

Madrid, 27 de septiembre de 2005

## ACUERDO EN LA VARIABLE DE AVE

La pasada semana se firmó un acuerdo con la Dirección de la U.N. de Alta Velocidad, en el que se establece un nuevo sistema de cálculo del componente variable de los MM.II. Maquinistas Ave Jefe del Tren para el año 2005 y sucesivos.

Este acuerdo, motivado por la presión ejercida por S.E.M.A.F. a raíz de los problemas surgidos el pasado año con la variable de este Colectivo, ha sido suscrito por nuestro Sindicato junto con C.G.T. y S.F. A la reunión no asistió ningún representante de U.G.T. ni de CC.OO., suponemos que por su desinterés en los motivos de la misma, o bien porque todas las propuestas y alternativas para solucionar este problema han sido planteadas por nuestro Sindicato y no estaban dispuestos a asumirlas.

En dicho acuerdo, además de establecer los objetivos y fijar los valores de cumplimiento correspondientes al año 2005, también se determina el procedimiento a seguir para establecerlos en los años siguientes, tal y como S.E.M.A.F. había demandado.

Asimismo, se han incorporado las garantías que S.E.M.A.F. había solicitado para que el cumplimiento de los objetivos no se viese alterado por causas externas sobre las que, ni el personal objeto de la evaluación, ni la propia U.N. tienen control e influencia alguna, creándose una Comisión de Seguimiento, integrada por representantes de la Dirección de la U.N. y de los Representantes de los Trabajadores, que será la encargada de ir transmitiendo la información relativa al cumplimiento de los objetivos y efectuar el seguimiento, análisis, valoración y fijación de los mismos. También se establecen los criterios necesarios para que los valores de los objetivos de calidad no puedan ser manejados caprichosamente por la Empresa.

Otro punto importante del nuevo sistema es que se consigue que se tengan en cuenta, tanto para la fijación de los objetivos como para su valoración, los servicios que, además de la producción ordinaria o regular, realizan los MM.II. Maquinistas Ave Jefe del Tren, tales como pruebas, simulaciones comerciales, etc.

Con dicho acuerdo creemos que se consigue establecer un sistema de variable por objetivos realizable, motivador y, realmente, objetivo, lejos del anterior sistema en el que sólo existía el proceso de fijar los objetivos en marzo y evaluarlos al cierre del ejercicio, sin realizar ningún tipo de seguimiento y sin tener en cuenta ninguna circunstancia por ajena que fuese, como hubiese sucedido el último año de no ser por la intervención de S.E.M.A.F..

## OBJETIVO CUMPLIDO

LA COMISIÓN EJECUTIVA

**ACTA**

Reunidos el día 22 de septiembre de 2.005, a las 17:30 horas en las aulas de la Unidad de Negocio de Alta Velocidad las personas que a continuación se relacionan, en representación de la Unidad de Negocio de Alta Velocidad y los Representantes del Personal, para la fijación de los objetivos de los MM.II. Maquinista Ave Jefe de Tren y del Interventor Ave Supervisor de Servicios a Bordo de la U.N. de Alta Velocidad.

**Por la Dirección de la U.N. Alta Velocidad**

Ignacio Eiriz Vílvido	Dirección Operaciones
Rafael Lázaro Ortega	Dirección RR.HH.
Francisco González Arellano	Dirección RR.HH.

**Por la Representación del Personal:**

José Maria Blázquez Blázquez	SEMAF
Roberto Sáez Izquierdo	SEMAF
José Luis Hernández Cenalmor	SEMAF
Gabriel Lambás Yuguero	SEMAF
José Caetano Romera	SEMAF
Luis Vergara Escobar	CGT
Carmelo Sierra Palomino	CGT
José Maria Lindo San Facundo	CGT
Gerardo García Prieto	SF

Se figuran los acuerdos de la Comisión para el establecimiento del componente Variable de los Mandos Intermedios Maquinistas Ave Jefe del Tren y del Interventor Ave Supervisor de Servicios a Bordo, según desconvocatoria de huelga de las secciones sindicales de Semaf en Alta Velocidad, y de la representación del Comité General asistente.

Alcanzándose los siguientes

**ACUERDOS:**

Se establece un nuevo sistema actualizado de calculo del componente variable anual para el año 2005 y sucesivos, que podrá ser revisado durante los dos primeros años de vigencia a petición de la representación legal de los trabajadores (RLT) y a partir del tercero, se revisará a petición de cualquiera de las partes.



**Año 2005.**

Según se adjunta en el Anexo I de este acta para el Mando Intermedio Maquinista Ave Jefe del Tren y Anexo II de este acta para el Interventor Ave Supervisor de Servicios a Bordo.

**Procedimiento para años sucesivos**

Se establece el siguiente sistema para la fijación de los valores deseado e insuficiente de los objetivos:

**Para el mando Intermedio Maquinista Ave Jefe del Tren e Interventor Ave Supervisor de Servicios a Bordo.**

**Consumo energético** DESEADO Valor presupuestado +2%  
INSUFICIENTE Valor presupuestado +3%

**Kilómetros Serie 100** DESEADO Valor Presupuestado -1%  
INSUFICIENTE Valor presupuestado -2%

Serie 102 DESEADO Valor Presupuestado -1%  
INSUFICIENTE Valor presupuestado -2%

Serie 104 DESEADO Valor Presupuestado -1%  
INSUFICIENTE Valor presupuestado -2%

Loc.-252 DESEADO Valor Presupuestado -2%  
INSUFICIENTE Valor presupuestado -4%

Talgo 200 DESEADO Valor Presupuestado -2%  
INSUFICIENTE Valor presupuestado -3%

**Puntualidad** LD.- MD Línea Madrid - Sevilla a =<3 Minutos  
DESEADO Valor Presupuestado  
INSUFICIENTE Valor presupuestado -1%

LD.- Línea Madrid - Lleida a =<3 Minutos  
DESEADO Valor Presupuestado  
INSUFICIENTE Valor presupuestado -2,04%

Talgo 200 Línea Madrid - Int. Córdoba a =<10 Minutos  
DESEADO Valor Presupuestado  
INSUFICIENTE Valor presupuestado -3,06%

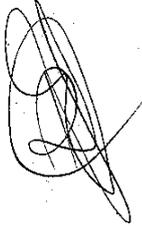
**renfe**

**Calidad, ingresos de tráfico, producción extraordinaria y cláusula única de garantía**

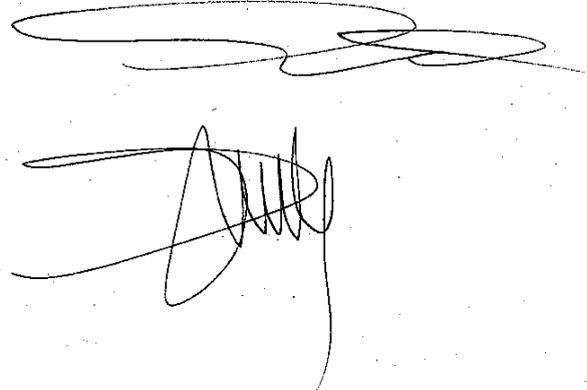
Se mantiene el mismo sistema que el establecido en los anexo I y II para el año 2.005.

En Madrid a las 00:23 horas del día 22 de septiembre de 2005.

**Por la Representación de los  
Trabajadores.**



**Por la Dirección de la U.N.  
Alta Velocidad.**



ANEXO I

OBJETIVOS JEFES DE TREN AÑO 2.005

**INGRESOS DE TRAFICO 60,00%**

>100%	<=103%	103%
>103%	<=108%	108%
>108%	<=110%	115%
>110%	<=115%	118%
>115%		120%

**DESEADO: 251.249,00 € Miles**

En caso de no llegar al valor deseado, el porcentaje de percepción sera igual al porcentaje de ingresos de trafico alcanzado.

**PRODUCCION 20,00%**

			DESEADO	INSUFICIENTE
8%	CONSUMO ENERGETICO		=<16,80	>16,97
3%	KM/VEHICULO S-100	18 Ramas	>=360.939	<357.330
3%	KM/VEHICULO S-104	11 Ramas	>=201.858	<199.840
3%	KM/VEHICULO LOC 252	6 Locom.	>=238.494	<233.724
3%	KM/COMPOSICION T-200	5 composiciones	>=462.105	<452.863

**PUNTUALIDAD 10,00%**

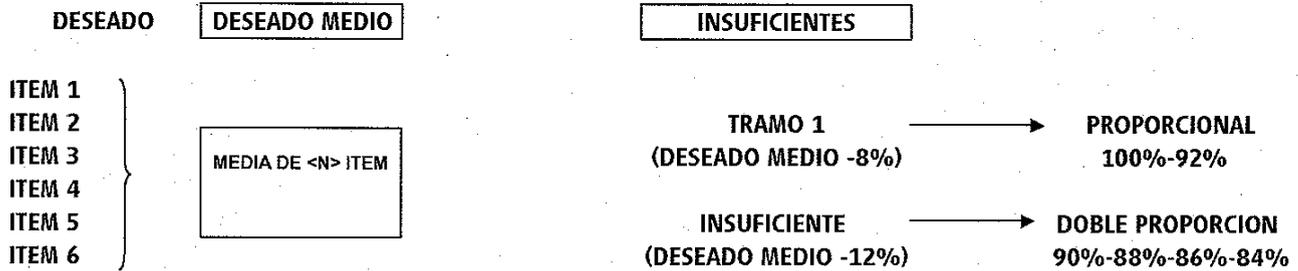
		DESEADO	INSUFICIENTE
2,50%	L.D. MAD.-SEV.=< 3Min.	>=99,50%	<98,50%
2,50%	M.D. MAD.-PUE. CO.-SEV.=< 3Min.	>=99,50%	<98,50%
2,50%	L.D. MAD.-ZGZ-LLE.=< 3Min.	>=98,20%	<96,20%
2,50%	T-200 MAD,-Inter COR=<10 Min.	>=98,00%	<95,00%

**OBJETIVOS DE PRODUCCIÓN Y DE PUNTUALIDAD**

Cuando el valor obtenido en un objetivo sea igual o superior al valor DESEADO, se percibirá el 100% de la cantidad económica de componente variable establecida para ese objetivo. Cuando el porcentaje obtenido sea igual o superior al valor INSUFICIENTE y menor que el DESEADO, la cantidad a percibir será igual al porcentaje alcanzado respecto del valor establecido como DESEADO.

El objetivo de ahorro energético se calculará mediante el mismo procedimiento pero teniendo en cuenta que, en este caso, el cumplimiento del objetivo es que el valor obtenido sea igual o inferior al DESEADO para que la percepción sea del 100%.

**CALIDAD** 10,00%



ITEMS	Enc-2	Enc-1	Deseado
Facilidad subir tren LD Mad-Sev		8	8
Información a bordo LD Mad-Sev	7,8	7,8	7,8
Aspecto y uniformidad LD Mad-Sev	8,4	8,2	8,2
Calidad percibida control acceso LD Mad-Sev	7,6	7,5	7,5
Estabilidad del tren LD Mad-Sev		7,9	7,9
Limpieza del tren LD Mad-Sev		8,2	8,2
Control acceso LD Mad-Lle		7,7	7,7
Información a bordo LD Mad-Lle		8,1	8,1
Restauración asientos LD Mad-Lle		7,9	7,9
Facilidad subir al tren LD Mad-Lle		8,9	8,9
Distribución de asientos LD Mad-Lle		8,6	8,6
Aspecto y uniformidad LD Mad-Lle		8,7	8,7
Amabilidad en el trato LD Mad-Lle		8,6	8,6
Cantidad de trenes MD Mad-Pllno.	6,7	7,2	7,2
Aspecto y uniformidad MD Mad-Pllno.	8,2	8,1	8,1
Facilidad localización personal tren MD Mad-Pllno.	6,5	6,5	6,5
Limpieza interior tren MD Sev-Cor		8,8	8,8
Duración del viaje MD Sev-Cor		8,9	8,9
Facilidad localización personal tren MD Sev-Cor		6,9	6,9
Amabilidad en el trato T200	8,1	7,9	7,9
<b>MEDIA ITEMS</b>			<b>8,02</b>
<b>TRAMO 1</b>			<b>7,378</b>
<b>INSUFICIENTE</b>			<b>7,057</b>

Los datos obtenidos se expresaran en tres decimales

**PRODUCCION EXTRAORDINARIA 2,00%**

**CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE PRUEBAS (EN JORNADAS O KILÓMETROS)**

EL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE CALIDAD SE DETERMINARÁ EN FUNCIÓN DEL VALOR DESEADO MEDIO, EL CUAL SERÁ LA MEDIA DE LOS VALORES DESEADOS ESTABLECIDOS PARA CADA UNO DE LOS OBJETIVOS INDIVIDUALES.

LA FIJACIÓN DEL VALOR DESEADO DE CADA UNO DE LOS OBJETIVOS INDIVIDUALES DE CALIDAD SE REALIZARÁ TENIENDO EN CUENTA LO SIGUIENTE:

Si la tendencia de los valores obtenidos en las 2 últimas encuestas por los objetivos seleccionados es:

Al alza  
Estable  
A la baja

} El valor deseado será el alcanzado en la última encuesta.

**CLÁUSULA ÚNICA**

Para el análisis y valoración de los objetivos del Mando Intermedio Maquinista Ave Jefe del Tren, se tendrán en cuenta los efectos negativos que puedan producir, en la consecución de dichos objetivos, la alteración o supresión del servicio motivada por daños graves en la infraestructura, o la imposibilidad de utilizar esta, debido a:

- Atentados o amenazas terroristas.
- Actos vandálicos.
- Fenómenos meteorológicos o catástrofes naturales extraordinarias (inundaciones, terremotos, grandes nevadas, etc..)
- Los incendios en zonas cercanas a la vía que impidan la normal circulación de los trenes.
- Huelgas y manifestaciones, excluidas las convocadas al personal objeto de evaluación.

Del mismo modo se procederá con:

Las diferencias entre los datos fijados en los objetivos de ingresos de tráfico, de producción y los datos reales conseguidos al final del ejercicio, originadas por no haber puesto en servicio o haberlo hecho mas tarde de la fecha fijada según presupuesto, todos o parte de los trenes de los distintos productos.

En caso de inutilidad o alteraciones importantes de la infraestructura por causa no imputables a la U.N. de Alta Velocidad, que provoque retrasos en la circulación de los trenes, habrá de convocarse la Comisión de Seguimiento de la Variable para su análisis y valoración.

La Comisión de Seguimiento analizará el cumplimiento del objetivo de ingresos de tráfico al cierre del ejercicio, de tal forma que se tenga en cuenta, en caso de que no se alcance el objetivo mencionado, los ingresos que se derivan de la realización de los servicios necesarios para la puesta en marcha de nuevos productos, servicios o corredores.

## ANEXO II

## OBJETIVOS INTERVENTOR AVE SUPERVISOR DE SERVICIOS ABORDO 2.005

## INGRESOS DE TRAFICO

60,00%

>100%	<=103%	103%
>103%	<=108%	108%
>108%	<=110%	115%
>110%	<=115%	118%
>115%		120%

DESEADO:

251.249,00 € Miles

En caso de no llegar al valor deseado, el porcentaje de percepción sera igual al porcentaje de ingresos de trafico alcanzado.

## PRODUCCION

10,00%

			DESEADO	INSUFICIENTE
6%	CONSUMO ENERGETICO		<=16,80	>16,97
1%	KM/VEHICULO S-100	18 Ramas	>=360.939	<357.330
1%	KM/VEHICULO S-104	11 Ramas	>=201.858	<199.840
1%	KM/VEHICULO LOC 252	6 Locom.	>=238.494	<233.724
1%	KM/COMPOSICION T-200	5 composiciones	>=462.105	<452.863

## PUNTUALIDAD

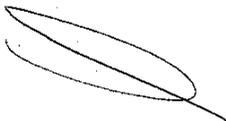
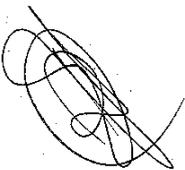
10,00%

			DESEADO	INSUFICIENTE
2,50%	L.D. MAD.-SEV.=< 3Min.		>=99,50%	<98,50%
2,50%	M.D. MAD.-PUE. CO.-SEV.=< 3Min.		>=99,50%	<98,50%
2,50%	L.D. MAD.-ZGZ-LLE.=< 3Min.		>=98,20%	<96,20%
2,50%	T-200 MAD,-Inter COR=<10 Min.		>=98,00%	<95,00%

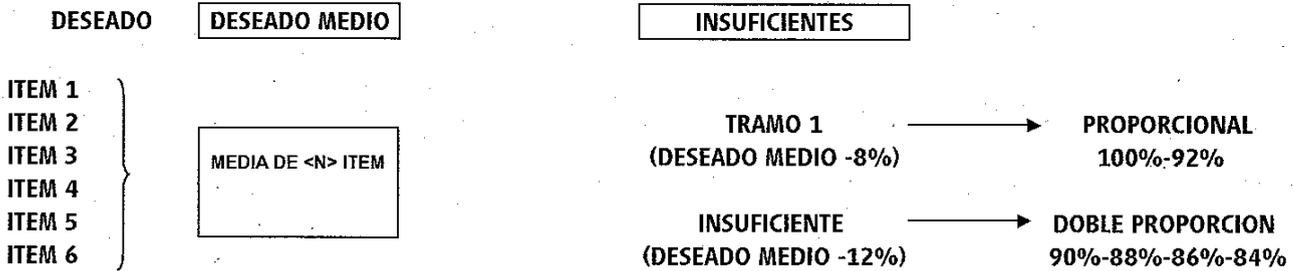
## OBJETIVOS DE PRODUCCIÓN Y DE PUNTUALIDAD

Cuando el valor obtenido en un objetivo sea igual o superior al valor DESEADO, se percibirá el 100% de la cantidad económica de componente variable establecida para ese objetivo. Cuando el porcentaje obtenido sea igual o superior al valor INSUFICIENTE y menor que el DESEADO, la cantidad a percibir será igual al porcentaje alcanzado respecto del valor establecido como DESEADO.

El objetivo de ahorro energético se calculará mediante el mismo procedimiento pero teniendo en cuenta que, en este caso, el cumplimiento del objetivo es que el valor obtenido sea igual o inferior al DESEADO para que la percepción sea del 100%.

**CALIDAD** 20,00%



ITEMS	Enc-2	Enc-1	Deseado
Facilidad subir tren LD Mad-Sev		8	8
Información a bordo LD Mad-Sev	7,8	7,8	7,8
Aspecto y uniformidad LD Mad-Sev	8,4	8,2	8,2
Calidad percibida control acceso LD Mad-Sev	7,6	7,5	7,5
Estabilidad del tren LD Mad-Sev		7,9	7,9
Limpieza del tren LD Mad-Sev		8,2	8,2
Control acceso LD Mad-Lle		7,7	7,7
Información a bordo LD Mad-Lle		8,1	8,1
Restauración asientos LD Mad-Lle		7,9	7,9
Facilidad subir al tren LD Mad-Lle		8,9	8,9
Distribución de asientos LD Mad-Lle		8,6	8,6
Aspecto y uniformidad LD Mad-Lle		8,7	8,7
Amabilidad en el trato LD Mad-Lle		8,6	8,6
Cantidad de trenes MD Mad-PIIno.	6,7	7,2	7,2
Aspecto y uniformidad MD Mad-PIIno.	8,2	8,1	8,1
Facilidad localización personal tren MD Mad-PIIno.	6,5	6,5	6,5
Limpieza interior tren MD Sev-Cor		8,8	8,8
Duración del viaje MD Sev-Cor		8,9	8,9
Facilidad localización personal tren MD Sev-Cor		6,9	6,9
Amabilidad en el trato T200	8,1	7,9	7,9
<b>MEDIA ITEMS</b>			<b>8,02</b>
<b>TRAMO 1</b>			<b>7,378</b>
<b>INSUFICIENTE</b>			<b>7,057</b>

Los datos obtenidos se expresaran en tres decimales

PRODUCCION EXTRAORDINARIA

2,00%

**Realización de Unidades Múltiples y Charter siempre que exista plantilla suficiente para realizar los servicios regulares**

EL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE CALIDAD SE DETERMINARÁ EN FUNCIÓN DEL VALOR DESEADO MEDIO, EL CUAL SERÁ LA MEDIA DE LOS VALORES DESEADOS ESTABLECIDOS PARA CADA UNO DE LOS OBJETIVOS INDIVIDUALES.

LA FIJACIÓN DEL VALOR DESEADO DE CADA UNO DE LOS OBJETIVOS INDIVIDUALES DE CALIDAD SE REALIZARÁ TENIENDO EN CUENTA LO SIGUIENTE:

Si la tendencia de los valores obtenidos en las 2 últimas encuestas por los objetivos seleccionados es:

Al alza  
Estable  
A la baja



El valor deseado será el alcanzado en la última encuesta.

### CLÁUSULA ÚNICA

Para el análisis y valoración de los objetivos del Mando Intermedio Maquinista Ave Jefe del Tren, se tendrán en cuenta los efectos negativos que puedan producir, en la consecución de dichos objetivos, la alteración o supresión del servicio motivada por daños graves en la infraestructura, o la imposibilidad de utilizar esta, debido a:

- Atentados o amenazas terroristas.
- Actos vandálicos.
- Fenómenos meteorológicos o catástrofes naturales extraordinarias (inundaciones, terremotos, grandes nevadas, etc..)
- Los incendios en zonas cercanas a la vía que impidan la normal circulación de los trenes.
- Huelgas y manifestaciones, excluidas las convocadas al personal objeto de evaluación.

Del mismo modo se procederá con:

Las diferencias entre los datos fijados en los objetivos de ingresos de tráfico, de producción y los datos reales conseguidos al final del ejercicio, originadas por no haber puesto en servicio o haberlo hecho más tarde de la fecha fijada según presupuesto, todos o parte de los trenes de los distintos productos.

En caso de inutilidad o alteraciones importantes de la infraestructura por causa no imputables a la U.N. de Alta Velocidad, que provoque retrasos en la circulación de los trenes, habrá de convocarse la Comisión de Seguimiento de la Variable para su análisis y valoración.

La Comisión de Seguimiento analizará el cumplimiento del objetivo de ingresos de tráfico al cierre del ejercicio, de tal forma que se tenga en cuenta, en caso de que no se alcance el objetivo mencionado, los ingresos que se derivan de la realización de los servicios necesarios para la puesta en marcha de nuevos productos, servicios o corredores.

