomando como base de cálculo la cuantía alcanzada en el ejercicio anterior que se hubiera tenido en el cuadro de que se trate.

Valor mensual del adelanto por trabajador = $\frac{\text{Producción anual real alcanzada el año anterior/trabajadores medios adscritos}}{12} \times 0,84$

Para el adelanto de la Prima Variable del primer ejercicio o cuando se trate de cuadros de servicio de nueva creación se efectuará una estimación en función de la producción y el número de trabajadores previstos en cada cuadro para el ejercicio completo. El importe mensual del adelanto para cada trabajador será el resultante de la siguiente fórmula de cálculo:

$$\text{Valor mensual del adelanto por trabajador} = \frac{\text{Estimación del (valor de la producción anual planificada / trabajadores medios previstos adscritos)} \times 0,84}{12}$$

La cantidad resultante se abonará por clave de nómina al efecto. Esta cuantía está sujeta, en su caso, mensualmente a cotización a la Seguridad Social e IRPF y afectada por incidencias (I.T. derivada de A.T. y/o E.C.; licencias sin sueldo; huelgas de 24, horas sanción).

3.2 cálculo y liquidación del concepto.

Cálculo de la Prima Variable «PV1»:

Su valor será para el ejercicio completo el que resulte del sumatorio de todos los minutos de conducción de trenes de número realizados, dividido por los trabajadores medios adscritos al cuadro de servicio, multiplicado por el valor de cada minuto según el tramo y Área de actividad que corresponda.

En los periodos inferiores a un año de adscripción a un cuadro de servicios, se computará el tiempo efectivo medido en días de adscripción sobre 365 días anuales.

Cálculo de la Prima Variable «PV2»:

Su valor individual del ejercicio completo, será el que resulte de la aplicación de los parámetros y valores que se especifican en las tablas anexas que serán de aplicación a todos los trabajadores pertenecientes a los ámbitos de las Áreas de Actividad del presente documento.

Liquidación:

Finalizado el ejercicio y evaluada la producción conforme a los parámetros de este documento y sus anexos, se regularizará la prima variable en el primer trimestre del año siguiente liquidando la cantidad que corresponda, con relación al adelanto abonado.

Cada trabajador percibirá la cantidad que le corresponda en función del tiempo que haya prestado servicios de conducción en un cuadro de servicio, multiplicando el número de días naturales en el mismo por la resultante de dividir el valor individual para el ejercicio completo de «PV1» + «PV2» entre 365 días.

A efectos de la liquidación de la prima variable, se detraerá sobre 365 días anuales, los días correspondientes a sanciones, huelgas de 24 horas, licencias sin sueldo, e IT derivadas tanto de accidente de trabajo como de enfermedad común, no incluyéndose dichos días para el cómputo de trabajadores medios adscritos a cada cuadro de servicio. Los trabajadores medios serán el resultado de dividir entre 365 el sumatorio de todos los días de adscripción al cuadro de servicio de cada trabajador exceptuando los días que coincidan con alguna de las situaciones anteriormente descritas.

Durante los periodos formativos derivados de la nueva adscripción a un cuadro de servicio, se abonará al trabajador la retribución variable del último cuadro de servicio al que estuviera adscrito. Dichos trabajadores no computarán como trabajadores medios adscritos al cuadro de servicio por los tiempos de formación empleados en el ejercicio de que se trate.

La gratificación docente se devengará cuando se imparta formación a personal externo o ajeno al colectivo de conducción para su acceso al mismo.

A los efectos de aplicación de las garantías establecidas para las situaciones de incapacidad temporal en la cláusula 14.^a del I Convenio colectivo de RENFE-Operadora, el importe del adelanto a cuenta mensual se tendrá en cuenta para el cálculo del salario

bruto del trabajador. Dicho cálculo se actualizará una vez liquidada la componente variable regularizando las cantidades que corresponda.

4. Personal de Conducción que no presta servicio en Cuadros de Servicios

4.1 Personal de Conducción en funciones de seguridad, formación y/o gestión.

Los trabajadores que a la firma del presente acuerdo ostenten las categoría de MMII Maquinista Jefe del Tren y el personal operativo de conducción, salvo aquellos que les sea de aplicación la cláusula 9ª del XIV Convenio colectivo, y fueren destinados para realizar estas funciones, si no es de forma voluntaria percibirán la misma retribución por la prima variable que le correspondiere al último cuadro de servicio al que estuvieran adscritos.

4.2 Mandos Intermedios de Conducción/Jefes de Maquinistas.

Prima Variable de Producción «PV1» Es de naturaleza global y directamente relacionada con la evolución de la seguridad en la Circulación. Será de aplicación sobre la Tasa de Riesgo Admisible (T.R.A.) que se fija como objetivo para cada ejercicio por el Comité de Dirección de RENFE-Operadora y que se comunicará a la Comisión de Seguridad en la Circulación. Su distribución se fija en las tablas de la Prima Variable por Áreas Operativas.

Prima Variable de Producción «PV2» Es de naturaleza global y estará directamente relacionada con la productividad del personal operativo de conducción en su entorno operacional y funcional. Para establecer su valor se calculará el porcentaje que corresponda según el año, de conformidad con la escala de porcentajes establecidos en la columna «PV2» de las tablas de la Prima Variable por Áreas Operativas cuadro 1 MMII Jefes de Maquinistas.

Los valores y Parámetros de la «PV1» y «PV2» son los recogidos en las tablas de la Prima Variable por Áreas Operativas donde se recogen los valores y parámetros de la Prima Variable del colectivo de MMII Jefes de Maquinista.

5. Cláusula derogatoria

Con la entrada en vigor y aplicación del Acuerdo de Desarrollo Profesional de Conducción quedan derogados todos los conceptos que hasta la fecha, se retribuían por las claves relacionadas en las tablas de la Prima Variable por Áreas Operativas.

Tablas de la prima variable por áreas operativas

1. Área de Actividad AV/Larga Distancia (Valores Año 2011).

Cuadro 1 AV/LD

Área de actividad	Bloques de Minutos tren medios por trabajador /año	Valor MTC – Euros
AV/Larga Distancia	Los primeros 30.000 al valor de	0,165000
	Desde 30.001 hasta 40.000 al valor de	0,170000
	Desde 40.001 hasta 45.000 al valor de	0,175000
	Desde 45.001 hasta 50.000 al valor de	0,180000
	Desde 50.001 hasta 55.000 al valor de	0,185000
	>A partir de 55.001 al valor de	0,210000

(MTC minuto tren).

Se establecen coeficientes correctores para el valor del minuto tren de número, para compensar un volumen superior a la media en tiempos de maniobras, pasos y otras actividades complementarias (AC) en residencias con especial incidencia de dichas actividades en las mismas, de acuerdo con el baremo:

Desde 0 hasta 25.000 minutos de AC: 1,00.
Desde 25001 minutos AC hasta 30000 minutos AC: 1,10.
Desde 30001 minutos AC hasta 35000 minutos AC: 1,15.
Desde 35001 minutos AC hasta 40000 minutos AC: 1,20.
Desde 40001 minutos AC hasta 45000 minutos AC: 1,30.
Más de 45000 minutos de AC: 1,40.

Servicio de Pasos.

Se define el servicio de pasos, que será de aplicación exclusivamente para los cuadros de servicio de Alta Velocidad / Larga Distancia y de Media Distancia, como aquellos movimientos de material o vehículos aislados entre dependencias, bases de mantenimiento, talleres, vías de estacionamiento, etc., y la estación de origen o destino del tren, necesarios para realizar refuerzos, rotaciones o mantenimiento, cuya circulación esté regulada en vías generales con número de tren.

En estas claves no habrá que relacionar expresamente los pasos; dicha relación se figurará únicamente con carácter orientativo y se podrá modificar de acuerdo con las necesidades del servicio.

En las claves puras de pasos no corresponden tiempos de toma y deje del servicio, si bien la empresa grafiará el inicio de las mismas quince minutos antes de la salida del primer paso y la terminación quince minutos después de la finalización del último paso realizado.

La Dirección de la Empresa podrá grafiar el paso, cuando proceda conforme a norma, a continuación y/o anteriormente a la conducción de un tren de línea.

Cuando el maquinista titular de un tren realice dentro de su jornada uno o más pasos, éstos se computarán de la forma siguiente:

Cómputo para los Pasos de AV/ Larga Distancia:

- Cuando el paso se realice en un radio máximo de 6 kilómetros o para realizar un retroceso entre estaciones colaterales, se abonará computándolo siempre como treinta minutos por cada uno de los pasos realizados de estas características.
- Cuando el paso se realice en un radio superior a 6 kilómetros e inferior a 75 kilómetros, se computará como ciento veinte minutos por cada uno de los pasos realizados de estas características; y se podrán efectuar movimientos de material o vehículos aislados tanto en el recorrido de ida como en el de regreso del paso.

Los cómputos señalados en los párrafos anteriores se refieren exclusivamente a efectos del cálculo de la prima variable colectiva, no a efectos de jornada, que será la efectivamente realizada. Los minutos realmente efectuados realizados en los servicios de pasos a efectos de la prima variable no se computan debido a que se sustituyen por los tiempos estimados determinados en los dos párrafos anteriores.

Prima Variable «PV2»:

– La productividad media por residencia, para esta parte de la variable se calculará con relación al volumen de Kilómetros totales del ejercicio del cuadro de servicio realizados por 0,034000 euros, dividido entre el número de trabajadores medios del cuadro de servicio del ejercicio, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\frac{\text{Km totales del ejercicio del cuadro de servicio realizados} \times 0,034000 \text{ €}}{\text{Trabajadores medios del cuadro de servicio del ejercicio}}$$

– Puntualidad. Sobre una referencia máxima de 1.800 € maquinista y año, se establece un objetivo de puntualidad por cada residencia de acuerdo a los siguientes parámetros:

Cuadro 2 AV/LD

Tipo Tren		Alta Velocidad	Alta Gama	Resto Productos
Porcentaje aplicable sobre 1.800 €	100%	≥ 95%	≥ 90%	≥ 85%
	95%	≥ 90% < 95%	≥ 85% < 90%	≥ 75% < 85%
	90%	≥ 85% < 90%	≥ 80% < 85%	≥ 70% < 75%
	0%	< 85%	< 80%	< 70%

2. Área de Actividad de Cercanías/Media Distancia (Valores año 2011)

Prima Variable «PV1»:

El valor del minuto de conducción de tren de número, se establece en función de bloques productivos estructurados en minutos de tren de número acumulados.

Cuadro 3 CER/MD

Área de Actividad	Bloques de Minutos tren medios por trabajador/año	Valor MTC – Euros
Cercanías Media-Distancia	Los primeros 30.000 al valor de	0,170000
	Desde 30.001 hasta 40.000 al valor de	0,190000
	Desde 40.001 hasta 45.000 al valor de	0,200000
	A partir de 45.001 al valor de	0,210000

Los Cuadros de servicios contendrán las situaciones de maniobras, pasos, reservas, depósitos, apartados y posicionamientos de material que sean precisos para garantizar la operatividad y funcionalidad de los mismos.

Servicio de Pasos de Media Distancia:

Se define el servicio de pasos, que será de aplicación exclusivamente para los cuadros de servicio de Alta Velocidad / Larga Distancia y de Media Distancia, como aquellos movimientos de material o vehículos aislados entre dependencias, bases de mantenimiento, talleres, vías de estacionamiento, etc., y la estación de origen o destino del tren, necesarios para realizar refuerzos, rotaciones o mantenimiento, cuya circulación esté regulada en vías generales con número de tren.

En estas claves no habrá que relacionar expresamente los pasos; dicha relación se figurará únicamente con carácter orientativo y se podrá modificar de acuerdo con las necesidades del servicio.

En las claves puras de pasos no corresponden tiempos de toma y deje del servicio, si bien la empresa grafiará el inicio de las mismas quince minutos antes de la salida del primer paso y la terminación quince minutos después de la finalización del último paso realizado.

La Dirección de la Empresa podrá grafiar el paso, cuando proceda conforme a norma, a continuación y/o anteriormente a la conducción de un tren de línea.

Cuando el maquinista titular de un tren realice dentro de su jornada uno o más pasos, éstos se computarán de la forma siguiente:

Cómputo para los Pasos de Media Distancia:

En las claves puras de pasos se computarán a efectos de cómputo de Prima Variable 150 minutos tren cada 8 horas.

Los pasos que no estén en claves puras, a continuación y/o anteriormente a la conducción de un tren de línea se computarán por 20 minutos de conducción, siempre que la distancia sea inferior o igual a 10 kilómetros. Para distancias superiores a 10 kilómetros se analizará el impacto que supone esta regulación en el cálculo de la Prima Variable de Media Distancia.

Los minutos realmente efectuados realizados en los servicios de pasos de claves a efectos de la prima variable colectiva no se computan debido a que se sustituyen por los tiempos estimados determinados en los párrafos anteriores.

Prima Variable «PV2»:

Tiene por objeto incentivar la actividad y evolución del negocio medida en Millones de Viajeros por residencia y ámbito en función de la productividad alcanzada en minutos tren de número según los bloques productivos establecidos para cada una de las citadas residencias y ámbitos

Los parámetros para el cálculo de la PV2 serán los viajeros por residencia y ámbito, así como el valor de PV1 según la siguiente clasificación:

Bloque A.: Residencias de Servicio Cercanías, Media Distancia Convencional y AV/ Media Distancia ubicadas geográficamente en el ámbito de los Núcleos de Cercanías, de más de 240 Millones de Viajeros año.

Bloque B.: Residencias de Servicio Cercanías, Media Distancia Convencional y AV/ Media Distancia ubicadas geográficamente en el ámbito de los Núcleos de Cercanías, de menos de 240 y más de 100 Millones de Viajeros año.

Bloque C.: Residencias de Servicio Cercanías, Media Distancia Convencional y AV/ Media Distancia ubicadas geográficamente en el ámbito de los Núcleos de Cercanías, de menos de 100 Millones de Viajeros año.

Bloque D.: Resto de Residencias no contempladas en los bloques anteriores.

Valoración de PV2 en función de Bloques productivos (Valores año 2011):

Cuadro 4 CER/MD

Min.-tren de número medios por trabajador/año	Euros año/maquinista según clasificación por Bloques (valores año 2011)			
	A - Euros	B - Euros	C - Euros	D - Euros
Más de 50.000	6.000	5.000	5.000	5.000
40.001 A 50.000	4.980	4.480	3.480	3.480
30.001 A 40.000	4.380	3.780	3.180	3.180
25.001 A 30.000	3.480	3.180	2.880	2.880
≤ 25.000	1.000	1.000	1.000	1.000

La clasificación que encuadra las residencias a los efectos del cálculo de la PV2 en lo referente al tipo de bloque, permanecerá vigente en tanto no varíen los parámetros de millones de viajeros al año. En caso de que las variaciones en millones de viajeros año, alterasen la clasificación definida, ésta se regularizará al cierre del ejercicio y servirá de base para ejercicios siguientes en tanto no vuelvan a existir variaciones.

3. Área de actividad de Mercancías y Logística

Prima Variable «PV1»

Recoge las retribuciones ligadas a la producción medida en minutos realizados de tren de número al año.

El valor del minuto de conducción de tren de número, se establece en función de bloques productivos estructurados en minutos de tren de número acumulados y se establece un doble valor en función de las condiciones de conducción del trabajador: Agente único (AU) un solo maquinista, o bien Agente Doble (AD), dos maquinistas en funciones de conducción en un mismo tren.

Se detalla cuadro con los valores del minuto de tren de número por bloques productivos y condiciones de conducción AU-AD. (Valores año 2011)

Cuadro 5 Mercancías y logística

Área de actividad	Bloques de Minutos tren medios por trabajador/año	Valor MTC Agente Único	Valor MTC Agente Doble
Mercancías y Logística	Los primeros 14.000 al valor de	0,110000	0,077000
	Desde 14.001 hasta 28.000 al valor de	0,160000	0,112000
	Desde 28.001 hasta 42.000 al valor de	0,210000	0,147000
	A partir de 42.001	0,306000	0,214200

Los Cuadros de servicios contendrán las situaciones de maniobras, reservas, depósitos, apartados y posicionamientos de material que sean precisos para garantizar la operatividad y funcionalidad de los mismos.

Prima Variable «PV2»:

Tiene como objetivo incentivar la llegada de los trenes al destino previsto. Su valor dependerá de la productividad medida en minutos tren de número/mquinista año.

Para la obtención de dicho valor se calculará la media de minutos de conducción de tren de número por residencia, mediante la división de los minutos de conducción de trenes totales de una residencia entre los trabajadores medios adscritos al cuadro de servicio. Se establece un valor diferente dependiendo de la productividad media por residencia que se alcance cada año; dichos valores se detallan en el cuadro 6. (Valores año 2011)

Cuadro 6 Mercancías y Logística

Media de minutos tren de número por trabajador en la residencia al año	Valor anual por trabajado/año
De 0 a 24.000*	500
De 24.001 a 29.000	1.000
De 29.001 a 34.000	1.500
De 34.001 a 39.000	2.000
De 39.001 a 44.000	2.500
De 44.001 a 49.000	3.000
De 49.001 a 54.000	3.500
> 54.001	4.000

* En las residencias que no se alcance una media de 24.000 minutos/trabajador año se abonará la parte proporcional de 500€ en relación a la productividad anual alcanzada.

Así mismo, su abono estará vinculado al cumplimiento de los objetivos en los porcentajes que se establecen en el Cuadro 7.

Cuadro 7 Mercancías y Logística

Porcentaje alcanzado de trenes llegados al destino previsto	Porcentaje de retribución del importe de PV2
≤ 70 %	0 % de V2
>70 % y ≤ 80 %	80 % de V2
>80 % y ≤ 90 %	90 % de V2
>90 % y ≤ 95 %	95 % de V2
>95 %	100 % de V2

Servicio de Lanzadera:

Se define el servicio de lanzadera, que será de aplicación exclusivamente en los cuadros de servicio de Mercancías, como la realización de la explotación en su ámbito de influencia operativa para atender todos los puntos de servicio del mismo en un entorno de hasta 100 kilómetros desde su residencia, posibilitando un mayor aprovechamiento de los recursos y una mejora en la calidad del servicio de atención al cliente.

La Dirección de la Empresa incluirá en cada cuadro de servicio las lanzaderas que estime necesarias, no siendo preciso relacionar expresamente los trenes a realizar. Para las claves de lanzaderas puras, entendiéndose por pura que la actividad prevista es exclusivamente de lanzadera, la duración de estos servicios será como mínimo de 6 horas.

En el servicio de lanzadera no corresponden tiempos de toma y deje del servicio, si bien la salida del primer tren no podrá efectuarse hasta transcurridos quince minutos desde el inicio y la finalización de las operaciones a la llegada del último tren deberá efectuarse quince minutos antes del final de la jornada.

En los servicios puros de lanzaderas cuando el maquinista realice dentro de su jornada uno o más trenes de número en servicio de lanzadera, se contabilizará a efectos de la prima Variable los minutos tren de número efectivamente realizados, computándose si fueran inferiores, un mínimo de 144 minutos tren por jornada de lanzadera de 8 horas, siendo su valor proporcional cuando la duración de la actividad de lanzadera sea inferior a 8 horas.

Para los servicios de lanzadera que no sean puros el cómputo de los minutos de lanzadera recogidos en el cuadro de servicio, a efectos de prima variable, se realizará de acuerdo al criterio de proporcionalidad establecido en el párrafo anterior, salvo que los minutos de tren de número realizados sean superiores a esta cantidad.

A efectos de prima variable cuando se computen las estimaciones recogidas en los párrafos anteriores no se tendrán en cuenta los minutos realmente realizados.

4. Área de Actividad de Fabricación y Mantenimiento

El personal de conducción que presta servicios de recepción y pruebas de material en Integra percibirán en concepto de prima variable la media de las primas Variables establecidas en los cuadros de servicio de viajeros de la dependencia.

5. Personal de Conducción con actividad exclusiva de Servicios de Depósito

El personal de conducción que la Dirección de la Empresa designe para realizar servicios de depósito de manera exclusiva percibirán en concepto de prima variable anual un 40% de la media de la prima variable establecida por trabajador año del cuadro de servicio en la dependencia donde preste servicio.

6. MM II de Conducción Jefe de Maquinistas

Cuadro 1 MMII Jefes de Maquinista

Nivel	Valores brutos anuales año 2011	
	PV1 – Euros	PV2 – Porcentaje
MIJM A	1.500	35
MIJM B	1000	25

Valoración de PV1 en función de l grado de cumplimiento de los siguientes parámetros:

La percepción de PV1 será porcentual en función del grado de cumplimiento, o no, de la tasa de riesgo admisible (T.R.A.) que se recoge en la Evolución de Seguridad en la circulación (rebases de señal, accidentes de tren y accidentes de maniobra con los siguientes pesos específicos:

- 40%: Rebases de señal.
- 30%: Accidentes de tren.
- 30%: Accidentes de maniobra.

El valor de la PV2 se calculará conforme a los parámetros del cuadro 1 del presente apartado y con arreglo a lo establecido para cada nivel de MMII de conducción aplicando el porcentaje que se recoge y aplicado sobre la media ponderada de las percepciones por PV1 y PV2 de los cuadros de servicio de su ámbito competencial y funcional.

Clave	LIT_Clave
003	COMPLEMENTO ANTIGÜEDAD EMPRESA.
008	ANTIGÜEDAD MANDOS INTERMEDIOS.
020	HORAS A PRORRATA.
021	HORAS EXTRAS ESTRUCTURALES.
022	HORAS EXTR. CONDUCCION E INTERV.
024	HORAS EXTRAS NO ESTRUCTURALES.
032	GRATIFICACION POR TITULO.
034	GRATIFICACION POR MANDO/FUNCION.
036	COMPENSACION POR BRIGADA SOCORRO.
040	P.CONDUC.ACT.COMPL.NO EXCLUSIVAS.
041	PRIMA DE CONDUCCION.
042	C.VAR.CONDUC.LANZAD.DOUBLE AGENTE.
043	PRIMA AYT. MAQ. (C.P.).
050	INDEMNIZACION DEFECTO VIVIENDA.
054	GASTOS LOCOMOCION/CONDUCC.FONDOS.
055	DIFERENCIAS REEMPLAZO CARGO SUP.
110	COMPENSACION FESTIVO TRABAJADO.
113	GRATIFICACION DOCENTE (*).
147	BOLSA DE VACACIONES.
153	COMPENS.DESCANSO REFRIG.TRABAJAD.
170	COMP.MAYOR DEDICACION PERS.COND.
171	COMP.MERMA DESCANSO PERS.CONDUCC.
210	COMPTO.PERS. NO APTO DEFINITIVO.
220	PLUS DE NOCTURNIDAD.
230	COMPLEM.ANTIG.20 ANOS NIVEL SAL.
242	PLUS DE PENOSIDAD.

Clave	LIT_Clave
298	BOLSA VACACIONES MANDOS INTERMEDIO.
302	CPTO.PTO. MI/C BRIGADA SOCORRO.
303	CPTO.PTO.MI/C TOMA Y DEJE.
304	CPTO.PTO.MI/C JORNADA PARTIDA.
305	CPTO.PTO.MI/C NOCTURNIDAD.
310	COMP.GARANT.C.FIJOS ACOP.DEFINIT.
312	GARANTIA SALAR. ACOPLAM.SOBRAANTE.
321	MEDIA EXC.JORN,MAY.DED,MERM.DESC.
322	HORAS TOMA Y DEJE, V.S.S. Y ESP.
333	GRATIFICACION POR IDIOMAS.
335	COMPLEMENTO CONDUCCION RESTRING.
336	COMP.P.AUX.DE DEP. POST. XIV CON.
337	COMPL.F.B.COND.ASPIRANTE MAQT.
345	GRAT.MQTA PRAL/MQTA/AYTE AUT/AYT.
351	CPTO. PERSONAL CONDUCCIÓN.
352	C.PERS.(INC.C-230 EN ANT.C-350)).
354	COMPLTO.DIFER.PRIMA(UN.TRACCION).
359	COMPTO.UNIFICADO DE CONDUCCION.
371	MEDIA EXC JORN, MAYOR DEDIC Y/O MERMA DESC NO APTO.
382	CTO.ACTIVIDAD CONDOC.DOUBLE AGENT.
392	COMPL.CURSO FORM.,EXCEPTO PRIMA.
401	COMPLEM.PLAN OBJ.PROD. XIV CONV.
407	CUMPLIMIENTO OBJETIVOS MI/C.
423	PRIMA F.B.COND.ASPIRANTE MAQT.
427	PRIMA DE ASISTENCIA.
430	GARANTÍA SISTEMAS PRIMAS VIII C.
433	PRIMA POR CONDUCCION RESTRINGIDA.
435	SERVICIOS COMPL. GRANDES LINEAS.
436	COMP.VARIABLE SERV.PASOS GR.LIN.
437	PRIMA REGULARIDAD CERCANIAS.
438	SERVIC.COMPLEMENTARIOS CERCANIAS.
439	C.VAR.CONDOC.LANZADERA AG.UNICO.
440	C.VAR.CONDOC.ACT.COMPL.EXCLUSIVA.
441	C.VARIABLE CONDUCC.AGENTE UNICO.
442	PRIMA CURSILLISTAS EN FORMACION.
443	PRIMA PERIODO DE VACACIONES.
445	COMP. PROD. AUX. DE DEPOSITO.
458	PRIMA PRODUCCION - CERCANIAS.
497	VARIABLE A73-MENSUAL.
551	GAST.VIAJE TRE/COND/INT(TRASLAC).
572	INDEMNIZ.RECEPCION-ENTREGA SERV.
576	INDEMNIZACIÓN JORNADA PARTIDA.

(*) La gratificación docente sólo se mantiene en la impartición de formación práctica al personal externo o ajeno a su colectivo con los valores establecidos en Convenio abonándose por la clave que se determine al efecto.