CONFEDERACIÓN INTERSINDICAL
Sindicato S.F. Ferroviario

COMUNICADO 81

17/07/2008

www.sindicatoferroviario.com www.intersindical.es
Av. Ciudad de Barcelona, 2, posterior. 28007 Madrid.
Tel: 917749871/72 Inter: 169871/72 Fax: 917749875 Fax inter: 169875
sf.estatal@sindicatoferroviario.com

Mesa de Desarrollo Profesional de RENFE-Operadora: Mesa de Conducción

MAS DE LO MISMO, Y ¿AHORA, QUE?

En el día de ayer se dio continuidad a la reunión de la Mesa de Desarrollo Profesional que venía desarrollándose desde las 11 h. del lunes tal como informábamos en nuestro comunicado 80.

La reunión se convirtió en la presentación del documento que finalmente han consensuado SEMAF y la Empresa en sus conversaciones bilaterales. Tras esta presentación se nos propone a la firma un acta donde dan por finalizados los trabajos de la Mesa de Conducción a falta de acordar, después del verano, el componente variable del sistema retributivo.

Desde el **Sf-Intersindical** hemos manifestado nuestro desacuerdo con el cierre de la mencionada Mesa. Asimismo, hemos insistido en nuestra protesta por la forma en que se ha abordado esta negociación que, finalmente, nos ha abocado a negociar sobre las propuestas de la empresa, con los ritmos de la empresa y ha impedido acometer la negociación desde las reivindicaciones del colectivo ferroviario, con parámetros de homogeneidad, equidad y justicia retributiva.

El documento suscrito por SEMAF y la Empresa contiene aspectos muy peligrosos para el futuro:

- Se abandona definitivamente la negociación de gráficos.
- Desaparece la antigüedad como concepto retributivo.
- Se crea una triple escala salarial para un mismo trabajo.
- Se asignan responsabilidades de funciones comerciales y de atención al cliente al colectivo de conducción.
- Se sitúa en proceso de extinción la categoría de MMII Maquinista Jefe de Tren.

El próximo día 22 se ha convocado la Mesa de Comercial y el día 23 la de Fabricación y Mantenimiento, quedando pendiente de fecha la de Administración y Gestión.

Será en esas reuniones donde CCOO y UGT se den de bruces con la realidad y verán con sus propios ojos el error que han cometido al hacer dejación de su responsabilidad y representatividad, dejando la negociación de conducción en manos exclusivamente del SEMAF y la Empresa.

Así, mientras en la Mesa de Conducción, una vez incluida la variable que se baraja, se consolidará un incremento económico medio de aproximadamente unos 12.000 €/año, la propuesta que se está barajando en las Mesas de Comercial y Talleres es de aproximadamente unos 900 €/año.

Mientras, la Mesa de Administración y Gestión está pendiente de que se cierren las demás para hacer una propuesta de modificación de la Prima para introducir una “limosna” que les permita presentar el “acuerdo global” como algo que afectó a todo el colectivo ferroviario.

Adjuntamos acta de la reunión y el Marco Regulador de Conducción.

.../...

Desde el **SF-Intersindical** hemos presentado propuestas de Clasificación de Categorías para todos los colectivos (Libro Naranja del **SF**). Propuestas que, además de entregar de forma completa, hemos ido planteando en las diferentes reuniones. Asimismo, hemos insistido reiteradamente en la necesidad de elaborar una propuesta unitaria para enfrentar a la de la empresa y exigir que la negociación circulase entorno a esa propuesta unitaria pero, desgraciadamente, el resto de sindicatos ha negado reiteradamente esa posibilidad.

Cuando desde el **SF-Intersindical** realizamos la propuesta de reparto lineal de la financiación específica de todas las Mesas de Desarrollo Profesional, lo hacemos desde el convencimiento de que es imprescindible hacer justicia salarial. No es de recibo que en esta empresa sigan existiendo más de 7000 compañeros y compañeras con percepciones brutas muy inferiores a los 30.000 €/año y a la vez se hagan acuerdos tan desequilibrados como los que se pretenden.

Es hora ya de que quienes se llenan la boca de decirse mayoritarios, quienes imponen su mayoría en muchos ámbitos para excluir, ahora usen esa mayoría y esa representatividad que les dieron las urnas para liderar un frente común que posibilite acuerdos para Comercial, Talleres y Administrativos del mismo trazado económico que el que se va a establecer en Conducción. De no hacerlo demostrarán, una vez más, que no son merecedores de esa mayoría.

Quien apueste por abordar la negociación de las Mesas que quedan, desde la perspectiva de “lo posible”, aceptando como posible lo que la empresa plantea, estará imposibilitando que el colectivo ferroviario consiga el reconocimiento profesional, social y económico que se demanda desde los centros de trabajo.

Quienes opten por un “cierre global” donde unos consiguen 12.000 € y otros solo 900 € (y no todos), serán cómplices de que esta Clasificación de Categorías se convierta en un nuevo desengaño para el colectivo ferroviario, máxime cuando “la realidad coyuntural de la empresa y de la sociedad en general” es exactamente la misma para todos. Defender la consolidación de esta situación no solo puede ser ignorancia. El sindicalismo serio y responsable es el que escucha a las trabajadoras y trabajadores en los centros de trabajo antes de tomar decisiones.

Es indispensable que los acuerdos que finalmente se alcancen sean sometidos a la aprobación del colectivo ferroviario, sobre todo en una situación como la actual, en un momento donde se puede cerrar, después de muchos años de reivindicación de una nueva Clasificación de Categorías, unos acuerdos que no volverán a reabrirse en mucho tiempo.

Desde el **SF-Intersindical** lo tenemos claro:

- Homogeneidad, equidad y justicia en los incrementos retributivos.
- Reconocimiento Profesional, social y económico para todo el colectivo ferroviario.

Insistimos en nuestro llamamiento al resto de sindicatos del Comité General de Empresa para articular un frente común que ponga sensatez a la grave situación en que se encuentra la negociación.

HAY OTRO SINDICALISMO. Afíliate a **SF-Intersindical**

El futuro necesario... ahora más fuertes

Sindicato Ferroviario Av.Ciudad Barcelona 2 posterior, 28007 Madrid -TEL.917749871 Int.169871- FAX: 917749875 Int.169875 sf.estatal@sindicatoferroviario.com

renfe

ACTA DE REUNION ENTRE LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA Y SU COMITÉ GENERAL DE EMPRESA

En Madrid, a las 12:00 horas del día 16 de Julio de 2008, se reúnen en la Sala de Reuniones de la Dirección Corporativa de Recursos Humanos de RENFE-Operadora, las personas que a continuación se relacionan, en calidad y con la representación con la que figuran y que, mutuamente, se reconocen.

Por la Dirección de la Empresa de RENFE-Operadora

José Núñez Blázquez	Director Corporativo de Recursos Humanos
Vicente Camarena Miñana	Director Corporativo de Org. y Desarrollo
Raúl Blanco Aira	Director de Relaciones Laborales
Amador González Aparicio	Director de Org. y RR.HH DG AV / LD
Cecilio Gómez-Comino Barrilero	Director de Org. y RR.HH DG CER / MD
Pedro Molina Dávila	Director de Org. y RR.HH DG Merc. y Log.
José Berenguer Pérez	Gerente de Política Retributiva
José María Nieto Toledano	Jefe de Estudios y Normas Laborales
Juan López Pulido	Jefe de Coordinación de Negociación Colectiva

Por el Comité General de Empresa de RENFE-Operadora

Santiago Pino Jiménez	SEMAF
Carlos Segura Martín	SEMAF
José Ángel García Bastante	CCOO
Juan Manuel León Gallego	CCOO
Agapito Alcarazo Núñez-Barranco	UGT
Jesús Agudo Zarzuela	UGT
Francisco Javier Diéguez González	UGT
Roberto Carrasco de la Torre	CGT
Francisco Rafael González Escudero	SF-Intersindical

La presente reunión se convoca como consecuencia del compromiso adquirido en la pasada reunión con el Comité General de Empresa de fecha 23 de Junio de 2008, habiendo entregado previamente un documento que trata de acercar las posturas expresadas en dicha reunión y que posibilite alcanzar acuerdos en materia de desarrollo profesional amparados en lo recogido en la Cláusula 18ª "*DESARROLLO PROFESIONAL*", del I Convenio Colectivo de RENFE-Operadora.

La Dirección de la Empresa considera que las partes han hecho un gran esfuerzo en confeccionar un documento que sienta las bases para mantener su posición de liderazgo en el sector y seguir siendo el referente del transporte por ferrocarril, dotando a la actividad de la necesaria flexibilidad y orientando su estrategia hacia el cliente.

Así mismo la Dirección de la Empresa al amparo de la cláusula 18ª del I Convenio Colectivo de RENFE-Operadora considera que finalizan, una vez alcanzados los objetivos, los trabajos en materia de Desarrollo Profesional del colectivo de conducción con el documento que se adjunta al acta como ANEXOI, con las siguientes salvedades:

- Dentro del sistema retributivo, la determinación de la Variable se desarrollará en función de la actividad y de los parámetros productivos que se determinen, así como el alcance de la misma.

- El presente Marco Regulador para el colectivo de conducción queda condicionado al acuerdo global de Desarrollo Profesional de conducción de RENFE-Operadora.

SEMAF expresa su satisfacción por el acuerdo alcanzado en Materia de Desarrollo Profesional para el colectivo de conducción.

CCOO manifiesta que aunque el documento presentado por la Dirección de la Empresa, recoge algunas de las propuestas planteadas por esta Organización Sindical, sigue conteniendo carencias. No obstante, no efectuará pronunciamiento definitivo al respecto sobre dicho documento, hasta que el resto de las submesas de Desarrollo Profesional se encuentren en la misma situación de propuesta finalista de la Dirección de la Empresa, en cuyo momento se pronunciará sobre la globalidad de los documentos de la mesa de Desarrollo Profesional (Conducción, Fabricación y Mantenimiento, Comercial y Administración y Gestión), dando así cumplimiento a la cláusula 18 del I Convenio Colectivo de RENFE-Operadora.

UGT considera que el documento entregado por la Empresa debe estar vinculado al resto de acuerdos que deben producirse en torno al Desarrollo Profesional, siendo éste un todo indivisible y, por lo tanto, se reserva su pronunciamiento final al análisis de la globalidad de los distintos documentos que se acuerden para el resto de Colectivos.

CGT no suscribe el documento porque no se recogen sus reivindicaciones. Además manifiesta que, a su entender, la Empresa no está dando un trato equitativo a todos los colectivos que conforman la Empresa, lo que generará conflictividad.

SF-Intersindical manifiesta su desacuerdo con el cierre del Marco Regulador de Conducción y reivindica la necesidad de un acuerdo global para todos los trabajadores y trabajadoras de RENFE-Operadora, con criterios homogéneos y un reparto lineal de la financiación específica destinada a la Mesa de Desarrollo Profesional. Así mismo, manifiesta su oposición al sistema salarial que se plantea, así como la asignación de funciones comerciales y de atención al cliente que se asigna al colectivo de conducción en detrimento de otras categorías del colectivo ferroviario.

Con la firma de la presente acta ambas partes coinciden en la necesidad de intensificar las reuniones que posibiliten la conclusión de los trabajos de Desarrollo profesional previstos en la cláusula 18ª del I Convenio Colectivo de RENFE-Operadora para el resto de colectivos. Una vez alcanzado acuerdo con el Comité General de Empresa en materia de Desarrollo Profesional, se incorporará al Cuerpo del I Convenio Colectivo de RENFE-Operadora con implantación, financiación y desarrollo específico.

Sin más asuntos que tratar finaliza la reunión a las 14:45 horas en el lugar y la fecha señalados en el encabezamiento de esta acta.

POR EL COMITÉ GENERAL DE EMPRESA

SF-i

A. García

F. Díaz

NO CONFORME CGT

POR LA REPRESENTACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA

MARCO REGULADOR DE CONDUCCIÓN

1. PREÁMBULO

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

La contribución de todas las áreas de actividad de la empresa así como de los representantes de los trabajadores, han conformado el presente documento que establece y moderniza las distintas regulaciones que hasta la fecha convivían dispersas en la normativa laboral, dotándolas de un mayor grado de flexibilidad y orientación al cliente. Asimismo las representaciones de los trabajadores y la Dirección de la empresa coinciden en que este nuevo Marco Regulador tiene la firme intención de mejorar las ratios de productividad.

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

2. PRINCIPIOS GENERALES

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

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

A partir de la entrada en vigor del presente Marco Regulador, 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.

3. CLASIFICACIÓN PROFESIONAL

MMII de Conducción/Jefe de Maquinistas

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

Personal Operativo de Conducción

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

Los Maquinistas Principales se integrarán como Maquinistas Jefes del Tren.

Los Maquinistas que a la fecha de la firma del presente Marco Regulador ostenten más de tres años de antigüedad en dicha categoría se integrarán como Maquinista Jefe del Tren.

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

Los Ayudantes de Maquinista Autorizados con menos de un año de antigüedad se integrarán como Maquinistas de Entrada. El cómputo del tiempo de permanencia previo al ascenso a Maquinista se hará tomando como referencia la fecha de ingreso en la categoría de Ayudante de Maquinista Autorizado.

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

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA

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

El personal de conducción que se clasifica en el presente Marco Regulador se ordenará en el listado a que refiere la norma 3ª del Apartado I, Jornadas y Condiciones de Trabajo del Personal de Conducción, del punto 5 Condiciones Laborales del Marco Regulador de Conducción de acuerdo con los siguientes criterios:

- La integración de todo el personal se realizará respetando la ordenación actual en las categorías de procedencia.

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

4. CONTENIDO FUNCIONAL

GRUPO PROFESIONAL DE MMII Y CUADRO

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

Mando Intermedio de Conducción/Jefe de Maquinistas nivel A

Contenido funcional básico del puesto:

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

- Podrán tener a su cargo la instrucción, formación y vigilancia de la correcta ejecución del servicio por el personal operativo de conducción, realizando las comprobaciones necesarias respecto al estado de servicio y funcionamiento correcto de los vehículos ferroviarios.
- Realizarán viajes de acompañamiento de vehículos ferroviarios, así como la ejecución durante la marcha de todas las pruebas necesarias en los vehículos, sus aparatos, materiales y utensilios y/o vehículos auxiliares.
- Gestionarán, diseñarán, coordinarán, desarrollarán e impartirán las acciones de formación continua teórica tanto en línea como en aula (habilitación de vehículos e infraestructura) tanto aptitudinales como actitudinales, realizando para ello el seguimiento de actividad de los maquinistas (acompañamientos) así como la instrucción, vigilancia, cursos, adaptaciones, asesoramientos, campañas y acciones necesarias.
- Participarán colaborando en la investigación de los accidentes e incidencias, sugiriendo las medidas correctoras oportunas tendentes a evitar su repetición.
- Planificarán, programarán y asignarán los servicios encomendados de los recursos tanto humanos como materiales asignados, diseñando y ejecutando el trazado de los turnos de personal y material y proponiendo medidas de mejora y eficiencia de los mismos.
- Realizarán la programación y la supervisión de las acciones de mantenimiento, visita y reparación de los vehículos ferroviarios y del material remolcado.
- Realizarán las acciones necesarias que coadyuven a corregir pautas de riesgo en la conducción, pudiendo adoptar las medidas necesarias que garanticen la prestación del servicio con los niveles de seguridad establecidos.
- Podrá realizar funciones esporádicas de conducción en trenes de pruebas y en aquellos otros que le permitan mantener en vigor su título de conducción B, no ejerciendo en estos últimos como titular del tren.
- Coordinará y colaborará en el acceso y bajada de los viajeros al tren.

Mando Intermedio de Conducción/Jefe de Maquinistas nivel B

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

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

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

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.

Promoción (1): A Maquinista, tras adquirir la experiencia acreditada por la permanencia como Maquinista de Entrada durante al menos tres años, haber superado el curso de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos al amparo de lo establecido en el artículo 22.2 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.
- Impartir prácticas de conducción de vehículos ferroviarios y de infraestructura de línea.

Promoción (1): A Maquinista jefe del Tren, tras adquirir la experiencia acreditada por la permanencia como Maquinista durante al menos tres años, haber superado el curso de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos al amparo de lo establecido en el artículo 22.2 de la ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio, y haberse habilitado de al menos dos vehículos de línea.

Maquinista Jefe del Tren

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,

- Realizar las pruebas de material necesarias de los vehículos ferroviarios.
- Impartir y tutelar la formación práctica y teórica en línea del área funcional de conducción a los trabajadores de la misma o susceptibles de adscribirse a ella, acreditada por los cursos de formación realizados y/o por el desempeño de su actividad

Promoción (1): 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.

(1) La redacción definitiva de estos apartados podrá ser modificada al objeto de reflejar y detallar las diferencias entre los subgrupos profesionales y la articulación de los procesos de promoción.

5. CONDICIONES LABORALES

I.- JORNADAS Y CONDICIONES DE TRABAJO DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

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

1ª.- La Dirección de la Empresa elaborará e implantará los cuadros de servicios del personal de conducción, respetando tanto las normas recogidas en este Marco Regulador como las reguladas por el acuerdo de Agente Único de Conducción, estableciendo las jornadas, los días de descanso, los horarios de inicio, finalización y los servicios a realizar, siendo estos rotativos, así como la compensación en descanso de los días festivos. Éstos se darán a conocer a la Representación Legal de los Trabajadores con la máxima antelación posible y al menos con noventa y seis horas sobre su entrada en vigor.

Los servicios previstos podrán ser modificados comunicándolos con una antelación mínima de dos horas previas a la presentación, no pudiendo adelantarse el horario de presentación ni retrasarse el horario de finalización del servicio previsto en la residencia.

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

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

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.

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.

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 en el día anterior, y en todo caso con al menos catorce horas de antelación, el horario en el que debe estar disponible para prestar servicio. El mismo día de la prestación, se le comunicará al trabajador, con al menos dos horas de antelación, el lugar y la hora de presentación así como el servicio previsto.

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

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

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

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

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 períodos de 8 horas.

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

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 la Empresa para realizar, indistintamente, tareas relacionadas directamente con la producción, o para formación, mediante un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas de antelación a la prestación del servicio, o durante la jornada laboral del último día del ciclo de trabajo cuando se trate del tercer descanso, debiendo recaer en el primer o tercer día del ciclo de tres descansos, cuando solamente se trate de un descanso. La Dirección de la Empresa podrá requerir, con cuarenta y ocho horas de antelación, dos descansos juntos, en ciclos de tres descansos, cuando las necesidades productivas consistan en dos turnos con pernoctación fuera de la residencia.

Se establece que la aplicación de esta flexibilidad se producirá sobre el treinta por ciento del total de los ciclos de descanso, que se identificarán, previamente, priorizando los descansos a requerir. Así mismo, se mantendrá un equilibrio en los requerimientos de disponibilidad entre los trabajadores de cada cuadro horario.

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 período no superior a tres días, sobre la base de su especial trascendencia en el servicio, que dará a conocer previamente a la Representación de los Trabajadores. Los días contenidos en los referidos períodos tendrán el mismo tratamiento que los días señalados en el párrafo anterior.

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

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

- En los puntos 3.1.1 y 3.1.6, las referencias a las jornadas del artículo 212 se entienden referidas a este Marco Regulador.

- Para servicios de mercancías, el punto 3.1.2. se modifica en el sentido siguiente:

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

  Además la interrupción a que se refiere el apartado anterior, si bien la empresa procurará que se realice en una estación abierta que presente las instalaciones necesarias para el refrigerio y aseo del maquinista, se podrá producir en la propia locomotora y el maquinista conozca que lo va a realizar.

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.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA

Con anterioridad a la entrada en vigor de este Marco Regulador 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.

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.

6. 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.

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, pagas extraordinarias, así como todos los restantes conceptos, pluses, complementos e indemnizaciones que, con carácter personal, viniera percibiendo el

trabajador con anterioridad a la presente regulación. El total anual se distribuirá en doce pagas mensuales iguales.

Cada trabajador, percibirá por este concepto las siguientes cantidades:

- Mando Intermedio Jefe de Maquinistas
  - MIJM A 36.500 €/año
  - MIJM B 36.500 €/año
- Maquinista Jefe del Tren
  - MJT 34.500 €/año
- Maquinista
  - M 28.000 €/año
- Maquinista de Entrada
  - ME 19.000 €/año

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
  - MIJM (A) 7.000 €/año
  - MIJM (B) 5.000 €/año
  - MJT 7.000 €/año
  - M 2.000 €/año
  - ME 1.000 €/año
- Complemento de Seguridad, Formación y/o Gestión
  - MIJM 250 €/mes
  - MJT 250 €/mes
  - M 250 €/mes
- Complemento de Gestión
  - ME 150 €/mes

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

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

Gastos de Viaje

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

Las cantidades especificadas en este Marco Regulador son valores a fecha 31/12/08.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA

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

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

DISPOSICIÓN FINAL

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

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