



ACUERDO de DESARROLLO PROFESIONAL de CONDUCCIÓN

GRUPO RENFE



www.semaf.org Edita SEMAF sindicato español de maquinistas y ayudantes ferroviarios

RESUMEN DE MODIFICACIONES

EDICIÓN	FECHA	MODIFICACIONES
1	01-03-2018	Edición inicial
2	01-04-2020	Incorporación de: <ol style="list-style-type: none"> 1. Acuerdo de la Comisión Negociadora del I C.C. del Grupo Renfe de 27-06-2018. 2. II Convenio Colectivo del Grupo Renfe. 3. Acuerdo desconvocatoria de huelga de SEMAF de 11-04-2019 4. Acuerdo de la Comisión Negociadora del II C.C. del Grupo Renfe de 30-12-19. 5. Punto tercero del acuerdo de la Comisión Negociadora del II C.C. del Grupo Renfe de 23-01-2020 PV2 de AM. 6. Los valores de las tablas salariales actualizadas a fecha 1-01-2020. 7. La modificación motivada por sentencia 857/2019 del T.S. de 11 de diciembre de 2019.
3	01-09-2020	Subsanación de erratas
4	01-09-2021	Actualización de los valores económicos a la subida salarial del año 2021.
5	01-12-2021	Actualizaciones efectuadas por aplicación del III Convenio Colectivo del Grupo Renfe de fecha 04-11-2022: <ul style="list-style-type: none"> • de las situaciones que afectan tanto al cálculo y liquidación de la componente variable; • de los valores económicos a la subida salarial del año 2023.
6	01-04-2023	Incorporación de la modificación motivada por la sentencia del T.S. 582/2023, de 26 de enero de 2023 en la que se determina que la regulación de los SAP es una distribución irregular de la jornada y, como tal, se ve afectada por los 5 días de antelación mínima que la ley impone para efectuar el preaviso.

ÍNDICE

RESUMEN DE MODIFICACIONES	3
ÍNDICE	4
PREÁMBULO	7
1. PRINCIPIOS GENERALES	9
2. CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	10
<i>MMII DE CONDUCCIÓN / JEFE DE MAQUINISTAS</i>	<i>10</i>
<i>PERSONAL OPERATIVO DE CONDUCCIÓN</i>	<i>10</i>
3. CONTENIDO FUNCIONAL	11
<i>GRUPO PROFESIONAL DE MMII Y CUADRO</i>	<i>11</i>
<i>MANDO INTERMEDIO DE CONDUCCIÓN / JEFE DE MAQUINISTAS NIVEL A</i>	<i>11</i>
<i>MANDO INTERMEDIO DE CONDUCCIÓN / JEFE DE MAQUINISTAS NIVEL B</i>	<i>12</i>
<i>GRUPO PROFESIONAL DE PERSONAL OPERATIVO DE CONDUCCIÓN</i>	<i>12</i>
<i>MAQUINISTA DE ENTRADA</i>	<i>12</i>
<i>MAQUINISTA</i>	<i>13</i>
<i>MAQUINISTA PRINCIPAL</i>	<i>14</i>
<i>MAQUINISTA JEFE DEL TREN</i>	<i>14</i>
4.- CONDICIONES LABORALES	16
I.- JORNADAS Y CONDICIONES DE TRABAJO DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN	16
<i>Actividades complementarias (A.C.)</i>	<i>25</i>
<i>Reserva</i>	<i>25</i>
<i>Servicios complementarios (S.C.)</i>	<i>26</i>
DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA	26
PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIONES	26
II.- ADECUACIÓN DEL MARCO NORMATIVO DE LOS MMII / JEFES DE MAQUINISTAS EN FUNCIONES DE FORMACIÓN, SEGURIDAD Y GESTIÓN	27

5. SISTEMA RETRIBUTIVO	28
A) COMPONENTE FIJO	28
B) COMPLEMENTO DE PUESTO	28
<i>Complemento de Conducción</i>	29
<i>Complemento de Seguridad, Formación y/o Gestión</i>	29
<i>Complemento para personal de conducción en actividad de pruebas y recepción de material.</i>	29
<i>Gastos de Viaje</i>	30
C) COMPONENTE VARIABLE	30
REGULACIÓN DE LA PRIMA VARIABLE	31
1. PRINCIPIOS GENERALES	31
2. PERSONAL QUE PRESTA SERVICIOS DE CONDUCCIÓN EN UN CUADRO DE SERVICIO	32
2.1 ESTRUCTURA DE LA REGULACIÓN DE LA PRIMA VARIABLE DEL M.R.C.	32
3. FÓRMULA DE ABONO DE LA PRIMA VARIABLE DE PRODUCCIÓN	33
3.1 ADELANTO A CUENTA DE LA PRIMA VARIABLE PVI y PV2	33
3.2 CÁLCULO Y LIQUIDACIÓN DEL CONCEPTO	34
Cálculo de la Prima Variable PVI	34
Cálculo de la Prima Variable PV2	34
LIQUIDACIÓN	34
4. PERSONAL DE CONDUCCIÓN QUE NO PRESTA SERVICIO EN CUADROS DE SERVICIO	35
4.1 PERSONAL DE CONDUCCIÓN EN FUNCIONES DE SEGURIDAD, FORMACIÓN Y/O GESTIÓN	35
4.2 MANDOS INTERMEDIOS DE CONDUCCIÓN - JEFES DE MAQUINISTAS	35
TABLAS DE LA PRIMA VARIABLE POR ÁREAS OPERATIVAS	37
1.- ÁREA DE ACTIVIDAD AVILD	37
2.- ÁREA DE ACTIVIDAD DE CERCANÍAS /MEDIA DISTANCIA	38
3.- ÁREA DE ACTIVIDAD DE MERCANCÍAS Y LOGÍSTICA	41
4.- ÁREA DE ACTIVIDAD DE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO	44
5.- PERSONAL DE CONDOC. CON ACTIVIDAD EXCLUSIVA DE SERVICIOS DE DEPÓSITO	45
6.- MM.II. DE CONDUCCIÓN JEFE DE MAQUINISTAS	45
ANEXOS	46
ANEXO I. TABLAS DEL SISTEMA RETRIBUTIVO	46
1.- COMPONENTE FIJO	46
3.- COMPONENTE VARIABLE. (Clave 446)	48
3.1.-Variable de Alta Velocidad / Larga Distancia	48
3.2.-Variable de Cercanías y Media Distancia	49
3.3.-Variable de Mercancías	50
3.4.-Variable de Pruebas y Servicio de Depósito	51
3.5.-Variable de MM. II.	51

ANEXO II. REGULACIÓN RECONOCIMIENTOS PSICOFÍSICOS	52
FOM2872/2010	52
Recomendación 2 de la Recomendación Técnica 6/2017 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria	55
DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	57



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 y ser el prestador del servicio público que se le demande y convertirse en instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, respetuoso con el medio ambiente y el consumo energético.

La contribución de todas las Áreas de la Empresa, así como de la Representación Legal 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, dotándolas de un mayor grado de flexibilidad, orientación al cliente y el firme propósito de mejorar las ratios de productividad, lo que así mismo contribuirá a la existencia de un Plan de Viabilidad de futuro en la Empresa.

El presente Desarrollo Profesional, permitirá un mayor aprovechamiento de los Recursos Humanos dentro de las jornadas previstas, evitando así la realización de excesos de jornada y, de producirse éstos por la imprevisibilidad de la explotación ferroviaria, serán compensados exclusivamente por tiempos de descanso. La adaptación a la nueva realidad productiva que aporta el desarrollo Profesional, contribuirá al sostenimiento y la generación de empleo ferroviario atendiendo al Plan de Viabilidad de futuro de la Empresa, así como el desarrollo de las actuaciones que en materia de movilidad geográfica y funcional necesarias.

Este Desarrollo Profesional, integrado por los grupos profesionales de Estructura de Apoyo, Mando Intermedio y Cuadro y Personal Operativo, incluye a todos los trabajadores del ámbito personal del I Convenio Colectivo de Renfe Operadora y será de aplicación, salvo nuevo Acuerdo, a cualquier organización que se establezca. Sustituye y anula toda Norma o Acuerdo que al respecto regulase las materias contenidas en el mismo, excepto las indicadas en este documento.

El presente Desarrollo Profesional, ante la diversidad de los colectivos que integra, regula la convivencia de dos esquemas diferenciados de tratamiento de la antigüedad de sus trabajadores. Por una parte, para el personal Operativo de Conducción, se ha integrado la antigüedad subsumiéndose en los nuevos conceptos que se recogen para este colectivo, siguiendo los criterios establecidos para aquellos colectivos de Estructura de Apoyo, Mando Intermedio y

Cuadro, y como consecuencia de ello se ha eliminado como concepto retributivo. Por otra parte, el personal Operativo de los colectivos de Comercial, Talleres y Administración y Gestión, continuarán devengando y percibiendo el complemento personal de antigüedad, conforme se venía haciendo previamente a la entrada en vigor del presente Desarrollo Profesional.

La implantación del Acuerdo de Desarrollo Profesional, con las nuevas funcionalidades que incorpora, precisará del desarrollo de las acciones formativas necesarias que se incluirán en los Planes de Formación de la Empresa, dirigidas a los trabajadores, con la participación del Consejo Asesor de Formación.

El presente Acuerdo sobre Desarrollo Profesional del personal lleva implícito los siguientes compromisos:

- Como consecuencia de la implantación del presente Acuerdo, no se generarán situaciones de trabajadores no necesarios dentro de los distintos Grupos y Subgrupos Profesionales de la Empresa, ni acciones de movilidad forzosa.
- Ningún trabajador abandonará, como consecuencia del presente Desarrollo Profesional, de manera forzosa, el Grupo o Subgrupo Profesional.

I. 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 TRNL, entendiéndose que las referencias contenidas en dicho artículo se refieren al personal de conducción objeto de este Marco Regulatorio.

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 Principal, el Maquinista (Operador de Conducción) y el Maquinista de Entrada (Operador de Conducción de Entrada).



3. CONTENIDO FUNCIONAL¹

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.

¹ Para mantener la validez de las licencias de conducción de vehículos ferroviarios, de los certificados o de cualesquiera de las habilitaciones, así como para el ejercicio de las facultades que estos documentos confieren, sus titulares, independientemente de la categoría profesional que ostenten en la empresa, deberán haber obtenido, previamente, y renovar cuando proceda, el correspondiente certificado de aptitud psicofísica, en los términos previsto en [el Anexo II](#).

- 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.

GRUPO PROFESIONAL DE PERSONAL OPERATIVO DE CONDUCCIÓN

MAQUINISTA DE ENTRADA

Pertenecen 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.
- Impartir prácticas de conducción de vehículos ferroviarios y de infraestructura de línea.

Promoción: A Maquinista, tras adquirir la experiencia acreditada por la permanencia como Maquinista de Entrada durante dos 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

Pertenecen los trabajadores que poseen en vigor 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.

Promoción: A Maquinista Principal, tras adquirir la experiencia acreditada por la permanencia como Maquinista durante dos 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 PRINCIPAL

Pertenecen 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,

- Tutelar la formación práctica de los Maquinistas y Maquinistas de Entrada.
- Realizar las pruebas de material necesarias de los vehículos ferroviarios.

Promoción: A Maquinista Jefe del Tren, tras adquirir la experiencia acreditada por la permanencia como Maquinista durante cuatro 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 tres vehículos de línea.

MAQUINISTA JEFE DEL TREN

Pertenecen los trabajadores que poseen en vigor 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 Principal,

- 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 Regulator, 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 Regulator 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.

² Exclusivamente para los cuadros de servicio de Renfe Mercancías, los servicios previstos podrán ser modificados, por parte de la Empresa, en las siguientes características: origen, destino, numero de tren, hora de presentación, hora prevista de salida, tipo de material o carga. Estos cambios, y con el fin de hacer una planificación eficaz, se comunicarán verbalmente o mediante comunicación telefónica con el teléfono móvil corporativo con una antelación mínima de dos horas previas a la presentación, y de manera extraordinaria, si esto no fuera posible, durante la misma, no pudiendo adelantarse el horario de presentación en la residencia, salvo conformidad del trabajador, ni retrasarse el horario de finalización del servicio previsto en la residencia en más de dos horas, sobre el horario de finalización del servicio inicialmente previsto, ni superarse las jornadas máximas legales establecidas.

Una vez realizada la presentación la hora de esta no podrá ser modificada.

² Texto incorporado por punto primero del acuerdo de la Comisión Negociadora del II C.C. del Grupo Renfe de fecha 30-12-2019.

Para aquellas situaciones en las que el turno previsto a realizar era con descanso fuera de su residencia y el nuevo servicio asignado sea de inicio y terminación en residencia, una vez efectuado el nuevo servicio en las condiciones establecidas en el párrafo anterior, si el turno siguiente fuera de descanso cíclico se dará por finalizado el turno inicialmente previsto. Cuando el turno siguiente no sea de descanso cíclico, si fuese necesario la realización de un servicio, la hora de finalización de este, no podrá superar la hora de finalización del servicio inicialmente previsto.

Si el nuevo servicio conlleva adelantar la presentación para el retorno a su residencia, el cambio deberá comunicarse antes del inicio del periodo de descanso, salvo conformidad del trabajador.

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 determinada por el listado de ordenación del Colectivo de Conducción. Cuando la adscripción sea con carácter obligatorio, se aplicarán los criterios establecidos en el listado citado en sentido inverso.

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.

Desde el 31 de mayo de 2016 se establece una compensación por desarraigo al objeto de mejorar la conciliación de la vida laboral y familiar que será de aplicación en todos los cuadros de servicios excepto los de cercanías. La citada compensación se producirá cuando en los cuadros de servicio, desde la salida de la residencia hasta el retorno a la misma, se superen veintinueve horas continuadas y consistirá en facilitar un menú (almuerzo o cena) en el hotel donde se realice el descanso. En el caso de no ser posible en el hotel de descanso, la Empresa facilitará un lugar alternativo.³

5ª.- Los cuadros de servicios se conformarán con arreglo a la norma 1ª 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 8ª de este punto, sobre jornadas y condiciones de trabajo del personal de conducción.

³ Texto incorporado por acuerdo 1º de la desconvocatoria de huelga de SEMAF de 10-09-2015.

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 8ª, 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 con cinco días de antelación el horario en el que debe estar disponible para prestar servicio.**⁴ 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 periodo de flexibilidad. El tiempo, en expectativa de servicio, previo al inicio efectivo de la prestación se

⁴ Con base en lo dictaminado en la sentencia del T.S. 582/2023, de 26-01-2023, en la que se determina que se trata de una distribución irregular de la jornada y, como tal, se ve afectada por los 5 días de antelación mínima que la ley impone para efectuar el preaviso, se sustituye el texto original “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 por el incorporado en negrita y cursiva. Es decir, las referencias al preaviso mínimo original se reemplazan por la de “cinco días” establecida en el artículo 34.2 del E.T.

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.

- ⁵ Las modificaciones al Cuadro de servicio en vigor deberán ajustarse a los siguientes criterios:
 - ⁶ Con carácter general, a los trabajadores adscritos a cuadros de servicio de Renfe Mercancías S.A no se les modificarán los días de descanso por la entrada en vigor de un nuevo cuadro de servicio. **Excepcionalmente, sólo se podrán modificar los días de descanso establecidos en el cuadro de servicio en vigor, cuando el incremento o decremento de plantilla y/o cargas de trabajo lo exijan, recuperando la rotación de los días de descanso previstos conforme a lo establecido en la cláusula 5ª, sobre jornadas y condiciones de trabajo del personal de conducción.**
 - Por lo que respecta a las tareas, la modificación se efectuará respetando la estructura del cuadro de servicio en vigor, de tal forma que no se altere la organización de los turnos establecidos.
 - Adecuar los tiempos asignados en cada tarea a la realidad. En especial, el tiempo empleado para el desplazamiento desde el lugar de relevo o finalización del servicio hasta el lugar de descanso donde se finalice la jornada.

⁵ Texto incorporado por acuerdo 1º de la desconvocatoria de huelga de SEMAF de 11-04-2019.

⁶ Texto incorporado por acuerdo 6º de la desconvocatoria de huelga de SEMAF de 10-09-2015 y modificado posteriormente por acuerdo 1º de la desconvocatoria de huelga de SEMAF de 11-04-2019.

- ⁴ Las discrepancias serán resueltas por el grupo de trabajo que se constituirá para analizar conjuntamente los cuadros de servicio con la finalidad de adecuarlos a las prescripciones establecidas en este desarrollo, así como el seguimiento de su aplicación posterior.

6ª.- 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 periodos 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,⁷ no se acumularán más de tres jornadas nocturnas consecutivas, conforme a lo estipulado en el acuerdo de Agente Único de Conducción.

7ª.- 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.

8ª.- 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

⁷ Conforme a lo establecido en el acuerdo de desconvocatoria de huelga de SEMAF de 11-04-2019, lo dispuesto en este párrafo será de aplicación en los CS de Mercancías, aunque conlleve un incremento en costes de personal.

la Empresa para realizar, indistintamente, tareas relacionadas directamente con la producción, o para formación, mediante un preaviso mínimo de cinco días de antelación⁸ a la prestación del servicio, 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 cinco días 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.

9ª.- 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 se dará a conocer a la RLT, los días contenidos en los referidos periodos tendrán el mismo tratamiento que los días señalados en el párrafo anterior.

10ª.- 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.

⁸ Con base a la sentencia 857/2019 de 11 de diciembre las referencia al preaviso mínimo original de “cuarenta y ocho horas” deben reemplazarse por la de “cinco días” establecida en el artículo 34.2 del E.T.

- 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.

11ª.- 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 periodos no sobrepasarán de manera conjunta los previstos para las paradas técnicas y/o comerciales.

12ª.- Además de lo dispuesto en este Marco Regulador, serán de aplicación a todo el personal de conducción las condiciones técnico-laborales recogidas en el Acuerdo de Agente Único de Conducción.

1. La jornada laboral del personal de conducción, regulada en este Marco Regulador, queda modificada con los límites recogidos en los puntos siguientes, que serán de aplicación en el ámbito del presente acuerdo.

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.

2. La conducción continuada se considerará interrumpida cuando se disfrute un periodo 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.⁹

Además, la interrupción a que se refiere el apartado 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.

¹⁰ Para los servicios de mercancías, la interrupción a que se refiere el apartado anterior, si bien la empresa procurará que se realice en una estación abierta que presente las

⁹ El artículo 36. “Tiempos máximos de conducción” del RDSOIF, en su punto 5, establece que “...durante esos 45’ el maquinista no es el responsable del tren a efectos de circulación, ni puede ser requerido para la realización de ningún tipo de servicio, actividad o control aleatoria de alcohol o drogas”

¹⁰ Modificación efectuada a esta condición técnico-laboral del agente único, de la desconvocatoria de SEMAF de 26-03-2000, en la norma 12ª del MRC del ADP del II CC de RO.

- 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.
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, aquellos que circulen a esta velocidad más del cincuenta por ciento del recorrido.
 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.
 5. Cuando el 50% de la conducción se realice en periodo nocturno, la jornada máxima diaria no superará las 7 horas 30 minutos.
 6. En la conducción en múltiple tracción se aplicará lo siguiente:
 - a. 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 de este M.R. y el periodo de conducción continuada recogido en este acuerdo para cada uno de los agentes.
 - b. 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 periodos de descanso efectivo.
 7. Si la jornada de conducción continuada realizada supera las 4 horas, la jornada máxima diaria no superará las ocho horas.

13ª.- 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.

14ª.- 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 periodos 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 A.C. 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 adicional, 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 S.C. 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 trabajador¹¹ 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.

¹¹ Conforme a lo establecido en el acuerdo 2º de la desconvocatoria de huelga de SEMAF de 11-04-19 y en el acuerdo de la Comisión Negociadora del II C.C. del Grupo Renfe de fecha 30-12-2019, a los trabajadores adscritos a cuadros de servicio de Renfe Mercancías S.A, las comunicaciones a las que se hace referencia, se les efectuarán mediante comunicación telefónica con el teléfono móvil corporativo.

II.- ADECUACIÓN DEL MARCO NORMATIVO DE LOS MMII / JEFES DE MAQUINISTAS EN FUNCIONES DE FORMACIÓN, SEGURIDAD Y GESTIÓN

1ª.- 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.

2ª.- 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.

3ª.- 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.

Los valores establecidos en las tablas económicas del presente Marco Regulator han sido calculados con la subida salarial pactada en Convenio Colectivo para este año.

A) 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 en concepto de sueldo la cantidad que figura para la clave 002 en [la tabla de valores componente fijo](#) del anexo I

Además, los trabajadores de los grupos correspondientes a personal operativo, percibirán dos pagas extraordinarias que se abonarán junto con la nómina ordinaria de junio y diciembre por el valor bruto anual que se señala para la clave 009 en la [tabla de valores componente fijo](#) del anexo I.

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

B) 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.

Complemento de Conducción

Cada trabajador, en función del subgrupo al que pertenezca, percibirá la cantidad indicada para la clave 280 en la [tabla de valores complementos](#) del anexo I.

Complemento de Seguridad, Formación y/o Gestión

Cada trabajador, en función del subgrupo al que pertenezca, percibirá la cantidad indicada para la clave 281 en la [tabla de valores complementos](#) del anexo I.

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 lo establecido para la clave 551 en la [tabla de valores componente fijo](#) del anexo I 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 mensual el indicado para la clave 287 en la [tabla de valores complementos](#) del anexo I 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 en actividad de pruebas o recepción de material.

Gastos de Viaje

En sustitución de los gastos de manutención en concepto de traslaciones que 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 a razón de lo establecido para la clave 551 en la [tabla de valores componente fijo](#) del anexo I, 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.

C) 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.

REGULACIÓN DE LA PRIMA VARIABLE

I. PRINCIPIOS GENERALES

De conformidad con lo establecido en el sistema retributivo del Marco Regulator 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, expresados en euros, 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 Regulator de Conducción.

Los datos 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 con representación en el Comité General de Empresa, incluyendo el personal que presta servicio en los cuadros de servicio del ámbito de la representación.

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.

¹² Propiciar el seguimiento y control de los datos para el abono de prima variable de producción del colectivo de conducción, facilitando mensualmente a la Representación Legal de los trabajadores, además de los datos habituales, los siguientes datos que son necesarios para conocer la producción en el Área de Viajeros:

- Minutos Tren suprimidos.
- Minutos Tren exceso por retrasos.
- Minutos Tren exceso por trenes no planificados.
- Minutos Tren de Pasos (AV/LD - MD)

¹² Texto incorporado por acuerdo 2º de la desconvocatoria de huelga de SEMAF de 10-10-2012

2. PERSONAL QUE PRESTA SERVICIOS DE CONDUCCIÓN EN UN CUADRO DE SERVICIO

¹³ 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, maternidad, paternidad, IT derivada de Enfermedad Común o Accidente de Trabajo y licencias sin sueldo, así como todas aquellas situaciones en las que exista una suspensión temporal de la relación laboral, ni a los trabajadores que realicen funciones de seguridad, formación y gestión.

Tampoco se tendrán en cuenta los días de formación adaptativa, es decir, los días en los que se realice formación para la obtención de las habilitaciones/certificados para material e infraestructura.¹⁴

2.1 ESTRUCTURA DE LA REGULACIÓN DE LA PRIMA VARIABLE DEL M.R.C.

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

Prima Variable de Producción "PVI" 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 PVI como PV2 están reflejados en las tablas para cada una de las Áreas de Actividad.

¹³ Texto modificado por el apartado "Reducción de jornada y concreción horaria" de la "cláusula 10ª Conciliación" del III CC del GR.

¹⁴ Texto incorporado por acuerdo 2º de la desconvocatoria de huelga de SEMAF de 10-09-2015

3. FÓRMULA DE ABONO DE LA PRIMA VARIABLE DE PRODUCCIÓN

3.1 ADELANTO A CUENTA DE LA PRIMA VARIABLE PVI 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. No obstante, la Dirección de la Empresa en el caso de cambios significativos sobre las previsiones, informará al Comité General de Empresa para su tratamiento.¹⁵

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

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:

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

¹⁶ La cantidad resultante se abonará por clave de nómina 446. 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, sanciones, maternidad, paternidad, así como todas aquellas situaciones en las que exista una suspensión temporal de la relación laboral).

¹⁵ Texto incorporado por acuerdo 1º de la desconvocatoria de huelga de SEMAF de 10-10-2012

¹⁶ Texto modificado por el apartado "Reducción de jornada y concreción horaria" de la "cláusula 10ª Conciliación" del III CC del GR.

3.2 CÁLCULO Y LIQUIDACIÓN DEL CONCEPTO

Cálculo de la Prima Variable PVI

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 servicio, 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 PVI + PV2 entre 365 días.

¹⁷A efectos de la liquidación de la prima variable, se detraerá sobre 365 días anuales, los días correspondientes a sanciones, huelgas de 24 horas, maternidad, paternidad, licencias sin sueldo, e IT derivadas tanto de accidente de trabajo como de enfermedad común, así como todas aquellas situaciones en las que exista una suspensión temporal de la relación laboral, 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.

¹⁷ Texto modificado por el apartado "Reducción de jornada y concreción horaria" de la "cláusula 10ª Conciliación" del III CC del GR.

Durante los períodos 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 14ª 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 SERVICIO

4.1 PERSONAL DE CONDUCCIÓN EN FUNCIONES DE SEGURIDAD, FORMACIÓN Y/O GESTIÓN

Los trabajadores que a la firma del presente acuerdo ostenten la 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 "PVI". 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.

Los valores y parámetros de la PVI 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.



TABLAS DE LA PRIMA VARIABLE POR ÁREAS OPERATIVAS

I.- ÁREA DE ACTIVIDAD AV/LD

Prima Variable "PVI"

Ver [tablas de valores en el anexo I.](#)

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.

SERVICIO DE PASOS

Se define el servicio de pasos, que será de aplicación exclusivamente para los cuadros de servicio de Alta Velocidad/Larga 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:

- 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 cálculos 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 la cantidad fijada, dividido entre el número de trabajadores medios del cuadro de servicio del ejercicio, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\frac{\text{Km. totales del ejercicio del cuadro de servicio realizados X la cantidad fijada}}{\text{Trabajadores medios del cuadro de servicio del ejercicio}}$$

Puntualidad. Sobre la cuantía de referencia máxima fijada por maquinista y año, se establece un objetivo de puntualidad por cada residencia de acuerdo a los parámetros fijados en la [tabla del anexo I.](#)

2.- ÁREA DE ACTIVIDAD DE CERCANÍAS /MEDIA DISTANCIA

Prima Variable PVI

Ver [tabla de valores en el anexo I.](#)

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

Se define el servicio de pasos, que será de aplicación exclusivamente para los cuadros de servicio 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:

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.

¹⁸ Tratamiento de los pasos de Media Distancia que no estén en claves puras de pasos, para distancias superiores a 10 Km.

Ante la identificación de servicios de pasos de media distancia con recorridos superiores a los 10 kilómetros, ambas partes acuerdan la regulación de la nueva situación desarrollando la prevista en convenio colectivo.

Para ello se aplicará la escala siguiente:

¹⁸ Texto incorporado por acuerdo 2º de Acta de la Comisión Negociadora del I.C.C. del Grupo Renfe de 27-06-2018.

Hasta 10 Kms	20 Minutos
Más de 10 Kms y Hasta 20 Kms	40 Minutos
Más de 20 Kms y Hasta 35 Kms	50 Minutos
Pasos ida y vuelta a la Sagra	120 Minutos

Al igual que en el resto de los servicios de Pasos, los cálculos señalados anteriormente 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 anteriormente.

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 PVI según la clasificación establecida en la [tabla de valores del anexo I](#).

Valoración de PV2 en función de Bloques productivos¹⁹

Ver [tabla de valores del anexo I](#).

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.

¹⁹ Se suprime el bloque E con los valores para los cuadros de cercanías y media distancia de AM mediante acta de la comisión negociadora de 23-01-20

3.- ÁREA DE ACTIVIDAD DE MERCANCÍAS Y LOGÍSTICA

Prima Variable “PVI”

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.

En el [anexo I](#) se detalla cuadro con los valores del minuto de tren de número por bloques productivos y condiciones de conducción AU-AD.²⁰

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.

A efectos de la prima variable se considera minuto tren:²¹

1. Desde que el tren sale de la estación de origen hasta que llega a la de destino, incluidas las paradas intermedias y las maniobras que se realicen durante el trayecto.
2. Los minutos que excedan de los 45 mínimos previstos para la realización del refrigerio.
3. Todos los minutos de maniobra grafiados en los cuadros de servicio se contabilizarán como minutos de conducción de tren, así como los minutos de maniobras que no figuren en las tareas de los cuadros de servicio que tuviesen que realizarse excepcionalmente por necesidades de producción.

²⁰ Esta tabla fue modificada, tanto en la distribución de los bloques como en el valor del minuto-tren, por el punto primero del acuerdo de la Comisión Negociadora del II C.C. del Grupo Renfe de fecha 30-12-2019.

²¹ El texto de los puntos 1º y 2º es incorporado por acuerdo aclaratorio con la Dirección de Renfe-Mercancías sobre el acuerdo de desconvocatoria de huelga de SEMAF de 24-11-2010.

El Texto del punto 3º es incorporado por acuerdo entre SEMAF y Renfe-Mercancías de 01-06-2015

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/maquinista 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 la correspondiente [tabla del anexo I](#).²²

Así mismo, su abono estará vinculado al cumplimiento de los objetivos en los porcentajes que se establecen en la correspondiente [tabla del anexo I](#).

²³ Tratamiento específico para los cuadros de servicio transfronterizos con Francia de Renfe Mercancías.

Atendiendo a las peculiaridades del Cuadro de Servicio transfronterizo con Francia de Renfe Mercancías y para compensar las especiales condiciones que requiere la conducción en dichas infraestructuras; y en base, al tratamiento específico recogido en la cláusula 14.6 del I Convenio Colectivo del Grupo Renfe, los trabajadores adscritos al mismo percibirán el montante adicional a la Prima Variable Total (PVT) por valor diario establecido en [la tabla del anexo I](#), siempre que la media de minutos tren por trabajador en la residencia al año alcance la media de minutos determinada. El abono y liquidación de este montante adicional se realizará con los mismos criterios que la prima variable.

De no alcanzarse la media indicada de minutos/trabajador/año se abonará la parte proporcional de la cantidad fijada en relación a la productividad anual alcanzada.

²² Modificación incorporada por punto primero del acuerdo de la Comisión Negociadora del II C.C. del Grupo Renfe de fecha 30-12-2019.

²³ Texto incorporado por acuerdo 1º de Acta de la Comisión Negociadora del I C.C. del Grupo Renfe de 27-06-2018.

Entrada en Terminales/Estaciones. (Acuerdo no integrado en convenio)

Conforme a lo establecido en el acuerdo entre SEMAF y Renfe-Mercancías de fecha 23-03-2015 se procederá al incremento automático de los minutos indicados para cada estación/terminal de las relacionadas sobre la hora de llegada asignada por el sistema SITRA.

ESTACIÓN / TERMINAL	MINUTO TREN A AÑADIR
Aboño	5
Abroñigal	15
Bilbao Mercancías	5
Barcelona Can Tunis	10
Cerbere	10
Corbera	10
Córdoba Higuerón	8
Grisén	5
Hendaya	15
Irún	6
Morrot	10
Muriedas	5
Pamplona	7
Poago	10
Puerto Gijón	10
Puerto Seco Coslada	15
Pontevedra	10
Sagunto	10
Silla	5
Santa Catalina	7
Tarragona Clasif.	10
Tarragona Término	10
Trasona	10
Valencia F.S.L	5
Vicálvaro Clasif.	10
Zaragoza Plaza	15

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.

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 Integria percibirá en concepto de prima variable la media de las primas Variables establecidas por trabajador en el cuadro 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 percibirá 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

La percepción de PVI 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 con los pesos específicos reflejados en la [tabla del anexo I](#).

El valor de la PV2 se calculará aplicando el porcentaje que se recoge en la tabla aplicado sobre la media ponderada de las percepciones por PVI y PV2 de los cuadros de servicio de su ámbito competencial y funcional.

ANEXOS

ANEXO I. TABLAS DEL SISTEMA RETRIBUTIVO

(Valores año 2023)

I.- COMPONENTE FIJO

CATEGORÍAS PROFESIONALES DE CONDUCCIÓN	Sueldo (Clave 002) €/ año	(1) Paga Extra (Clave 009) €/ año	(2) Gastos Viaje (Clave 551) €/ día	(3) Gastos Des. Extranjero (Clave 568) €/ comida
Mando Intermedio Jefe de Maquinistas	46.652,40		14,938177	34,269564
Maquinista Jefe del Tren	38.391,48	5.301,96		
Maquinista Principal	31.105,20	5.301,96		
Maquinista (Anterior al I C.C. Grupo Renfe)	30.817,80	5.108,64		
Maquinista (I C.C. Grupo Renfe)	26.751,96	5.108,64		
Maquinista de Entrada	20.406,60	4.765,32		

(1) Se abonan en la nómina de los meses de junio y diciembre.

(2) Por día de trabajo efectivo en cuadro de servicio de conducción, según las condiciones establecidas en el acuerdo.

(3) Cuando se realicen servicios transfronterizos y conforme a norma corresponda su abono.

2.- COMPLEMENTOS

CATEGORÍAS PROFESIONALES DE CONDUCCIÓN	Comple. Conducción (Clave 280) €/ año	(4) Comple. Seg, Forma y/o Gestión (Clave 281) €/ mes	(5) Comple. Conduc. Pruebas (Clave 287) €/ mes
MM.II. Jefe de Maquinistas Nivel A	8.364,60	298,77	778,28
MM.II. Jefe de Maquinistas Nivel B	5.974,68		
Maquinista Jefe del Tren	8.364,60		
Maquinista Principal	5.974,68		
Maquinista (Anterior al I C.C. Grupo Renfe)	2.389,80		
Maquinista (I C.C. Grupo Renfe)	2.389,80		
Maquinista de Entrada	1.194,96	179,23	

(4) Incompatible con la indemnización diaria por Gastos de Viaje. 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 lo establecido para la clave 551 por día de trabajo en las actividades reseñadas.

(5) Si no se realizan de manera exclusiva, la cuantía económica será alícuota a los días naturales del mes en los que se realicen actividad de pruebas o recepción de material.

3.- COMPONENTE VARIABLE. (Clave 446)

3.1.-Variable de Alta Velocidad / Larga Distancia

Valores de la PVI

Bloques de Minutos tren medios por trabajador/año	Valor MTC en €
Los primeros 30.000 al valor de	0,191666
Desde 30.001 hasta 40.000 al valor de	0,197471
Desde 40.001 hasta 45.000 al valor de	0,203281
Desde 45.001 hasta 50.000 al valor de	0,209088
Desde 50.001 hasta 55.000 al valor de	0,214897
A partir de 55.001 al valor de	0,243936
Coeficiente corrector	
De 0 hasta 25,000 minutos A.C.	1,00
Desde 25001 minutos AC hasta 30.000 minutos AC	1,10
Desde 30.001 minutos AC hasta 35.000 minutos AC	1,15
Desde 35.001 minutos AC hasta 40.000 minutos AC	1,20
Desde 40.001 minutos AC hasta 45.000 minutos AC	1,30
Más de 45.000 minutos de AC	1,40

Valores de la PV2

Productividad			
Porcentaje aplicable sobre la referencia por maquinista-año de 2.090,88 €	Alta Velocidad	Alta Gama	Resto Productos
100%	≥ 95%	≥ 90%	≥ 85%
95%	≥ 90% < 95%	≥ 85% < 90%	≥ 75% < 85%
90%	≥ 85% < 90%	≥ 80% < 85%	≥ 70% < 75%
0%	< 85%	< 80%	< 70%

Puntualidad	(Kms totales * 0,039493 €)	/ trabajadores medios
--------------------	------------------------------------	-----------------------

3.2.-Variable de Cercanías y Media Distancia

Valores de la PVI

Bloques de Minutos tren medios por trabajador/año	Valor MTC
Los primeros 30.000 al valor de	0,197471 €
Desde 30.001 hasta 40.000 al valor de	0,220704 €
Desde 40.001 hasta 45.000 al valor de	0,232320 €
A partir de 45.001 al valor de	0,243936 €

Valores de la PV2

Minutos Tren de número medios trabajador / Año	€ / Año trabajador según clasificación por bloques			
	A	B	C	D
Más de 50.000	6.969,60	5.808,00	5.808,00	5.808,00
Desde 40.001 a 50.000	5.785,01	5.204,21	4.042,60	4.042,60
Desde 30.001 a 40.000	5.088,03	4.391,08	3.694,11	3.694,11
Desde 25.001 a 30.000	4.042,60	3.694,11	3.345,65	3.345,65
Menor o igual a 25.000	1.161,60	1.161,60	1.161,60	1.161,60

Clasificación por bloques	
A	Residencias de Servicio Cercanías, Media Distancia y AV/Media Distancia ubicadas geográficamente en el ámbito de los Núcleos de Cercanías, de más de 240 Millones de Viajeros año.
B	Residencias de Servicio Cercanías, Media Distancia 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.
C	Residencias de Servicio Cercanías, Media Distancia y AV/Media Distancia ubicadas geográficamente en el ámbito de los Núcleos de Cercanías, de menos de 100 Millones de Viajeros año.
D	Servicio de Ancho Métrico y resto de residencias no contempladas en los bloques anteriores.

3.3.-Variable de Mercancías

Valores de la PVI

Bloques de Minutos tren medios por trabajador/año	Valor MTC A.U.	Valor MTC A.D.
Los primeros 10.000 al valor de	0,127777 €	0,089444 €
Desde 10.001 hasta 17.000 al valor de	0,185856 €	0,130098 €
Desde 17.001 hasta 30.000 al valor de	0,243936 €	0,170755 €
A partir de 30.001 al valor de	0,355451 €	0,248815 €

Valores de la PV2

Minutos Tren de número medios trabajador/Año	Valor anual por trabajador / Año
De 0 a 15,000 *	580,80 €
De 15.001 a 20.000	1.161,60 €
De 20.001 a 25.000	1.742,40 €
De 25.001 a 30.000	2.323,20 €
De 30.001 a 40.000	2.904,01 €
De 40.001 a 45.000	3.484,81 €
De 45.001 a 50.000	4.065,59 €
> 50.001	4.646,41 €

(*) En las residencias en las que no se alcance una media de 15.000 minutos trabajador/año, se abonará la parte proporcional de 580,80 euros en relación a la productividad anual alcanzada.

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

Bonificación personal Cuadros de servicio transfronterizos con Francia.

Minutos Tren de número medios trabajador/Año	Montante adicional a la PVT (PVI+PV2)
Mayor o igual a 24.000	8,952724 €/día

3.4.-Variable de Pruebas y Servicio de Depósito

Actividad	Montante de variable a percibir
De recepción y pruebas de material en fabricación y mantenimiento.	Media de las primas variables por trabajador/año en el cuadro de procedencia.
Servicio de depósito de manera exclusiva	40% de la media de la prima variable por trabajador/año del cuadro de servicio de la dependencia donde presta servicio.

3.5.-Variable de MM. II.
Valores de la PVI

Nivel	Valor Máximo	Grado cumplimiento TRA
MM.II. Nivel A	1.909,56 €	40% Rebase de señal.
MM.II. Nivel B	1.273,08 €	30% Accidentes de tren. 30% Accidentes maniobra.

Valores de la PV2

Nivel	Porcentaje de aplicación	
MM.II. Nivel A	35 %	Sobre la media ponderada de las percepciones por PVI y PV2 de los cuadros de servicio de su ámbito competencial y funcional.
MM.II. Nivel B	25 %	

ANEXO II. Regulación reconocimientos psicofísicos

FOM2872/2010

Artículo 3.2

Para obtener y mantener la validez de las licencias de conducción de vehículos ferroviarios²⁴, de los certificados o de cualesquiera de las habilitaciones, así como para el ejercicio de las facultades que estos documentos confieren, sus titulares deberán haber obtenido, previamente, y renovar cuando proceda, el correspondiente certificado de aptitud psicofísica, en los términos previstos en esta orden.

Artículo 64. Validez de los certificados de aptitud psicofísica.

1. El certificado de aptitud psicofísica para el personal de conducción tendrá como regla general una validez de un año desde la fecha de su expedición, con la salvedad recogida en el apartado 4.

No obstante lo anterior, el centro homologado de reconocimiento médico podrá prescribir exámenes de aptitud psicofísica más frecuentes, si así lo exige el estado de salud del trabajador.

Todo ello sin perjuicio de los reconocimientos obligatorios establecidos en el artículo 41.5 de esta orden y los que pueden solicitar las entidades ferroviarias respecto de trabajadores apartados del servicio por razones de seguridad en la circulación.

2. No afecta al personal de conducción.
3. El período de validez del certificado de aptitud psicofísica podrá ser reducido, en casos concretos, por el correspondiente centro homologado, en función de los resultados de las pruebas practicadas.
4. Si la renovación de un certificado se realiza en los treinta días anteriores a su fecha de caducidad, la validez del nuevo certificado se extenderá desde la fecha de caducidad del

²⁴ Conforme a lo establecido en el artículo 36. Validez de la licencia, del Capítulo II.- Licencia, “la licencia tendrá una validez de 10 años siempre que se cumplan los requisitos psicofísicos exigidos para su obtención; y será renovable previa constatación por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del mantenimiento de dichos requisitos, conservando su validez, aunque el maquinista deje de prestar sus servicios en una entidad ferroviaria”.

certificado precedente y por el periodo que corresponda en aplicación de lo especificado en los apartados anteriores.

Artículo 41.5

Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 64 de esta orden, **en relación con los plazos de validez del certificado de aptitud psicofísica**, todo titular de un certificado se someterá, por indicación de su superior jerárquico, a reconocimientos psicofísicos adicionales cuando se dé alguna de las circunstancias siguientes:

- a) Hubiere estado involucrado en un accidente o en un incidente de circulación que pudiera haber dado lugar a un accidente.
- b) Se observarán en el titular alteraciones evidentes de su estado físico o psíquico.
- c) Hubiere estado apartado, por enfermedad o accidente, del ejercicio de las tareas de conducción de vehículos ferroviarios durante más de treinta días; así como después de un accidente laboral grave o muy grave. Todo ello sin perjuicio de lo establecido en el anexo IV.

Artículo 63 bis. Recuperación de certificados con el resultado de No Apto.

En aquellos supuestos en los que se emita un certificado con resultado de "no apto", el interesado podrá solicitar un nuevo reconocimiento que confirme dicha decisión o que compruebe si las condiciones que lo motivaron han cambiado. El nuevo reconocimiento, que se podrá solicitar en el mismo o en otro centro homologado, deberá ajustarse a las siguientes condiciones:

- a) Deberá transcurrir un periodo mínimo de al menos tres meses entre ambos reconocimientos.
- b) El solicitante estará en la obligación de poner de manifiesto al segundo centro, la existencia previa de un «no apto» y los motivos que lo justificaron.

En el caso de que, como resultado de esta segunda evaluación, el centro de reconocimiento médico considerase adecuado cambiar la valoración final a "apto", deberá ponerlo en conocimiento de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, para su inscripción en el Registro Especial Ferroviario, y así como del primer centro que emitió el certificado con resultado de "no apto".

Disposición adicional quinta. Alteraciones de las condiciones psicofísicas del personal ferroviario.

Cuando el personal ferroviario afectado por la orden considere que su estado de salud pone en riesgo su aptitud para el trabajo, deberá informar inmediatamente a la entidad ferroviaria de la que dependa.

Cuando la entidad ferroviaria tenga conocimiento, por sí misma o por un médico, de que el estado de salud del referido personal se ha deteriorado hasta el punto de poner en riesgo su aptitud para el trabajo, adoptará inmediatamente las medidas necesarias, incluido exámenes de aptitud psicofísica y si fuera necesario, procederá a la suspensión o en su caso revocación del certificado o habilitación correspondiente y a la actualización en su registro. Además, tomará las medidas necesarias para que, en ningún momento durante el servicio, pueda verse afectada su concentración, atención o conducta por estar bajo la influencia de cualquier sustancia que pudiera afectarles. En los casos de incapacidad laboral de más de tres meses se informará de inmediato al Registro Especial Ferroviario.

Disposición adicional decimocuarta. Medicamentos que pueden perturbar o disminuir las facultades psicofísicas del personal de conducción o circulación.

I. Será responsabilidad del personal referido poner en conocimiento de los facultativos que le vayan a prescribir un tratamiento médico, las exigencias de sus funciones en su puesto de trabajo, solicitando que quede constancia en su historial médico, para que dichos facultativos valoren su compatibilidad con la medicación prescrita.

Los facultativos deberán tener en cuenta dichas exigencias del puesto de trabajo del personal ferroviario antes de prescribir medicamentos, para poder decidir si éstos pueden sustituirse por otros o si la persona no puede llevar a cabo su tarea habitual. Como referencia, se evitarán todos aquellos que hayan sido calificados como susceptibles de "reducir la capacidad de conducir o manejar maquinaria" por la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios y que incluyan la correspondiente advertencia en su prospecto y un símbolo específico en su cartonaje exterior, conforme al Real Decreto 1345/2007, de 11 de octubre, por el que se regula el procedimiento de autorización, registro y condiciones de dispensación de los medicamentos de uso humano fabricados industrialmente.

ANEXO IX. Medicamentos que pueden perturbar o disminuir las facultades psicofísicas del personal de circulación y conducción

I Medicamentos bajo cuyos efectos debe evitarse el ejercicio de las actividades

a. Benzodiazepinas:

N05B: Ansiolíticos:

Alprazolam, Bentazepam, Bromazepam, Clobazam, Buspirona, Clorazepato dipotasico, Clordiazepoxido, Clotiazepam, Diazepam, Halazepam, Hidroxicina, Ketazolam, Lorazepam, Oxazepam, Pinazepam.

N05C: Hipnóticos y Sedantes:

Brotizolam, Clometiazol, Flunitrazepam, Flurazepam, Loprazolam, Lormetazepam, Midazolam, Quazepam, Triazolam, Zolpidem, Zopiclona.

b. Opiáceos:

N02A: Opioides,

N02AA: Alcaloides naturales del opio: Morfina.

N07BC: Fármacos usados en la dependencia a opioides: Metadona, Buprenorfina.

c. Antiepilépticos:

Grupo N. Sistema Nervioso. Subgrupo N03.

Fenobarbital, Primidona, Fenitoína, Etosuximida, Clonazepam, Carbamazepina, Oxcarbazepina, Rufinamida, Tiagabina, Valproico-Ácido, Vigabatrina, Valpromida, Gabapentina, Lacosamida, Lamotrigina, Levetiracetam, Pregabalina, Topiramato, Zonisamida, Retigabina.

2 Medicamentos incluidos en los controles de sustancias

Se realizarán controles para detección de consumo de, al menos los siguientes grupos de medicamentos:

Opiáceos: Benzodi

Recomendación 2 de la Recomendación Técnica 6/2017 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Recuperación de certificados con el resultado de "no apto temporal".

Para la recuperación de certificados de "no apto temporal" se consideran de aplicación el procedimiento y requisitos establecido en el artículo 63bis de la Orden FOM/2872/2010, con las siguientes salvedades:

- a) Como regla general, el interesado podrá solicitar un nuevo reconocimiento, en el mismo o en otro centro homologado, que compruebe si las condiciones que motivaron el certificado "no apto temporal" han cambiado, una vez transcurrido el plazo establecido en el primer reconocimiento. Sin embargo, si ese plazo es superior a tres meses, se podrá solicitar un nuevo reconocimiento, pero respetando el plazo mínimo de tres meses.
- b) En todo caso, serán de aplicación las obligaciones impuestas en el artículo 63 bis al interesado y al segundo centro, en particular, la del interesado de poner de manifiesto al segundo centro homologado, la existencia previa de un "no apto temporal" y los motivos que lo justificaron.



DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

DOCUMENTO	FECHA
<i>Acuerdo de Desarrollo profesional</i>	30-03-2010
<i>Acuerdo CGE – Modificaciones M.R.C.</i>	02-11-2010
<i>Acuerdo CGE – Modificaciones M.R.C.</i>	24-11-2010
<i>Desconvocatoria de SEMAF</i>	10-10-2012
<i>Acuerdo CGE. Personal conducción en actividades de recepción y pruebas de material</i>	26-12-2013
<i>Acuerdo SEMAF – Mercancías. Entradas en terminales</i>	01-03-2015
<i>Acuerdo SEMAF – Mercancías. Minutos tren</i>	01-06-2015
<i>Desconvocatoria de SEMAF</i>	10-09-2015
<i>I Convenio colectivo del Grupo RENFE</i>	01-01-2016
<i>Acuerdo de la Comisión Negociadora del I C.C. del Grupo Renfe</i>	27-06-2018
<i>II Convenio colectivo del Grupo RENFE</i>	01-01-2019
<i>Desconvocatoria de SEMAF</i>	11-04-2019
<i>Sentencia 857/2019 del Tribunal Supremo</i>	11-12-2019
<i>Acuerdo de la Comisión Negociadora del II C.C. del Grupo Renfe</i>	30-12-2019
<i>Sentencia 121/2021 de la Audiencia Nacional</i>	25-05-2021

<i>III Convenio colectivo del Grupo RENFE</i>	04-11-2022
<i>Tablas salariales en vigor</i>	01-01-2023
<i>Sentencia 582/2023, del Tribunal Supremo</i>	26-01-2023



*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, entendiendo que las referencias contenidas en dicho artículo se refieren al personal de conducción objeto de este Marco Regulator.*