

## ACTA DE CONSTITUCIÓN DE LA SUBMESA DE CONDUCCIÓN DEL I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-OPERADORA

En Madrid, a las 09:30 horas del día 13 de noviembre de 2007, se reúnen en la sala de la Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos, las personas que a continuación se relacionan, en su calidad de miembros de las respectivas representaciones, de la Dirección de RENFE-Operadora y de la Representación Legal de los Trabajadores de RENFE-Operadora, en orden a la constitución de la Submesa de Conducción que se acordó en la Mesa de Desarrollo Profesional de la Comisión Negociadora del I Convenio Colectivo de RENFE-Operadora, en sesión celebrada el pasado día 6 de noviembre de 2007.

### Por la Dirección de RENFE-Operadora (RDE)

José Núñez Blázquez	Director Corporativo de Recursos Humanos
Raúl Blanco Aira	Director de Relaciones Laborales
Cecilio Gómez-Comino Barrilero	Director de Org. y RRHH DG Cercanías/MD
Estrella Soriano Cuervo	Jefa de Gabinete de Planificación de RRHH
Jesús Adiego Samper	Jefe de RRLD DG Mercancías y Logística
José María Nieto Toledano	Jefe de Estudios y Normas Laborales
Juan López Pulido	Jefe de Coordinación de Negociación Colectiva
Clara Martínez Gómez	Jefa de RRHH

### Por la Representación Legal de los Trabajadores de RENFE-Operadora

Roberto Sáez Izquierdo	SEMAF
Santiago Pino Jiménez	SEMAF
José Ángel García Bastante	CCOO
Juan Manuel León Gallego	CCOO
Jesús Agudo Zarzuela	UGT
Agapito Alcarazo Núñez-Barranco	UGT
Roberto Carrasco de la Torre	CGT
Francisco Santiago Aguayo	SF

Conforme al orden del día previsto, se procede a constituir la Submesa de Conducción y se acuerda que cada una de las dos representaciones que componen la mesa esté integrada por ocho miembros.

A continuación se procede a designar a las personas que actuarán en calidad de miembros de esta Submesa de Conducción por cada una de las dos representaciones, y que son las siguientes:

### Por la Dirección de RENFE-Operadora (RDE)

José Núñez Blázquez	Director Corporativo de Recursos Humanos
Raúl Blanco Aira	Director de Relaciones Laborales
Amador González Aparicio	Director de Org. y RRHH DG AVE/LD
Cecilio Gómez-Comino Barrilero	Director de Org. y RRHH DG Cercanías/MD
Pedro Molina Dávila	Director de Org. Y RRHH DG Mercancías y Logística
Estrella Soriano Cuervo	Jefa de Gabinete de Planificación de RRHH
José María Nieto Toledano	Jefe de Estudios y Normas Laborales
Juan López Pulido	Jefe de Coordinación de Negociación Colectiva

## Por la Representación Legal de los Trabajadores de RENFE-Operadora

Roberto Sáez Izquierdo	SEMAF
Santiago Pino Jiménez	SEMAF
José Ángel García Bastante	CCOO
Ángel López Padillo	CCOO
Jesús Agudo Zarzuela	UGT
Agapito Alcarazo Núñez-Barranco	UGT
Roberto Carrasco de la Torre	CGT
Francisco Santiago Aguayo	SF

Ambas partes manifiestan que los titulares para la sesión de hoy son los figurados en el acta, y aunque se conviene que en aras de mantener un proceso de negociación eficaz sería recomendable que no variasen los integrantes, se podrán modificar de una reunión a otra, dejando constancia al inicio de la misma.

A continuación, la RDE hace entrega de una propuesta de funciones genéricas para el personal de conducción y realiza una exposición sucinta del mismo (este documento se adjunta como anexo número 1).

Para ello propone el siguiente esquema de negociación:

- 1ª fase.- Funciones genéricas.
- 2ª fase.- Condiciones laborales.
- 3ª fase.- Grupos y subgrupos profesionales.
- 4ª fase.- Nuevo sistema retributivo.

Por parte de la RLT se manifiesta que deberán analizar con detalle el contenido del citado documento y en la próxima reunión cada organización sindical expondrá las consideraciones oportunas.

Finalmente, las organizaciones sindicales CC.OO, U.G.T. y S.F hacen entrega de sus plataformas de negociación para esta Submesa de Conducción, las cuales se adjuntan a la presente como anexos 2, 3, y 4, respectivamente.

Sin más asuntos que tratar, finaliza la reunión a las 11:30 horas del día y en el lugar indicados en el encabezamiento de esta Acta.

**POR EL COMITÉ GENERAL DE EMPRESA**

**POR LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA**

The image shows several handwritten signatures in black ink. On the left side, under the heading 'POR EL COMITÉ GENERAL DE EMPRESA', there are approximately seven distinct signatures. On the right side, under the heading 'POR LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA', there are approximately five distinct signatures. The signatures are written in a cursive, somewhat stylized manner.

## CONTENIDO FUNCIONAL DE LOS SUBGRUPOS DEL GRUPO PROFESIONAL DE PERSONAL OPERATIVO POR ÁREAS FUNCIONALES

Cada definición recoge los rasgos fundamentales del puesto de trabajo que define, sin agotar sus funciones, y comprende, en general, las que corresponden a los conocimientos que la caracterizan.

Los trabajadores podrán realizar funciones de otro puesto de trabajo y que no exija conocimientos esencialmente distintos a los indicados, siempre que así lo requieran las circunstancias, cuando el índice de actividades del cometido a desempeñar en la jornada no haga precisa la existencia de otro trabajador o para complementar la actividad normal exigible.

En el desempeño de las correspondientes funciones se emplearán, en su caso, los medios o herramientas informáticas o de cualquier otro tipo que sean precisos, sin que ello suponga un cambio en el contenido de dichas funciones ni en la adscripción del trabajador a otro puesto de trabajo distinto, dado que la realización de las mismas es independiente de los medios que utilicen.

### ÁREA DE CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS

Pertencen a este subgrupo profesional los trabajadores que poseen en vigor el Título de conducción de categoría B, las habilitaciones correspondientes para prestar servicio y que, además, realicen las funciones inherentes a la conducción de los vehículos ferroviarios, así como a las propias de su Área de Actividad. Todo ello sin perjuicio del mantenimiento en vigor de las funciones recogidas en la actual normativa Laboral, acuerdos normativos funcionales para el colectivo de Conducción, junto con la legislación vigente, fundamentalmente dichas funciones son:

### CATÁLOGO DE FUNCIONES PRINCIPALES

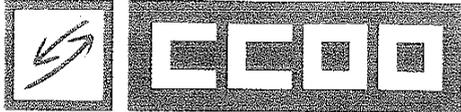
- ◆ Funcionamiento, manejo y conducción de vehículos ferroviarios
- ◆ Cumplimiento de las órdenes reflejadas en el RGC, Ley del Sector Ferroviario y demás Normas concordantes

- ◆ Realización y coordinación de transbordos ante incidencias
- ◆ Impartición de prácticas de conducción de vehículos ferroviarios y de infraestructura de línea
- ◆ Información técnico comercial, incluyendo los elementos de confort, a los centros de gestión o a quienes determine la Empresa
- ◆ A requerimiento de la Empresa, supervisión y control de las prestaciones del servicio, tanto las realizadas con medios propios como por terceros
- ◆ Información técnico comercial al cliente
- ◆ Atención de todos los sistemas del tren, para mejorar la información y asistencia a los clientes
- ◆ Repostajes (arena, combustible, aceite,...), engrase, entretenimiento y reposición de los elementos de dotación que la Empresa determine
- ◆ Confección de informes sobre anomalías detectadas en línea y sobre situaciones de riesgo
- ◆ Siempre que las necesidades del servicio lo requiera, realización de las funciones de doble agente en el tren, agente de acompañamiento o agente habilitado
- ◆ Realización de las reparaciones en ruta, que sean posibles, de las averías que se produzcan tanto en los vehículos motores como en el resto de los que componen el tren
- ◆ Empleo de todas las nuevas herramientas informáticas, de comunicación y/o tecnológicas que dote y determine la Empresa
- ◆ Recuento de subida y bajada de viajeros en estaciones u horas de baja densidad
- ◆ Venta y control de títulos de transporte en situaciones puntuales (Sólo Área de Actividad de Cercanías/MD)
- ◆ Gestión documental del tren



- ◆ Gestión del Tren y ejecución de Maniobras con realización de cambios
- ◆ Enganches y desenganches, acoplamientos y desacoplamientos de fuelles o cualquier otro elemento de intercomunicación
- ◆ Pruebas de frenado
- ◆ Colocación y retirada de señales de cola
- ◆ Accionamiento y reposición de dispositivos de frenado, aparatos de alarma y cualquier otro necesario para la marcha o funcionamiento del tren
- ◆ Inspección de la composición y la carga del tren, informando de todas las anomalías detectadas
- ◆ Coordinación y colaboración en el acceso y bajada de los viajeros al tren, garantizando el cumplimiento de los procedimientos establecidos en casos particulares tales como los definidos para personas de movilidad reducida, menores, y cualquier otro que se determine, utilizando los medios técnicos y mecánicos que se pongan a su disposición
- ◆ Aplicar los procedimientos establecidos de Protección Civil que en cada caso se determinen
- ◆ Custodia de los elementos de dotación de los vehículos ferroviarios
- ◆ Labores de nombramiento y seguimiento de servicios, así como control y gestión del personal de conducción
- ◆ Impartición de formación específica 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
- ◆ Realizar cualquier función análoga a las anteriormente descritas relacionada con la calidad del servicio y la seguridad, recibiendo la formación necesaria





## I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE - OPERADORA MESA DE DESARROLLO PROFESIONAL SUBMESA DE CONDUCCIÓN

### INTRODUCCION:

El establecimiento de las mesas técnicas y en concreto la que nos ocupa en esta ocasión debe de servir para adecuar el colectivo a la realidad actual tanto en lo laboral como en lo Normativo.

En este sentido CC.OO. propone como temas para tratar en esta mesa los siguientes.

### ESTUDIO DE LAS NECESIDADES DE PLANTILLA 2007- 2010:

Debe desarrollarse en esta mesa un estudio de la dirección de la Empresa que aporte el análisis de necesidades y organizativas de personal dedicado a actividad de Conducción de Renfe Operadora en las diferentes Direcciones Generales y a su vez Áreas de Actividad.

### DESARROLLO PROFESIONAL:

Como premisa general CC.OO plantea que deben actualizarse y homogenizarse las diferentes funciones, normas y jornada de las distintas actividades de Conducción de la Empresa, contemplando el Desarrollo Profesional por experiencia del personal de Conducción a todos los tipos de Trenes y Vehículos, concretando los Derechos y preferencias que correspondan a quienes ya ostentan la Categoría de MM.II. Maquinista Jefes del Tren.

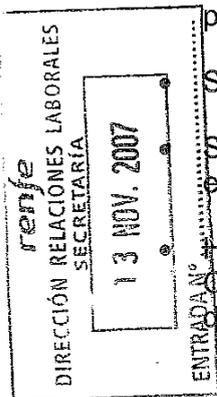
Entre las propuestas concretas a tratar también se identifican las siguientes.

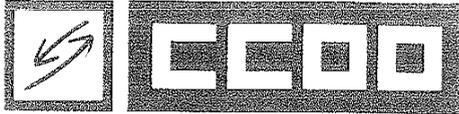
- El acceso a la rama de Conducción se establecerá conforme a lo regulado en la Ley del Sector Ferroviario, o sea con el Título A o B para la conducción de vehículos ferroviarios, formación que la Empresa facilitará en los procesos de promoción interna.

Se tenderá a unificar al personal de conducción en un solo grupo profesional.

Se estudiará la adecuación del personal actual a las necesidades de producción existentes en la actualidad.

Homogenización de la categoría de Auxiliar de Depósito con la de MM.II. de Conducción con nivel C, priorizando esta categoría para el acceso del personal declarado no apto.





comunicación y transporte  
ferroviario

I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE OPERADORA  
MESA DE DESARROLLO PROFESIONAL  
SUBMESA CONDUCCIÓN

- La promoción a una categoría superior dentro del mismo Grupo Profesional se desarrollará en igualdad de condiciones desde la misma categoría, sin que se merme o limite por las DGS donde se pueda encontrar prestando servicio profesional el agente.

### SISTEMA RETRIBUTIVO:

Se tenderá a un sistema retributivo homogéneo para todo el personal de este grupo profesional que se configurará con:

- 1.- Componente Fijo.
- 2.- Complementos Personales.
- 3.- Complementos de Puesto y/o Categoría.
- 4.- Primas, Incentivos a la productividad o Variables.
- 5.- Otros conceptos Salariales.
- 6.- Otros conceptos indemnizatorios o extrasalariales.

Ello sin descartar su evolución a dos bloques fundamentales FIJO y VARIABLE, estableciendo un sistema de COMPLEMENTOS según las características de la función desarrollada.

### OTRAS MATERIAS A DESARROLLAR

Aunque el desarrollo de otros temas deberá ser abordado en las Mesas correspondientes, y muchos de ellos con carácter transversal o común para toda la Empresa, se identifican una serie de aspectos a tratar de especial incidencia en este colectivo como son.

Jornada del personal de conducción.

Viajes sin servicio.

Formación.

Grandes Poblaciones.

Incorporación de las fiestas al Calendario de Vacaciones o a los gráficos.

Tratamiento en caso de accidente.

Locales de descanso.

Otras cuestiones sociales y laborales.



Madrid a 13 de Noviembre de 2007.



**PROPUESTA DE DESARROLLO PROFESIONAL GENERICO PARA EL PERSONAL DE CONDUCCION.**

Como premisa en este desarrollo es indispensable regular para el personal de Conducción una categoría de Entrada a la citada rama porque actualmente existe esa laguna dentro de este colectivo.

Esta categoría sería:

**MAQUINISTA DE ENTRADA**

Acceso a la categoría: Al ser categoría de entrada, estar en posesión del Título B de Conducción y reunir los requisitos psico-físicos que determina la Orden Ministerial para el personal de Conducción.

Las funciones que realizaría serían, tras las oportunas habilitaciones de material e infraestructura, las que vienen recogidas en la Normativa Laboral para la categoría que ostenta.

Estaría integrado en un nivel salarial actual 5 y las retribuciones salariales estarían, compuestas de un fijo y una variable. Esta variable vendría determinada por la dependencia a la que perteneciera, área de actividad y gráfico productivo de explotación.

La salida de la categoría es por ascenso a MAQUINISTA por concurso a los 2 años de permanencia y servicios efectivos. Dentro de estos servicios efectivos se podría introducir una variable que diferenciase por ejemplo servicios de maniobras, conducción en agente único, agente doble, etc.. Para dicha promoción deberá superar las pruebas de ascenso o acreditar haber realizado funciones y servicios que avalen el total desempeño y con todas las garantías de trabajo efectivo correspondiente a la categoría que va a acceder.



**Federación Estatal de Transportes Comunicaciones y Mar**  
**SECTOR FEDERAL FERROVIARIO Y SERVICIOS TURISTICOS**

## MAQUINISTA

Acceso a la categoría: Los agentes que accedan desde la categoría de Maquinista de Entrada, y que superen las pruebas y requisitos anteriormente citados

Las funciones que desempeñaría serían las recogidas en la Normativa Laboral para su categoría.

Estaría integrado en un nivel salarial 6 y sus retribuciones constarían, al igual que en la anterior categoría, de un fijo y variable. Variable que estaría definida por el gráfico productivo al que estuviese adjudicado en su dependencia.

La salida de esta categoría se produciría por ascenso automático, a los 5 años de permanencia efectiva en esta categoría, a MAQUINISTA PRINCIPAL- MAQUINISTA JEFE DEL TREN.

## MAQUINISTA PRINCIPAL- MAQUINISTA JEFE DEL TREN.

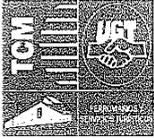
Acceso a la categoría: Automático a los 5 años de permanencia efectiva en la categoría de Maquinista.

Las funciones serían las recogidas en la normativa laboral. Aunque más adelante desarrollaremos las funciones de todas las categorías de conducción, esta categoría sería, desde nuestro punto de vista, objeto de funciones relacionadas con la formación, gestión, supervisión, etc.... Estas funciones serían en los niveles más bajos de estas áreas y se accedería tras demostrar la suficiente capacitación.

Estaría integrado en un nivel salarial 7 y las retribuciones constarían de un fijo y variable.

En el caso de realizar las funciones anteriormente descritas se le garantizará la retribución variable del área funcional y de la dependencia a la que pertenezca.

La salida de la categoría se produciría por ascenso, a través de concurso, a la categoría de MANDO INTERMEDIO DE CONDUCCION -JEFE DE MAQUINISTAS.



**Federación Estatal de Transportes Comunicaciones y Mar**  
**SECTOR FEDERAL FERROVIARIO Y SERVICIOS TURÍSTICOS**

**MANDO INTERMEDIO DE CONDUCCION- JEFE DE MAQUINISTAS**

Acceso a la categoría: Por concurso desde Maquinista Principal- Maquinista Jefe del Tren.

La retribución estaría compuesta de un fijo y una variable. Se debería buscar una fórmula que equivaldría al actual Maquinista AVE- Jefe del Tren.

Debido a las múltiples deficiencias y agravios que presenta en la actualidad esta categoría se unificarían tantos los emolumentos como las funciones para todo este personal.

Las funciones: las recogidas en la Normativa Laboral

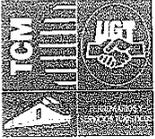
Salida de la Categoría: Ascenso por concurso al grupo profesional de Estructura de Apoyo.

La actual categoría de Maquinista Ave- Jefe del tren no aparecería en la escala de promoción y ascenso del colectivo de Conducción pero mantendría tanto sus retribuciones como sus funciones actuales

El personal que ostenta la categoría de Auxiliar tendrá su tratamiento específico dentro de este desarrollo profesional que estaría orientado a unificar tanto las funciones como las retribuciones.

También y dentro del desarrollo de este colectivo de conducción habrá que más adelante tratar para todas sus categorías temas como:

- Condiciones Laborales
- Funciones



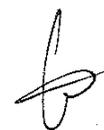
**Federación Estatal de Transportes Comunicaciones y Mar**  
**SECTOR FEDERAL FERROVIARIO Y SERVICIOS TURÍSTICOS**

- Jornadas
- Sistemas retributivos
- Aptos- No Aptos
- Formación
- Salud Laboral
- Jubilación Anticipada
- Etc.

<i>renfe</i> DIRECCIÓN RELACIONES LABORALES SECRETARÍA
13 NOV. 2007
ENTRADA N° .....

**PLATAFORMA PARA LA NEGOCIACIÓN DEL  
I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-Operadora  
SINDICATO FERROVIARIO**

**PERSONAL DE CONDUCCIÓN**



<i>renfe</i> DIRECCIÓN RELACIONES LABORALES SECRETARÍA
13 NOV. 2007
ENTRADA N° .....

**PLATAFORMA PARA LA NEGOCIACIÓN DEL  
I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-Operadora  
SINDICATO FERROVIARIO**

*El colectivo de trabajadores y trabajadoras que desempeñan sus funciones en la rama de conducción se ha caracterizado, históricamente, en la lucha por conseguir mejoras sociales y económicas e intentar paliar el coste social que lleva consigo el trabajo de este colectivo. Esto cambió con los últimos acuerdos suscritos e incorporados al XIII Convenio Colectivo, fundamentalmente el acuerdo del Agente Único de Conducción (que en algunos trenes supone el agente único en el tren) y su posterior desarrollo, que a cambio de mejoras económicas han dejado en el camino logros sociales que costaron mucho esfuerzo conseguir.*

*El Sindicato Ferroviario ante las pretensiones de la empresa de cierre de dependencias, disminución de personal y desregulación laboral, presenta una plataforma reivindicativa que siguiendo nuestra filosofía sindical consiga mejoras reales de las condiciones laborales, sociales y de empleo:*

- *La reducción de la jornada semanal*
  
- *Reducción del tiempo de conducción continuada*
  
- *Jubilación a los 55 años voluntaria*
  
- *Incorporación de los festivos a las vacaciones*
  
- *Formación y reciclajes cada año*
  
- *Condiciones y mejoras en materia de salud laboral*
  
- *Un sistema retributivo menos complejo*

*Con esta propuesta reivindicativa para el personal de Conducción, desde el S.F. queremos conseguir que se discutan todos los temas que en ella se proponen, para alcanzar unas mejoras reales entre todos y todas en las que no solo se vea al personal de conducción como un personal interesado solo en temas económicos que aunque no dejan de ser importantes hay otras cuestiones que realmente nos importan y mucho en el desarrollo de nuestra vida laboral y social.*



PLATAFORMA PARA LA NEGOCIACIÓN DEL  
I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-Operadora  
**SINDICATO FERROVIARIO**

## **JORNADA**

Jornada máxima:

- Jornada semanal: 32 horas de jornada efectiva repartidos en 4 días de trabajo a razón de 8 horas diarias y dos de descanso.
- Si el 50% de la jornada está incluida en periodo nocturno, la jornada semanal máxima será de 28 horas.
- Jornada efectiva máxima diaria: 8 h y 6 h si el 50% de la jornada se realiza en periodo nocturno.
- Máximo periodo de conducción continuada como agente único: 4,5 horas en periodo diurno y 3,5 horas en nocturno.

Alcanzar estas jornadas en un máximo de dos años.

Se considerará horas nocturnas, tanto a efectos retributivos como de reducción de jornada, las siguientes:

- Del 1 de mayo al 30 de septiembre: de 22 h. a 6 h.
- Del 1 de octubre al 30 de abril: de 19 h. a 7 h.

## **TRABAJO COMO AGENTE ÚNICO**

Concepto: Se considerará agente único de conducción todo agente de conducción que realice cualquier función, sea de conducción, actividades complementarias, y que las ejecute en solitario independientemente de cual sea su duración.

- Si existe una conducción continuada superior a 4 horas en diurno y 3 en nocturno no se realizará ninguna otra actividad salvo la toma y/o el deje de la locomotora.
- Si se sobrepasan los periodos anteriores, la duración máxima de la jornada será de 7 horas en periodo diurno y 6 en nocturno.



**PLATAFORMA PARA LA NEGOCIACIÓN DEL  
I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-Operadora  
SINDICATO FERROVIARIO**

- Para considerar interrumpida la conducción como agente único debe existir un descanso efectivo de 30 minutos, además de los 15 minutos para el deje del material motor en adecuadas condiciones de seguridad y de otros 15 minutos para la puesta en servicio de nuevo. Si hubiese que efectuar apriete de frenos de mano y parar completamente el material motor los periodos de 15 minutos para el deje del material motor y para la puesta en servicio, se elevarán a 30 minutos.

Para que se considere efectivo este descanso debe realizarse en un lugar en el que el agente pueda asearse y descansar adecuadamente, y/o la toma de alimentos y líquidos si lo considera conveniente.

- No se deben considerar como tiempos de descanso o interrupción de la conducción continuada los servicios de viajero sin servicio.

- Los anteriores límites no podrán ser superados por pacto en contrario por considerar que son los mínimos que garantizan la seguridad.

- En gráficos de viajeros garantizar un mínimo de un descanso dominical al mes para la conciliación de la vida laboral y familiar.

- Exposición en el tablón de anuncios de la empresa de la hoja del servicio diario.

## **AMPLIACIÓN DE SITUACIONES DE AGENTE ÚNICO DE CONDUCCIÓN**

Los trenes con doble agente de conducción, tendrán la consideración a efectos de actividad como agente único, cuando dicha conducción rebase 7 horas, percibiendo en dichos casos los emolumentos previstos para el agente único de conducción.

## **CICLOS DE TRABAJO**

- Ciclos de 4 días de trabajo (máxima 2 jornadas en periodo nocturno) y dos de descanso como norma general

- Posibilidad de 4 días de trabajo y 3 de descanso.

- Ciclos reducidos:

- 3 Días de trabajo y 2 días de descanso (una jornada máxima nocturna).

- 2 Días de trabajo y 1 día de descanso (ninguna jornada nocturna)



**PLATAFORMA PARA LA NEGOCIACIÓN DEL  
I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-Operadora**

**SINDICATO FERROVIARIO**

## **PERNOCTACIONES**

Corresponde un lugar de descanso, con un nivel de calidad de 4 estrellas (o de 3 si no existe), para los agentes de conducción fuera de la residencia, así mismo también en las esperas, demoras, reservas, etc., sea cual sea la duración de las mismas, con la participación y acuerdo de la representación legal de los trabajadores.

Se facilitará lugar de descanso, con cama, en las esperas, reservas y demoras.

Los trabajadores que desarrollen su actividad en los trenes de los gráficos de la Dirección Ejecutiva de Ave/Larga distancia tendrán derecho a las comidas o cenas.

Se tendrá derecho a plaza de aparcamiento para los vehículos de los trabajadores en las estaciones en las que se presentan para realizar su turno de trabajo.

Lugar de descanso adecuado en los descansos de la jornada de conducción continuada y estos lugares tienen que ser acordados con la RLT.

El desplazamiento desde el lugar de descanso hasta el puesto de trabajo correrá a cargo de la empresa y especialmente en horas de 22 a 7 siempre que la distancia sea superior a 250 metros.

## **VACACIONES**

- Se incorporarán a los 35 días de vacaciones, 12 de los 14 festivos anuales, incrementados con el 1,75 % sobre el día laboral normal que estos días generan, resultando un total de 56 días/año.

- Se disfrutarán 30 días en verano (15 de junio a 15 de septiembre) y los 26 restantes el resto de los meses del año, excepto enero, febrero y noviembre, en uno o dos periodos.



## **JUBILACIÓN ANTICIPADA**

Jubilación a los 55 años, con el 100% de la base de cotización, con un mínimo de 25 años en la Rama de Conducción o en categorías penosas.

## FORMACIÓN Y SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Es imprescindible racionalizar la actual gestión de la formación en la empresa rompiendo la actual dinámica de utilizar la formación como un simple sistema empresarial de financiación a través de las subvenciones, para convertirla en un instrumento al servicio del colectivo ferroviario.

Desde el colectivo de conducción entendemos la formación como un aspecto fundamental de nuestra labor; de un carácter permanente, sistemático y efectivo en la seguridad de la circulación y formación integral del colectivo.

Desde el S.F. proponemos:

- Participación activa y acuerdo anual con la RLT en planificación y establecimiento de los programas de formación.
- Detección y diagnóstico de las necesidades formativas.
- Establecimiento e información de los programas de formación.
- Evaluación de los programas de formación.
- Análisis y Feed-back.
- Seguimiento y control de gastos.
- Valoración anual de la formación.

Se impartirá preferentemente en meses no vacacionales: enero, febrero y noviembre.



!

**PLATAFORMA PARA LA NEGOCIACIÓN DEL  
I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-Operadora  
SINDICATO FERROVIARIO**

Además, cada seis meses todo el personal recibirá 80 horas de formación en las materias siguientes:

- Reglamento General de Circulación, Cartas Circulares, Consignas, etc.
- Procedimientos de trabajo habitual, resolución de incidencias, protocolos de seguridad, etc.
- Vehículos en los que preste servicio.
  
- Tecnologías asociadas a su puesto de trabajo y de seguridad en la circulación.

Cada seis meses además será obligatoria una formación de 40 horas en Prevención de Riesgos Laborales, normativa, planes de prevención, etc.

En el periodo de formación de los nuevos aspirantes a maquinistas, es muy importante que al margen de la enseñanza reglada que se imparte a estos aspirantes, se les debe complementar la formación con 6 meses como agentes dobles de conducción.

## **SISTEMA RETRIBUTIVO**

Simplificación de los sistemas retributivos, unificando conceptos, clarificando como debe percibirse en caso de vacaciones, licencias, cursillos, bajas, periodos de no apto provisional, etc.

Componente Fijo.

Compuesto por las claves actuales más las de Complemento de Puesto, suprimiendo la obligación de las garantías productivas de los arts. 126 y 127 de la TRNLR.

Componente Variable.

Compuesto de un valor único horario por hora de trabajo: 8 €/ la hora.

Se considera hora de trabajo desde que el agente se presenta al servicio hasta el deje del mismo, incluso las esperas, los servicios de viajero, demoras, etc.

Los periodos de descanso fuera de la residencia se considerarán hora de presencia, retribuyéndose su abono igual que el valor único horario de la variable.

Traslaciones.

El valor de las traslaciones será el siguiente:

- Para las 8 primeras horas 1,5 € por hora.
- De la 9ª hora en adelante 3 € por hora.

PLATAFORMA PARA LA NEGOCIACIÓN DEL  
I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-Operadora  
SINDICATO FERROVIARIO

## PERSONAL NO APTO

### Agente declarado no apto temporal.

Realizará funciones auxiliares y/o administrativas para las que esté apto, y en su caso, si es apto condicionado podrá realizar las maniobras y actividades complementarias de preparación de locomotoras y Ut's.

Percibirá íntegros los conceptos fijos y la media de todos los conceptos, incluidos los gastos de viaje percibidos en los tres meses anteriores sin que existan incidencias (bajas, vacaciones, licencias, etc.), a la declaración de no apto temporal.

### Agente declarado no apto definitivo.

Pasará a la categoría de Auxiliar de Tracción, pudiendo desempeñar trabajos administrativos, de auxiliar de depósito, etc.

Su jornada será la establecida en convenio con carácter general y régimen de descanso dominical en funciones administrativas y a gráfico en funciones de auxiliar de depósito.

Percibirá los conceptos fijos correspondientes al nivel salarial que le corresponda de origen establecido en el convenio colectivo.

La variable será: Si realiza funciones administrativas será del 85% de la que percibía, si realiza funciones de auxiliar de depósito será del 100%.

Percibirá la tasación de la variable del gráfico al que pertenecía que este en vigor en cada momento. Si desaparece su gráfico percibirá la media de los tres meses anteriores (sin incidencias) al cese de su actividad.

Percibirá cualesquiera otros conceptos que le puedan corresponder en el desempeño de su cargo, como nocturnidad, horas extraordinarias, descansos no disfrutados, etc.



PLATAFORMA PARA LA NEGOCIACIÓN DEL  
I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-Operadora  
SINDICATO FERROVIARIO

## SALUD LABORAL

### Salud y Psicología.

Conjuntamente con los Comités de Salud y Psicología Laboral se determinarán las condiciones de trabajo en todo lo referente a Prevención de Riesgos Laborales y Seguridad en la Circulación de Trenes.

Para ello se crearán comisiones mixtas en las que se diagnostiquen, valoren y planifiquen las condiciones de trabajo y Salud Laboral, abordando efectos no estudiados como son los de: Modificación de los ciclos de comidas, vigilia, atención, percepción, etc.

Limpeza y ergonomía del puesto de trabajo.

Es fundamental la ergonomía de nuestro puesto de trabajo, entendiéndose que pasamos la mayor parte del tiempo en la cabina sentados, se debe de hacer especial hincapié en la posición y el ángulo que describe la columna con el pupitre de conducción debiendo tender a que se cumpla con el máximo rigor lo establecido en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales

Ruidos, vibraciones, gases y magnetismo son otros de los problemas reales que sufrimos durante el desarrollo de nuestras funciones debiendo tener especial vigilancia en que no sobrepasen los límites establecidos en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

Limpeza de cabinas, salas de maquinas y espejos retrovisores deben de ser otras de las piezas fundamentales y que debemos exigir se realicen al máximo para tener una buena visión y un entorno lo más limpio posible en evitación de enfermedades infecciosas, así como las revisiones continuadas de las toberas del aire acondicionado.

Cartillas de Salud para los trabajadores/as expuestos a determinados riesgos, como proponemos en el apartado de Salud Laboral, en las Cuestiones Generales de esta Plataforma.



# PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN DE CATEGORÍAS DEL S.F. PARA PERSONAL DE CONDUCCION

## MAQUINISTA DE ENTRADA

Paso previo para acceder a la categoría de Maquinista.

Nivel salarial 5. Las retribuciones salariales serán las del Nivel 5 en conceptos fijos y cobrará el 75% de la variable de los maquinistas.

Funciones: Las recogidas en la Normativa Laboral para la categoría de Maquinista.

Acceso a la categoría: Es categoría de entrada y comienzo para aquellos agentes que reúnan los requisitos psico-físicos que determine el Convenio Colectivo. A los 6 meses ha de estar autorizado de una locomotora de línea.

Salida de la categoría: Por ascenso a la categoría de Maquinista por concurso, a los 18 meses de efectuar funciones de maquinista doble en línea o a los 24 de estar en maniobras. Ha de superar pruebas de incidencias y de conducción en línea como agente único de conducción. Si transcurren dos años desde el inicio de prestación de servicios efectivos de la categoría y estando autorizado de algún vehículo de línea, no se ha ofertado un concurso de ascenso pasará a percibir los emolumentos fijos del nivel salarial 5 y el 100% de la variable. Si se ha presentado a concurso, optando a todas las vacantes, y no obtuviese plaza pero si fuera apto, pasará a percibir los emolumentos del nivel salarial 6 y las retribuciones variables correspondientes a la categoría de maquinista, manteniendo la categoría de maquinista de entrada. En el siguiente concurso pasará a tener preferencia en la adjudicación de plazas.



8

**PLATAFORMA PARA LA NEGOCIACIÓN DEL  
I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-Operadora  
SINDICATO FERROVIARIO  
MAQUINISTA**

Nivel salarial 6. Las retribuciones están compuestas de fijo y variable.

Funciones: Las recogidas en la normativa laboral.

Acceso a la categoría: de la categoría de Maquinista de Entrada como se indica en el punto anterior.

Salida de la categoría: A los tres años de permanencia efectiva en la categoría se accede automáticamente a la categoría de maquinista principal.

Personal no apto definitivo: Pase a la categoría de Auxiliar de Tracción.

**MAQUINISTA PRINCIPAL-MAQUINISTA JEFE DEL  
TREN**

Nivel salarial 7. Resto de retribuciones como maquinista.

Funciones: Las recogidas en la normativa laboral.

Acceso a la categoría: A los 3 años de permanencia efectiva como maquinista.

Salida de la categoría: Por concurso a la categoría de Jefe de Maquinistas-Mando Intermedio de Conducción.

**MAQUINISTA AVE-MAQUINISTA JEFE DEL TREN**

Nivel salarial 7 y las mismas retribuciones que las de Maquinista Principal-Maquinista Jefe del Tren.

Funciones: Las recogidas en la Normativa Laboral.

Acceso a la categoría: Por adscripción a gráfico según establece el Art. 212 de la Normativa laboral de la categorías de Maquinista y Maquinista Principal-Maquinista Jefe del Tren.

Salida de la categoría: Por concurso a la categoría de Jefe de Maquinistas-Mando Intermedio de Conducción.

PLATAFORMA PARA LA NEGOCIACIÓN DEL  
I CONVENIO COLECTIVO DE RENFE-Operadora  
SINDICATO FERROVIARIO

## JEFE DE MAQUINISTAS-MANDO INTERMEDIO

Retribuciones. Compuesto por Componente Fijo y Variable establecida para el Mando Intermedio-Maquinista Ave Jefe del Tren, percibirá las retribuciones de nocturnidad, dietas y traslaciones que le correspondan en la cuantía fijada para el resto del Personal de Conducción.

Funciones: Las recogidas en la Normativa Laboral.

Acceso a la categoría: de Maquinista Principal-Maquinista Jefe del Tren por concurso.

Salida de la categoría: a Estructura de Apoyo, mediante concurso.

