

MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES SISTEMA DE PRIMAS PARA TALLERES DE M. AUTOPROPULSADO, M. MOTOR Y M. REMOLCADO VIAJEROS Claves o Códigos de abono 45?

1 - COLECTIVO AFECTADO Y AMBITO DE APLICACION

El presente Sistema de Primas afecta a todos los trabajadores que se encuentren adscritos funcionalmente a Talleres de Material Autopropulsado, Material Motor, o Material Remolcado Viajeros, que formen parte del personal operativo y que presten servicio en los mismos.

No será de aplicación para aquellos trabajadores que tengan un sistema retributivo de fijo mas variable así como tampoco para los trabajadores que no formen parte del personal operativo.

Se entiende por personal operativo el perteneciente a las siguientes categorías: Jefe de Equipo, Oficial de Oficio/entrada, Visitador Principal, Visitador 1º/2º/entr., Ayudante Ferroviario, Encargado de Suministros, Oficial de Suministros/entrada, Técnico Org. 1º/2º/entr., Aux Org./entr., Jefe de Negociado, Oficial administrativo 1º/2º/entr., Listero.

A efectos organizativos, los trabajadores se encuentran clasificados en los siguiente grupos específicos:

GRUPO 1º - PERSONAL DE MANO DE OBRA DIRECTA (MOD)

El denominado Grupo 1º (MOD), estará integrado por el conjunto de trabajadores de personal operativo que estén adscritos funcionalmente a cada Taller de los referidos anteriormente y que presten servicio efectivo en los mismos (tanto de forma temporal como permanente) en alguna de las categorías profesionales siguientes:

- Jefe de Equipo.
- Oficial de Oficio/entrada.
- Visitador Principal.
- Visitador 1º/2º/entrada.
- Ayudante Ferroviario.



GRUPO 2º - PERSONAL DE MANO DE OBRA INDIRECTA (MOI)

El denominado Grupo 2º (MOI) estará integrado por el conjunto de trabajadores de personal operativo que estén adscritos funcionalmente a cada taller de los referidos anteriormente y que presten servicio efectivo en los mismos (tanto de forma temporal como permanente) en el resto de categorías no incluidas en la MOD.

2 - ESTRUCTURA DE CALCULO

2.1 - IMPORTE MENSUAL POR TRABAJADOR

Clave 45?

El presente sistema de primas se devengará mediante nueva clave de abono 45? u otra clave que se establezca al efecto, configurando la misma como única clave de prima de producción al subsumir las anteriores claves de abono 454, 426 y 459, en consecuencia las claves anteriormente mencionadas se configuran como claves y conceptos salariales extinguidos al procederse a la refundición y absorción de dichas claves en la nueva clave de abono.

El devengo de percepciones mensuales, por el concepto de prima de Talleres de M. Autopropulsado, Motor y Remolcado Viajeros (claves o códigos de abono 45?) será incompatible con el devengo, durante el mismo periodo, de percepciones mensuales por cualquier otro sistema de primas, y con otras percepciones no incluidas en el componente fijo o pluses específicos de cada puesto de trabajo.

Las percepciones mensuales devengadas en concepto de prima de Talleres de M. Autopropulsado, Motor y Remolcado Viajeros son computables, a efectos de garantía de mínimos, con las cuantías establecidas, según nivel salarial, en las Tablas Salariales vigentes para la Prima de Garantía de los Sistemas de Primas de Producción (clave o código de abono 430), cuya Normativa de aplicación y cómputo de diferencias se detalla en el apartado correspondiente a la Prima de Garantía.

$$\text{VALOR CLAVE 45?} = [(Cc \times Vmt \times Hp) \times 1,2749] + [K \times Hp \times Cc]$$

Cc = Coeficiente de categoría

Vmt = Valor hora mensual de abono correspondiente a cada Taller

Hp = Número de horas primables

K = 13.45 ptas (constante)

El valor de **K** es el incremento que se produce para poder integrar la Clave de Abono (459) mediante el resultado de dividir el importe mensual establecido para el año 2001 al nivel salarial 4 en la "Prima, Complemento personal de Talleres " (C 459 según tablas salariales), por el número de horas medias productiva mensual de un trabajador, que para el cálculo de la presente cantidad económica se ha promediado en 150 H.

2.2 - COEFICIENTES DE CATEGORÍA

Para obtener el coeficiente de categoría " **CC** " que debe aplicarse a cada trabajador, deberá entrarse en la siguiente " tabla", con el nivel salarial que correspondiese a la categoría del trabajador con anterioridad a la Clasificación del Personal (1981).



| Nivel Salarial | Coeficiente Categoría |
|----------------|-----------------------|
| 6 | 1,40 |
| 5 | 1,30 |
| 4 | 1,12 |

| | |
|---|------|
| 3 | 1,00 |
| 2 | 0,89 |

En la situación actual, habiendo procedido de la forma anteriormente establecida, para las categoría más habituales existentes en los Talleres de Material Autopropulsado, Motor y Remolcado Viajeros, los Coeficientes de categoría serán:

| PERSONAL OPERATIVO DE MOD | | RESTO PERSONAL OPERATIVO | |
|------------------------------|-------|-----------------------------------|-------|
| CATEGORÍA | COEF. | CATEGORÍA | COEF. |
| Jefe de Equipo | 1,12 | Jefe de Negociado | 1,4 |
| Oficial de Oficio | 1 | Oficial Administrativo de 1° | 1,3 |
| Oficial de Oficio de Entrada | 0,89 | Oficial Administrativo de 2° | 1 |
| Ayudante Ferroviario | 0,89 | Listero | 1 |
| Visitador Principal | 1,30 | Oficial Administrativo de Entrada | 0,89 |
| Visitador 1° | 1,12 | Técnico de Organización de 1° | 1,30 |
| Visitador 2° | 1 | Técnico de Organización de 2° | 1,12 |
| Visitador de Entrada | 0,89 | Auxiliar de Organización | 1 |
| | | Auxiliar Organización de Entrada | 0,89 |
| | | Encargado de Suministros | 1,12 |
| | | Oficial de Suministros | 1 |
| | | Oficial de Suministros de Entrada | 0,89 |

Cualquier otra categoría, no contemplada anteriormente y que se incorpore a un Taller de Material Autopropulsado, Motor o Remolcado Viajeros, se adaptará a la tabla con los mismos parámetros que se establecen en los párrafos anteriores.

2.3 - CALCULO DEL VALOR HORA MENSUAL DE CADA TALLER (Vmt)

El valor hora mensual (Vmt) se aplicará a todos los trabajadores del personal operativo que se encuentran asignados a talleres donde su actividad fundamental sea el mantenimiento y reparación de material motor, material autopropulsado, o material remolcado viajeros.

Actualmente, y sin perjuicio de las posibles ampliaciones o disminuciones que de futuro puedan producirse, los talleres donde se realizan los citados mantenimientos son los enumerados en el Anexo nº 2.



2.3.1 - VALOR HORA MÁXIMO MENSUAL DE Vht (Vmx)

El valor hora máximo mensual para la clave 45? queda establecido de la forma siguiente:

$V_{mx} = 175 \%$ del valor hora mínimo garantizado en el apartado 2.5 x Coeficiente de productividad.

El coeficiente de productividad a aplicar dependerá del ratio Nº Perceptores Prima/Dot. equivalente que se obtenga según lo regulado en el apartado 3.1 (clasificación del taller) del presente sistema, y según la siguiente relación:

| Ratio Percep./Dot. equivalente | Coeficiente de productividad |
|--------------------------------|------------------------------|
| < 1,05 | 1,228 |
| $\geq 1,05$ y < 1,15 | 1,15 |
| $\geq 1,15$ y < 1,40 | 1,07 |
| $\geq 1,40$ y < 1,90 | 1 |
| $\geq 1,90$ y < 2,5 | 0,932 |
| $\geq 2,50$ | 0,863 |



2.3.2 - CALCULO DE VALOR HORA MENSUAL

$$V_{ht} = C_{pb} + C_D + C_f + C_{om}$$

C_{pb} = Componente por producción básica.

C_D = Componente por disponibilidad/inmovilizado.

C_f = Componente por fiabilidad.

C_{om} = Componente por otros mantenimientos

2.4 - CALCULO DEL NUMERO DE HORAS PRIMABLES

H_p = Número de horas realmente trabajadas desde el inicio hasta la finalización de la jornada, descontando el tiempo de refrigerio, las horas de toma y deje requeridas para la puesta en marcha de los talleres, las horas extraordinarias, las horas correspondientes a descansos no disfrutados, y las horas de presencia de los equipos de pruebas.

Asimismo deberán excluirse del cómputo del citado parámetro las horas o días correspondientes a las siguientes situaciones:

- Ausencias al trabajo, total o parcialmente.
- Suspensión de empleo y sueldo.
- Licencia sin sueldo.
- I.T. derivada de enfermedad común.
- I.T. derivada de accidente de trabajo.
- Periodos de huelga.
- Consultas médicas.
- Vacaciones, días de convenio, y licencias con sueldo (*)

- Cursos de ascenso y/o reconversión (*)
- (*) Las mencionadas situaciones, a efectos de prima, son reguladas en la Normativa específica.

2.5 - CONDICIONES ESPECIFICAS DE APLICACION

En cumplimiento de lo estipulado en la Cláusula 3ª, Capítulo II, apartado 1º, párrafo tercero, del XIII C.C., para garantizar la percepción mínima equivalente a la prima mínima de garantía (clave o código de abono 430) incrementada en 8.500 pts mensuales, se establece en el presente sistema un valor hora mínimo garantizado "Vmg", por lo que en aquellos supuestos en los que realmente se obtenga un valor inferior al mínimo garantizado, se aplicará la garantía, es decir que:

- a) Si el Valor hora mensual obtenido es mayor o igual que la garantía :

$$Vht \geq Vmg$$

Se determinará el importe mensual a acreditar a cada trabajador en función de la regla de cálculo detallada en los apartados 2.1 y 2.2 de esta estructura de cálculo.

- b) Si el Valor hora mensual obtenido es menor a garantía :

$$Vht < Vmg$$

Se determinará el importe mensual a acreditar a cada trabajador en función de la regla de cálculo detallada en los apartados 2.1 y 2.2 de esta estructura de cálculo.

Asimismo, y como importe mensual adicional, se abonará a cada trabajador una cantidad compensatoria, por la misma clave o código de abono que la anterior (454), a determinar en función de la siguiente regla de cálculo:

$$\text{Importe adicional} = (Vmg - Vht) \times Ce \times Hp \quad \text{siendo:}$$

$$Vmg = 200,10 \text{ pts/hora.}$$

Valor fijado durante la vigencia del XIII C.C., para el año 2001, y que se actualizará de acuerdo a lo que se establezca en cada momento como valor mensual de prima de garantía en las tablas salariales de Convenio Colectivo en vigor.

Vmt, Ce y Hp = Mismo significado que el detallado en el punto 2.1 "Importe mensual por trabajador".

3 - PARÁMETROS DE CALCULO

3.1 - CLASIFICACION DEL TALLER

Se establece para determinar el valor hora máximo Vht en el que se encuadre cada taller, el siguiente procedimiento de clasificación que será objeto de aplicación anualmente coincidiendo con el período de inicio del ejercicio, siendo posible su revisión siempre y cuando los elementos del cálculo del mismo experimenten una alteración sustancial y significativa de los mismos, dando previamente traslado a la RLT firmantes del acuerdo, al objeto de que en el plazo imperoable de cinco días manifiesten las alegaciones que consideren oportuna.

Para realizar dicha clasificación se tendrá en cuenta los siguientes criterios:

- A- Por el ratio de medición de la relación existente entre el total de número de perceptores de prima y dotación equivalente.

$$\text{Ratio} = \text{Perceptores Prima} / \text{Dotación Equivalente.}$$

- B- Por agrupación de los talleres en función ámbito regional y/o tipo de material.
- C- Por el Coeficiente Corrector calculado para cada tipo de vehículo en relación a los Kilómetros medios año recorridos por vehículo existiendo tres niveles de valoración, según anexo 3, en función del tipo de vehículo.

Aplicados estos criterios, el ratio obtenido conlleva la aplicación de un coeficiente de productividad, según lo regulado en el apartado 2.3.1, que delimita anualmente el valor máximo de Vht resultante para cada taller.

La clasificación que rige para el presente año 2001 se efectúa en el anexo 4.

3.1.1 - NÚMERO DE PERCEPTORES DE PRIMA.

Es el número total de trabajadores que perciban prima existentes en cada Taller en el ejercicio de cálculo.

A estos efectos, tendrán la consideración de trabajadores perceptores de prima todos aquellos que cobren este concepto salarial y formen parte del colectivo de personal operativo definido en el punto 1°.

Los Perceptores de prima de los talleres auxiliares o puestos dependientes de algún taller principal (taller o puesto asimilado), al igual que la dotación asignada, en su caso, se incluirán para el cómputo del ratio mensual del taller del que dependan jerárquicamente en cada momento.

DOTACION EQUIVALENTE

Para clasificar los Talleres y hacer equiparables las dotaciones de vehículos medios mensuales a la fecha del cálculo, se han definido una serie de índices correctores, figurados en el anexo nº 3, que aplicados a las dotaciones de cada Taller, dan como resultado unos vehículos teóricos denominados Dotación Equivalente.

Cálculo de la Dotación Equivalente

| Tipo de vehículo | Índice corrector | Dotación | Dot. Equivalente |
|-------------------------------|------------------|----------|----------------------|
| Loc. Eléctrica | según cuadro | D1 | Ind. Correc. * D1 |
| Loc. 289-269* | según cuadro | D2 | Ind. Correc. * D2 |
| Loc. 250 | según cuadro | D3 | Ind. Correc. * D3 |
| Loc. 251-252 | según cuadro | D4 | Ind. Correc. * D4 |
| Loc. 2891 | según cuadro | D5 | Ind. Correc. * D5 |
| Loc. Diesel | según cuadro | D6 | Ind. Correc. * D6 |
| Loc. 3193-3194 | según cuadro | D7 | Ind. Correc. * D7 |
| Loc. Maniobras | según cuadro | D8 | Ind. Correc. * D8 |
| Aut. Eléctrico | según cuadro | D9 | Ind. Correc. * D9 |
| Aut. Diesel | según cuadro | D10 | Ind. Correc. * D10 |
| Aut. Diesel 593 | según cuadro | D11 | Ind. Correc. * D11 |
| Alaris | según cuadro | D12 | Ind. Correc. * D12 |
| Coches | según cuadro | D13 | Ind. Correc. * D13 |
| TOTAL DOT. EQUIVALENTE | | | 3 DOT. EQUIV. |

Cuadro Coeficiente Corrector.

| | NIVEL MAXIMO | NIVEL MEDIO | NIVEL MINIMO |
|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Tipo de Vehículo | Km max veh. año | Km med veh. año | Km min veh. año |
| Índice | Ind. Correc. max | Ind. Correc. med | Ind. Correc. min |

3.2 - COMPONENTES DEL VALOR HORA MENSUAL (Vht)

3.2.1 - Componente por Producción Básica (C_{pa})

El porcentaje fijo de este componente se establece en el 58 % del valor hora máximo mensual (Vmx), por lo que su cuantía estará en función del coeficiente de productividad obtenido mensualmente según el ratio Perceptores prima/Dot. equivalente regulado en el apartado 3.1.

3.2.2 - Componente de Disponibilidad (C_d)

Este componente mide el grado de cumplimiento de los objetivos de Disponibilidad de los vehículos mantenidos y/o reparados en cada taller. La cuantía máxima del componente será el 20% del valor hora máximo mensual (Vmx), excepto para el supuesto en que no se produzcan otros mantenimientos en cuyo caso la cuantía máxima del componente será del 21%.

Reglas de calculo

3.2.2.1- PONDERACION DEL PARQUE PARA LA DISPONIBILIDAD

| TALLER | SERIE | DOTACION MEDIA CORREGIDA | PESO SERIE |
|-----------------|--------------|--------------------------|----------------|
| Dotación Propia | S1 | D1 | (D1/Dt) * 100% |
| | S2 | D2 | (D2/Dt) * 100% |
| | . | . | . |
| | . | . | . |
| | Sn | Dn | (Dn/Dt) * 100% |
| | Total series | Dt | 100 % |

Siendo:

S_n = Las series asignadas mensualmente al Taller

D_n = La dotación media corregida de cada serie con las que cuenta mensualmente el taller..

D_t = Dotación total equivalente con la que cuenta mensualmente el taller.

Observaciones

Los pesos de ponderación se adaptarán mensualmente a la dotación media corregida de la dependencia.

El parque de coches y furgones que tengan de dotación en un taller se considerarán, como series únicas.

3.2.2.2 - CALCULO DEL VALOR ECONOMICO

A) Dotación Propia

A.1) - Material Autopropulsado Cercanías y Material Remolcado Viajeros.

Para este material, el concepto de Disponibilidad se divide en dos conceptos: Disponibilidad Mensual y Disponibilidad Diaria.

Los datos reales de disponibilidad mensual y diaria imputable a mantenimiento de CERCANIAS se obtendrán de las actas de seguimiento que mensualmente se firman entre estos operadores y la UN de MIT para cada Taller, o del sistema que, en su caso, sustituya o complementa a éste, no considerándose aquel imputable a garantía de la "R" o accidente.

Los datos reales de disponibilidad mensual y diaria del Material Viajeros se obtendrán de los listados informáticos del sistema SIM, o del sistema que, en su caso, sustituya o complementa a éste.

Los datos mensuales a computar llevarán dos meses de decalaje con respecto al mes de abono, para permitir su cómputo de forma definitiva



Disponibilidad Media Mensual para Cercanías y M. Viajeros

Existen tres niveles para valorar la disponibilidad por serie, en función de los valores establecidos en el Anexo n° 5, con los siguientes porcentajes de Vmx para cada serie del parque asignado:

| | NIVEL MAXIMO | NIVEL MEDIO | NIVEL MINIMO |
|-------|---|---|--------------|
| SERIE | (Valor máximo por disp. * peso serie)/2 | (Valor máximo por disp./inmov. * peso serie)/4 | 0 |

Disponibilidad Diaria Laboral para Cercanías

La cuantía máxima por disponibilidad diaria laboral para M. Cercanías será 1/2 del valor hora máximo por disponibilidad por el peso de la serie, existiendo tres niveles para valorar la disponibilidad por serie, en función de los valores establecidos en el Anexo n° 5, con los siguientes porcentajes de Vmx para cada serie del parque asignado:

| | NIVEL MAXIMO | NIVEL MEDIO | NIVEL MINIMO |
|-------|---|---|--------------|
| SERIE | (Valor máximo por disp. * peso serie)/2 | (Valor máximo por disp./inmov. * peso serie)/4 | 0 |

Disponibilidad Diaria Diaria M. Viajeros

La cuantía máxima por disponibilidad diaria para M. Viajeros será 1/2 del valor hora máximo por disponibilidad, y el porcentaje ponderado por peso de cada serie se obtendrá mediante la aplicación de 1/n parte del mismo, por cada día que se supere el valor de disponibilidad diario fijado para cada serie en el Anexo n° 5. (n = n° de días del mes).

A.2) - Material Autopropulsado Regionales, Grandes Líneas y Material Motor

Para este material, el concepto de disponibilidad es único: Disponibilidad mensual imputable a mantenimiento.

Los datos reales de Disponibilidad mensual imputable a mantenimiento de Material Autopropulsado Regionales y Grandes Líneas se obtendrá de las actas de seguimiento que mensualmente se firman entre el operador y la UN de MIT para cada Taller, o del sistema que, en su caso, sustituya o complementa a éste, no considerándose aquel imputable a garantía de la "R" o accidente.

Los datos reales de Disponibilidad mensual imputable a mantenimiento de Material Motor se obtendrá de los listados informáticos del sistema SIM, o del sistema que, en su caso, sustituya o complementa a éste, no considerándose aquel imputable a garantía de la "R", accidente o pintura.

Los datos mensuales a computar llevarán dos meses de decalaje con respecto al mes de abono, para permitir su cómputo de forma definitiva

Disponibilidad mensual imputable

Existen tres niveles para valorar la disponibilidad mensual imputable por serie, en función de los valores establecidos en el Anexo n° 5, con los siguientes porcentajes de Vmx para cada serie del parque asignado:



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. B.', located on the right side of the page.

| | NIVEL MAXIMO | NIVEL MEDIO | NIVEL MINIMO |
|-------|--|--|--------------|
| SERIE | Valor máximo por disp. * peso serie | 1/2 Valor máximo por disp. * peso serie | 0 |

3.2.3 - Componente de Fiabilidad (C_f)

Este componente mide el grado de cumplimiento de los objetivos de fiabilidad de los vehículos mantenidos y/o reparados en cada taller. La cuantía máxima del componente será el 20 % del valor hora máximo mensual (V_{mx}), excepto para el supuesto en que no se produzcan otros mantenimientos en cuyo caso la cuantía máxima del componente será del 21%.

Reglas de calculo

3.2.3.1 - PONDERACION DEL PARQUE PARA LA FIABILIDAD



| TALLER | SERIE | DOTACION MEDIA MES | PESO SERIE |
|-----------------|----------------|--------------------|------------------------------|
| Dotación Propia | S1 | D1 | (D1/Dt) * 100 % |
| | S2 | D2 | (D2/Dt) * 100 % |
| | " | " | " |
| | " | " | " |
| | S _n | D _n | (D _n /Dt) * 100 % |
| | Total series | Dt | 100 % |

Siendo:

- S_n = Las series asignadas mensualmente al Taller
- D_n = La dotación media de cada serie con las que cuenta mensualmente el taller..
- D_t = Dotación total media con la que cuenta mensualmente el taller.

Observaciones

Los pesos de ponderación se adaptarán mensualmente a la dotación media de la dependencia.

El parque de coches y furgones que tengan de dotación en un taller se considerarán como series únicas.

3.2.3.2 - CALCULO DEL VALOR ECONOMICO

A) Dotación Propia

Los datos reales de fiabilidad mensual se obtendrán mensualmente de la siguiente forma:

- Material Autopropulsado - Para este material los datos reales de fiabilidad mensual imputables a mantenimiento se obtendrán de las actas de seguimiento que mensualmente se firman con CERCANIAS, REGIONALES O GRANDES LÍNEAS y la UN de MIT para cada Taller, o del sistema que, en su caso, sustituya o complementa a éste, no considerándose aquellas incidencias imputables a garantía de la "R" o accidente.
- Material Remolcado Viajeros y Material Motor- Para este material los datos reales de fiabilidad mensual se obtendrán de los listados informáticos del sistema SIM, o del sistema que, en su caso, sustituya o complementa a éste.

Los datos mensuales a computar llevarán dos meses de decalaje con respecto al mes de abono, para permitir su cómputo de forma definitiva

Fiabilidad mensual

Existen tres niveles para valorar la fiabilidad mensual por serie, en función de los valores establecidos en el Anexo nº 5, con los siguientes porcentajes de Vmx para cada serie del parque asignado:

| | NIVEL MAXIMO | NIVEL MEDIO | NIVEL MINIMO |
|-------|--|--|--------------|
| SERIE | Valor máximo por fiabilidad * peso serie | 1/2 Valor máximo por fiabilidad * peso serie | 0 |

3.2.4 - Componente de Otros Mantenimientos (C_{om})

Este componente mide el grado de cumplimiento de los objetivos de disponibilidad y fiabilidad de los vehículos mantenidos y/o reparados en cada taller que no pertenezcan a su dotación. La cuantía máxima del componente será 2% del valor hora máximo mensual (Vmx).

A) Dotación ajena Disponibilidad.

El porcentaje de disponibilidad correspondiente a la dotación ajena se valorará de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$a = \frac{\text{Nº de vehículos de dotación ajena con inmovilizado } \leq 1 \text{ día} \times 100}{\text{Nº de vehículos de dotación ajena intervenidos en el mes}}$$

| | 100 % | 85 % | 65 % |
|------------|--|--|------|
| Dot. ajena | 1/2 Valor máximo por otros mant. * peso dot. ajena | 1/4 Valor máximo por otros mant. * peso dot. ajena | 0 |

B) Otros Mantenimientos. Fiabilidad

El grado de cumplimiento del porcentaje correspondiente a "Otros Mantenimientos" se valorará por la Jefatura del Taller en función del cumplimiento mensual del objetivo que se prevea para cada mes respecto a estos diferenciados mantenimientos, y de acuerdo a la siguiente tabla:

| | 100 % | 85 % | 65 % |
|------------|---|--|------|
| Dot. ajena | 1/2 Valor máximo por otros mant * peso OM | 1/4 Valor máximo por otros mant. * peso OM | 0 |

Los meses en que no se produzcan intervenciones sobre dotación ajena, ni otros mantenimientos el 2% correspondiente al Componente Otros Mantenimientos se repartiran entre los componentes de Disponibilidad y fiabilidad en proporción.



VALOR META META 2001 EN FUNCIÓN DE LA CLASIFICACIÓN DE LOS TALLERES MAT. AUTOPROPULSADO, MOTOR Y REMOLCADO VIAJEROS



| | | | | |
|--------|--|--------|--------|--|
| 430,02 | | | | |
| 0,98 | Taller Mat. Autopropulsado Fuencarral | 548,23 | 581,68 | |
| 0,98 | Taller Mat. Autopropulsado Atocha | 548,23 | 581,68 | |
| 0,98 | Taller Mat. Autopropulsado Cerro Negro | 548,23 | 581,68 | |
| 1,02 | Taller Mat. Autopropulsado Barna SAC | 548,23 | 581,68 | |
| 1,02 | Cercanias Vilanova | 548,23 | 581,68 | |

| | | | | |
|--------|------------------------------|--------|--------|--|
| 402,71 | | | | |
| 1,11 | Taller Mat. Motor Atocha | 513,41 | 528,88 | |
| 1,11 | Taller Mat. Motor Fuencarral | 513,41 | 528,88 | |
| 1,11 | Taller Alaris | 513,41 | 528,88 | |

| | | | | |
|--------|-------------------------------------|--------|--------|--|
| 374,69 | | | | |
| 1,15 | Taller Mat. Motor Miranda | 477,89 | 491,14 | |
| 1,34 | Taller Mat. Motor Valencia | 477,69 | 491,14 | |
| 1,34 | Taller Mat. Autopropulsado Valencia | 477,69 | 491,14 | |
| 1,35 | Taller Mat. Motor Barcelona C.A. | 477,69 | 491,14 | |
| 1,35 | Taller Mat. Remolcado Barcelona | 477,69 | 491,14 | |

| | | | | |
|--------|--|--------|--------|--|
| 350,18 | | | | |
| 1,48 | Taller Mat. Autopropulsado Vigo | 448,44 | 459,89 | |
| 1,48 | Taller Mat. Remolcado Vigo | 446,44 | 459,89 | |
| 1,54 | Taller Mat. Motor Zaragoza | 446,44 | 459,89 | |
| 1,55 | Taller Mat. Motor León | 446,44 | 459,89 | |
| 1,68 | Taller Mat. Autopropulsado Irún | 448,44 | 459,89 | |
| 1,68 | Taller Mat. Autopropulsado Bilbao Ollargan | 446,44 | 459,89 | |
| 1,68 | Taller Mat. Remolcado Irún | 448,44 | 459,89 | |
| 1,68 | Taller Bilbao Abando | 448,44 | 459,89 | |
| 1,70 | Taller Mat. Motor Sevilla | 448,44 | 459,89 | |
| 1,70 | Taller Mat. Autopropulsado Sevilla | 446,44 | 459,89 | |
| 1,71 | Taller Mat. Motor Lugo de Lianera | 446,44 | 459,89 | |
| 1,85 | Taller Mat. Motor Santander | 448,44 | 459,89 | |

| | | | | |
|--------|-----------------------------------|--------|--------|--|
| 326,37 | | | | |
| 2,05 | Taller Mat. Autopropulsado Orense | 416,09 | 429,54 | |
| 2,05 | Taller Mat. La Coruña | 418,09 | 429,54 | |
| 2,07 | Taller Mat. Autopropulsado Murcia | 416,09 | 429,54 | |
| 2,08 | Taller Mat. Motor Salamanca | 418,09 | 429,54 | |

| | | | | |
|--------|---------------------------|--------|--------|--|
| 302,21 | | | | |
| 2,67 | Taller Mat. Motor Granada | 385,29 | 398,74 | |
| 2,67 | Taller Mat. Almería | 385,29 | 398,74 | |



**ANEXO Nº 2
TALLERES DE M. MOTOR, M. AUTOPROPULSADO
Y M. REMOLCADO VIAJEROS**



VALENCIA

| TALLERES PUROS |
|---|
| <i>Taller M. Motor Fuencarral</i> |
| <i>Taller M. Locomotoras Diesel Madrid</i> |
| <i>Taller M. Motor Salamanca</i> |
| <i>Taller Puerta de Atocha (Alaris)</i> |
| <i>Taller M. Motor Miranda</i> |
| <i>Taller M. Motor Santander</i> |
| <i>Taller M. Cercanías Bilbao</i> |
| <i>Taller M. Bilbao Abando</i> |
| <i>Taller M. Remolcado Irún.</i> |
| <i>Taller M. Autopropulsado Irún</i> |
| <i>Taller M. Motor León</i> |
| <i>Taller M. Autopropulsado Orense</i> |
| <i>Taller M. Remolcado Vigo</i> |
| <i>Taller M. Autopropulsado Vigo</i> |
| <i>Taller M. Motor Barna CA</i> |
| <i>Taller M. Remolcado Barna CA</i> |
| <i>Taller M. Motor Sevilla</i> |
| <i>Taller M. Motor Granada</i> |
| <i>Taller M. Autopropulsado Sevilla</i> |
| <i>Taller M. Autopropulsado Fuencarral</i> |
| <i>Taller M. Cercanías Atocha</i> |
| <i>Taller M. Autopropulsado Cerro Negro</i> |
| <i>Taller M. Autopropulsado Barna Sur</i> |
| <i>Taller M. Autopropulsado Barna Sur-EUROMED</i> |
| <i>Taller M. Cercanías Vilanova</i> |
| <i>Taller M. Motor Valencia</i> |
| <i>Taller M. Autopropulsado Valencia</i> |
| <i>Taller M. Autopropulsado Murcia</i> |



| TALLERES Y PUESTOS ASIMILADOS* | |
|--|--|
| TALLER O PUESTO | TALLER DE DEPENDENCIA |
| <i>Puertollano</i> | <i>Taller M. Motor Atocha</i> |
| <i>Coruña San Cristobal</i> | <i>Taller M. Autopropulsado Orense</i> |
| <i>Port Bou</i> | <i>Taller M. Motor Barcelona</i> |
| <i>Almería</i> | <i>Taller M. Motor Granada</i> |
| <i>Algeciras</i> | <i>Taller M. Motor Sevilla</i> |
| <i>Cádiz, Los Prados y Málaga</i> | <i>Taller M. Autopropulsado Sevilla</i> |
| <i>Badajoz</i> | <i>Taller M. Cerro Negro</i> |
| <i>Cercedilla</i> | <i>Taller M. Autopropulsado Fuencarral</i> |
| <i>Príncipe Pío</i> | <i>Taller M. Cercanías Atocha</i> |
| <i>Alicante</i> | <i>Taller M. Autopropulsado Valencia</i> |
| TALLERES MIXTOS** | |
| <i>Taller M. Motor y Remolcado Zaragoza</i> | |
| <i>Taller M. Motor y Remolcado Lugo de Llanera</i> | |

* A los talleres o puestos asimilados se les aplicará los resultados y valor hora que se obtenga mensualmente en el taller del que dependan jerárquicamente en cada momento.

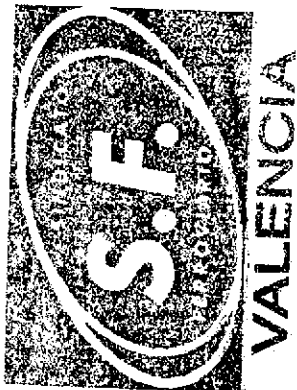
La presente lista podrá actualizarse en función de la aparición de nuevos talleres o desaparición de los existentes, así como con los posibles cambios de talleres puros a asimilados o mixtos, o viceversa, en función de la distribuciones organizativas que se lleven a cabo en la UN de MIT y las asignaciones o pérdidas de parque que en su caso puedan producirse, siendo de aplicación en estos supuestos el sistema o sistemas de primas en función de la nueva organización empresarial y su encuadramiento como taller puro, taller o puesto asimilado, o taller mixto.

** Los talleres que tengan la consideración de talleres mixtos (y sus talleres o puestos asimilados), tendrán un sistema de prima de producción particularizado, con un porcentaje del valor hora medido según los criterios y objetivos propios del presente sistema y otro porcentaje del valor hora medido según los criterios y objetivos propios del sistema de primas de aplicación a los Talleres de Material Mercancías.

PRIMMOTS.WPD

RELACIÓN DE COEFICIENTES CORRECTORES POR TIPO DE VEHÍCULOS-KM RECORRIDOS.

| | NIVEL MÁXIMO | NIVEL MEDIO | NIVEL MÍNIMO |
|------------------------|--------------|-------------|--------------|
| Loc. Eléctricas | | | |
| Kilómetros | 200000 | 100000 | 50000 |
| Índice | 1,30 | 0,80 | 0,55 |
| Loc. 289-2891 | | | |
| Kilómetros | 250000 | 150000 | 100000 |
| Índice | 1,30 | 0,80 | 0,55 |
| Loc. 250 | | | |
| Kilómetros | 200000 | 100000 | 50000 |
| Índice | 2,25 | 1,75 | 1,50 |
| Loc. 251-252 | | | |
| Kilómetros | 250000 | 150000 | 100000 |
| Índice | 1,50 | 1,00 | 0,75 |
| Loc. 2891 | | | |
| Kilómetros | 250000 | 150000 | 100000 |
| Índice | 2,00 | 1,50 | 1,25 |
| Loc. Diésel | | | |
| Kilómetros | 200000 | 100000 | 50000 |
| Índice | 1,50 | 1,00 | 0,75 |
| Loc. 3193-3194 | | | |
| Kilómetros | 230000 | 130000 | 80000 |
| Índice | 1,50 | 1,00 | 0,75 |
| Loc. Maniobra | | | |
| Kilómetros | 2000 | 1000 | 500 |
| Índice | 0,30 | 0,20 | 0,18 |
| Loc. Eléctricas | | | |
| Kilómetros | 225000 | 125000 | 75000 |
| Índice | 1,50 | 1,10 | 0,85 |
| Loc. Diésel | | | |
| Kilómetros | 200000 | 100000 | 50000 |
| Índice | 1,50 | 1,00 | 0,75 |
| Loc. Diésel 593 | | | |
| Kilómetros | 200000 | 100000 | 50000 |
| Índice | 2,25 | 1,75 | 1,50 |
| Alas | | | |
| Kilómetros | — | — | — |
| Índice | 0,50 | 0,50 | 0,50 |
| Coches | | | |
| Kilómetros | 300000 | 200000 | 150000 |
| Índice | 0,38 | 0,25 | 0,19 |



[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

La incorporación al parque de un nuevo tipo de vehículo que no se encuentre en la anterior tabla establecida, conllevará por parte de la Dirección de Mantenimiento y Dirección de Organización y RR.HH., la asignación de su correspondiente cuadro de coeficiente corrector aplicándose como índice corrector para el cálculo de la Dotación equivalente, en tanto no

ANEXO 3 FIJACIÓN PARÁMETROS POR SERIE EN FUNCIÓN DEL RATIO CLASIFICACIÓN

PARQUE DE AUTOPROPULSADO REGIONALES Y GRANDES LINEAS DISPONIBILIDAD MENSUAL Y FIABILIDAD MENSUAL

| SERIE | CATEGORÍA | NIVEL | | | NIVEL | FIABILIDAD (K.M.) | | |
|---------|------------------|-------|---|---|-------|-------------------|---------|---------|
| | | 1 | 3 | 7 | | NIVEL A | NIVEL B | NIVEL C |
| 432 | Incumpl. Gráfico | 1 | 3 | 7 | A | 50000 | 42000 | 34000 |
| | | | | | B | 55000 | 45000 | 35000 |
| | | | | | C | 60000 | 47000 | 27000 |
| 444 | Incumpl. Gráfico | 1 | 3 | 7 | A | 50000 | 42000 | 34000 |
| | | | | | B | 55000 | 45000 | 35000 |
| | | | | | C | 60000 | 47000 | 27000 |
| 448 | Incumpl. Gráfico | 1 | 3 | 7 | A | 45000 | 42000 | 34000 |
| | | | | | B | 50000 | 45000 | 35000 |
| | | | | | C | 55000 | 47000 | 38000 |
| 440R | Incumpl. Gráfico | 0 | 1 | 2 | A | 60000 | 50000 | 30000 |
| | | | | | B | 65000 | 53000 | 31000 |
| | | | | | C | 70000 | 55000 | 32000 |
| 470 | Incumpl. Gráfico | 0 | 1 | 2 | A | 80000 | 50000 | 30000 |
| | | | | | B | 65000 | 53000 | 31000 |
| | | | | | C | 70000 | 55000 | 32000 |
| 592 | Incumpl. Gráfico | 0 | 1 | 2 | A | 60000 | 45000 | 30000 |
| | | | | | B | 65000 | 48000 | 31000 |
| | | | | | C | 70000 | 50000 | 32000 |
| 593 | Incumpl. Gráfico | 1 | 2 | 3 | A | 40000 | 32000 | 24000 |
| | | | | | B | 45000 | 35000 | 25000 |
| | | | | | C | 50000 | 37000 | 26000 |
| 596 | Incumpl. Gráfico | 0 | 1 | 2 | | 1 | 3 | 5 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| 594 | Incumpl. Gráfico | 0 | 1 | 2 | A | 245000 | 172000 | 99000 |
| | | | | | B | 250000 | 175000 | 100000 |
| | | | | | C | 255000 | 177000 | 101000 |
| Euromed | Incumpl. Gráfico | 0 | 1 | 2 | A | 295000 | 197000 | 99000 |
| | | | | | B | 300000 | 200000 | 100000 |
| | | | | | C | 305000 | 202000 | 101000 |
| Alaris | Incumpl. Gráfico | 0 | 1 | 2 | A | 295000 | 197000 | 99000 |
| | | | | | B | 300000 | 200000 | 100000 |
| | | | | | C | 305000 | 202000 | 101000 |



RATIO CLASIFICACIÓN

FIABILIDAD MENSUAL

| | | | | |
|----------------|---------|-------|-------|-------|
| < 1,1 | NIVEL A | -5000 | -3000 | -1000 |
| >= 1,1 Y < 1,9 | NIVEL B | OBJ% | OBJ% | OBJ% |
| > 1,9 | NIVEL C | 5000+ | 2000+ | 1000+ |

* Índice de Disponibilidad Mensual y Diaria = Porcentaje de vehículos disponibles contra dotación
Los datos reales de Disponibilidad mensual y diaria se obtienen de las actas mensuales firmadas con el operador.

** Índice de Fiabilidad mensual = Kilómetros/Incidentes.

Serie 596 el Índice de Fiabilidad mensual = Incidencias/mes

Si la dotación de cualquier serie asignada a un taller concreto recorre menos Km en el mes que los asignados como parámetro máximo según ratio de clasificación, el computo de la fiabilidad mensual se calculará sobre el nº de incidencias en vez de Km/Incidencias, obteniéndose el nivel máximo si el nº de incidencias es 1, el valor medio si el nº de incidencias es 3, y el valor mínimo si el nº de incidencias es 5.

Dicha escala general será de aplicación para todas las series excepto para los automotores diesel de la serie 592/592C y 593, para las cuales en el supuesto de que la suma de los vehículos de la serie asignado a un taller sea inferior a 10 el computo de fiabilidad mensual se calculará con arreglo al nº de incidencia en la escala anteriormente establecida.

Los datos reales de fiabilidad se obtienen de las actas mensuales firmadas con el operador.

FIJACIÓN PARÁMETROS POR SERIE EN FUNCIÓN DEL RATIO CLASIFICACIÓN

PARQUE DE AUTOPROPULSADO CERCANIAS
DISPONIBILIDAD MENSUAL, DIARIA Y FIABILIDAD MENSUAL

| SERIE | PERIODO | INDICE DE DISPONIBILIDAD | | | NIVEL | FIABILIDAD MENSUAL | | |
|----------|----------------------------|--------------------------|-------------|--------------|-------|--------------------|-------------|--------------|
| | | NIVEL MÁXIMO | NIVEL MEDIO | NIVEL MÍNIMO | | NIVEL MÁXIMO | NIVEL MEDIO | NIVEL MÍNIMO |
| 440/440M | MENSUAL DIARIA(laboral) | | | | A* | 40000 | 30000 | 20000 |
| | | 97% | 96% | 94% | B | 60000 | 45000 | 30000 |
| | | 95% | 90% | 85% | C | 65000 | 47000 | 27000 |
| 442 | Incidencias Mes | | | | A | | | |
| | | 96% | 94% | 90% | B | 1 | 2 | 3 |
| | | | | | C | | | |
| 446 | MENSUAL DIARIA(laboral) | | | | A | 130000 | 100000 | 80000 |
| | | 98% | 97% | 95% | B | 135000 | 103000 | 81000 |
| | | 96% | 94% | 90% | C | 140000 | 105000 | 82000 |
| 447 | MENSUAL DIARIA(laboral) | | | | A | 240000 | 185000 | 128000 |
| | | 96% | 97% | 95% | B | 245000 | 188000 | 129000 |
| | | 97% | 95% | 91% | C | 250000 | 190000 | 130000 |
| 450 | MENSUAL DIARIA(laboral) | | | | A | 250000 | 190000 | 130000 |
| | | 98% | 97% | 95% | B | 255000 | 193000 | 131000 |
| | | 96% | 94% | 90% | C | 260000 | 195000 | 132000 |
| 451 | MENSUAL DIARIA(laboral) | | | | A | 250000 | 190000 | 130000 |
| | | 98% | 97% | 95% | B | 255000 | 193000 | 131000 |
| | | 96% | 94% | 90% | C | 260000 | 195000 | 132000 |
| 592C | MENSUAL DIARIA(laboral) | | | | A | 65000 | 42000 | 29000 |
| | | 96% | 94% | 92% | B | 60000 | 45000 | 30000 |
| | | 95% | 90% | 85% | C | 65000 | 47000 | 31000 |

RATIO CLASIFICACIÓN

| RATIO CLASIFICACIÓN | | FIABILIDAD MENSUAL | | |
|---------------------|---------|--------------------|-------|-------|
| < 1,1 | NIVEL A | -5000 | -3000 | -1000 |
| >=1,1 Y < 1,9 | NIVEL B | OBJ% | OBJ% | OBJ% |
| > 1,9 | NIVEL C | 5000+ | 2000+ | 1000+ |

* excepto 440/440M en el nivel A

- Índice de Disponibilidad Mensual y Diaria = Porcentaje de vehículos disponibles contra dotación
Los datos reales de Disponibilidad mensual y diaria se obtienen de las actas mensuales firmadas con el operador.
- Índice de Fiabilidad mensual = Kilómetros/Incidencias.
Serie 442 el índice de Fiabilidad mensual = Incidencias mes
Si la dotación de cualquier serie asignada a un taller concreto recorre menos Km en el mes que los asignados como parámetro máximo según ratio de clasificación, el computo de la fiabilidad mensual se calculará sobre el nº de incidencias en vez de Km/incidencias, obteniéndose el nivel máximo si el nº de incidencias es 1, el valor medio si el nº de incidencias es 3, y el valor mínimo si el nº de incidencias es 5.
Dicha escala general será de aplicación para todas las series excepto para los automotores diesel de la serie 592/592C y 593, para las cuales en el supuesto de que el total de los vehículos de la serie asignado a un taller sea inferior a 10 el computo de fiabilidad mensual se calculará con arreglo al nº de incidencias mes según la escala anteriormente establecida.
Los datos reales de fiabilidad se obtienen de las actas mensuales firmadas con el operador.



FIJACIÓN PARÁMETROS POR SERIES EN FUNCIÓN DEL RATIO CLASIFICACIÓN

PARQUE DE LOCOMOTORAS
DISPONIBILIDAD MENSUAL Y FIABILIDAD MENSUAL



| SERIE | NIVEL | INDICE DE DISPONIBILIDAD MENSUAL | | | INDICE DE FIABILIDAD MENSUAL | | |
|-------|-------|----------------------------------|---------|---------|------------------------------|---------|---------|
| | | NIVEL A | NIVEL B | NIVEL C | NIVEL A | NIVEL B | NIVEL C |
| 250 | A | 75% | 84% | 58% | 35000 | 17000 | 9000 |
| | B | 77% | 68% | 80% | 40000 | 20000 | 10000 |
| | C | 78% | 67% | 81% | 45000 | 22000 | 11000 |
| 251 | A | 88% | 82% | 78% | 75000 | 40000 | 24000 |
| | B | 90% | 84% | 80% | 80000 | 43000 | 25000 |
| | C | 91% | 85% | 81% | 85000 | 45000 | 26000 |
| 252 | A | 94% | 85% | 81% | 195000 | 127000 | 89000 |
| | B | 96% | 87% | 83% | 200000 | 130000 | 90000 |
| | C | 97% | 88% | 84% | 205000 | 132000 | 91000 |
| 2691 | A | 90% | 83% | 78% | 75000 | 47000 | 29000 |
| | B | 92% | 85% | 80% | 80000 | 50000 | 30000 |
| | C | 93% | 86% | 81% | 85000 | 52000 | 31000 |
| 2692 | A | 90% | 83% | 78% | 76000 | 47000 | 29000 |
| | B | 92% | 85% | 80% | 80000 | 50000 | 30000 |
| | C | 93% | 86% | 81% | 85000 | 52000 | 31000 |
| 2694 | A | 91% | 85% | 82% | 125000 | 67000 | 34000 |
| | B | 95% | 88% | 84% | 130000 | 70000 | 35000 |
| | C | 96% | 89% | 85% | 135000 | 72000 | 36000 |
| 2696 | A | 90% | 81% | 78% | 125000 | 67000 | 34000 |
| | B | 92% | 83% | 80% | 130000 | 70000 | 35000 |
| | C | 93% | 84% | 81% | 135000 | 72000 | 36000 |
| 2697 | A | 93% | 85% | 78% | 85000 | 47000 | 34000 |
| | B | 95% | 87% | 80% | 90000 | 50000 | 35000 |
| | C | 96% | 88% | 81% | 95000 | 52000 | 36000 |
| 2698 | A | 93% | 85% | 78% | 85000 | 47000 | 34000 |
| | B | 95% | 87% | 80% | 90000 | 50000 | 35000 |
| | C | 96% | 88% | 81% | 95000 | 52000 | 36000 |
| 2699 | A | 93% | 85% | 78% | 85000 | 47000 | 34000 |
| | B | 95% | 87% | 80% | 90000 | 50000 | 35000 |
| | C | 96% | 88% | 81% | 95000 | 52000 | 36000 |
| 279 | A | 86% | 81% | 75% | 80000 | 42000 | 29000 |
| | B | 88% | 83% | 77% | 85000 | 45000 | 30000 |
| | C | 89% | 84% | 78% | 90000 | 47000 | 31000 |
| 289 | A | 88% | 82% | 75% | 75000 | 47000 | 29000 |
| | B | 90% | 84% | 77% | 80000 | 50000 | 30000 |
| | C | 91% | 85% | 78% | 85000 | 52000 | 31000 |
| 2891 | A | 88% | 82% | 75% | 75000 | 47000 | 29000 |
| | B | 90% | 84% | 77% | 80000 | 50000 | 30000 |
| | C | 91% | 85% | 78% | 85000 | 52000 | 31000 |

| RATIO CLASIFICACIÓN | | DISPONIBILIDAD MENSUAL | | | FIABILIDAD MENSUAL | | |
|---------------------|---------|------------------------|------|------|--------------------|-------|-------|
| < 1,15 | NIVEL A | -2 | -2 | -2 | -5000 | -3000 | -1000 |
| >= 1,15 Y < 1,9 | NIVEL B | OBJ% | OBJ% | OBJ% | OBJ% | OBJ% | OBJ% |
| >= 1,9 | NIVEL C | 1+ | 1+ | 1+ | 5000+ | 2000+ | 1000+ |

* Índice de Disponibilidad Mensual = Porcentaje de vehículos disponibles contra dotación.
 Datos reales disponibilidad mensual: listado de SIM PTCIYC02 descontado inmovilizado por reparaciones e inmovilizado por pintura.

** Índice de Fiabilidad Mensual = Kilómetros/ incidencias
 Si la dotación de cualquier serie asignada a un taller concreto recorre menos Km en el mes que los asignados como parámetro máximo según ratio de clasificación, el compute de la fiabilidad mensual se calculará sobre el nº de incidencias en vez de Km/incidencias, obteniéndose el nivel máximo si el nº de incidencias es 1, el valor medio si el nº de incidencias es 3, y el valor mínimo si el nº de incidencias es 5
 Los datos reales de fiabilidad mensual: listado SIM PTCFY02

FIJACIÓN PARÁMETROS POR SERIES EN FUNCIÓN DEL RATIO CLASIFICACIÓN

PARQUE DE LOCOMOTORAS
DISPONIBILIDAD MENSUAL Y FIABILIDAD MENSUAL



| SERIE | NIVEL | DISPONIBILIDAD MENSUAL | | | FIABILIDAD MENSUAL | | |
|-------|-------|------------------------|-------------|--------------|--------------------|-------------|--------------|
| | | NIVEL OBJETIVO | NIVEL MEDIO | NIVEL MÍNIMO | NIVEL OBJETIVO | NIVEL MEDIO | NIVEL MÍNIMO |
| 3192 | A | 92% | 90% | 83% | 85000 | 47000 | 29000 |
| | B | 94% | 92% | 85% | 90000 | 50000 | 30000 |
| | C | 95% | 93% | 88% | 95000 | 52000 | 31000 |
| 3193 | A | 94% | 90% | 87% | 85000 | 47000 | 29000 |
| | B | 96% | 92% | 89% | 90000 | 50000 | 30000 |
| | C | 97% | 93% | 90% | 95000 | 52000 | 31000 |
| 3194 | A | 95% | 91% | 88% | 125000 | 67000 | 39000 |
| | B | 97% | 93% | 90% | 130000 | 70000 | 40000 |
| | C | 98% | 94% | 91% | 135000 | 72000 | 41000 |
| 333 | A | 92% | 89% | 83% | 70000 | 37000 | 24000 |
| | B | 94% | 91% | 85% | 75000 | 40000 | 25000 |
| | C | 95% | 92% | 86% | 80000 | 42000 | 26000 |
| 3331 | A | 93% | 90% | 84% | 75000 | 42000 | 29000 |
| | B | 95% | 92% | 86% | 80000 | 45000 | 30000 |
| | C | 96% | 93% | 87% | 85000 | 47000 | 31000 |
| 3332 | A | 93% | 90% | 83% | 75000 | 42000 | 29000 |
| | B | 96% | 92% | 85% | 80000 | 45000 | 30000 |
| | C | 96% | 93% | 86% | 85000 | 47000 | 31000 |

| SERIE | NIVEL | DISPONIBILIDAD MENSUAL | | | FIABILIDAD MENSUAL | | |
|-------|-------|------------------------|-------------|--------------|--------------------|-------------|--------------|
| | | NIVEL OBJETIVO | NIVEL MEDIO | NIVEL MÍNIMO | NIVEL OBJETIVO | NIVEL MEDIO | NIVEL MÍNIMO |
| 308 | A | 94% | 91% | 89% | --- | --- | --- |
| | B | 96% | 93% | 91% | --- | --- | --- |
| | C | 97% | 94% | 92% | --- | --- | --- |
| 309 | A | 95% | 93% | 91% | --- | --- | --- |
| | B | 97% | 95% | 93% | --- | --- | --- |
| | C | 98% | 96% | 94% | --- | --- | --- |
| 310 | A | 95% | 93% | 91% | --- | --- | --- |
| | B | 97% | 95% | 93% | --- | --- | --- |
| | C | 98% | 96% | 94% | --- | --- | --- |
| 311 | A | 92% | 87% | 84% | --- | --- | --- |
| | B | 94% | 89% | 86% | --- | --- | --- |
| | C | 95% | 90% | 87% | --- | --- | --- |
| 321 | A | 96% | 93% | 88% | --- | --- | --- |
| | B | 98% | 95% | 90% | --- | --- | --- |
| | C | 99% | 96% | 91% | --- | --- | --- |
| 3192A | A | 96% | 93% | 88% | --- | --- | --- |
| | B | 98% | 95% | 90% | --- | --- | --- |
| | C | 99% | 96% | 91% | --- | --- | --- |

| RATIO CLASIFICACIÓN | | DISPONIBILIDAD MENSUAL | | | FIABILIDAD MENSUAL | | |
|---------------------|---------|------------------------|------|------|--------------------|-------|-------|
| < 1,15 | NIVEL A | -2 | -2 | -2 | -5000 | -3000 | -1000 |
| >= 1,1 Y < 1,9 | NIVEL B | OBJ% | OBJ% | OBJ% | OBJ% | OBJ% | OBJ% |
| > 1,9 | NIVEL C | 1+ | 1+ | 1+ | 5000+ | 2000+ | 1000+ |

* Índice de Disponibilidad Mensual = Porcentaje de vehículos disponibles contra dotación.
 Datos reales disponibilidad mensual: listado de SIM PTCIYC02 descontado Inmovilizado por reparaciones e inmovilizado por pintura

** Índice de Fiabilidad Mensual = Kilómetros/ incidencias

Si la dotación de cualquier serie asignada a un taller concreto recorre menos Km en el mes que los asignados como parámetro máximo según ratio de clasificación, el computo de la fiabilidad mensual se calculará sobre el nº de incidencias en vez de Km/incidencias, obteniéndose el nivel máximo si el nº de incidencias es 1, el valor medio si el nº de incidencias es 3, y el valor mínimo si el nº de incidencias es 5

Los datos reales de fiabilidad mensual: listado SIM PTCFY02

27

2

ANEXO N° 5

FIJACIÓN PARÁMETROS POR MESES

PARQUE DE MATERIAL VIAJEROS

DISPONIBILIDAD MENSUAL, DIARIA Y FIABILIDAD MENSUAL

| MESES | DISPONIBILIDAD MENSUAL | | | DISPONIBILIDAD DIARIA | FIABILIDAD MENSUAL | | |
|------------|------------------------|-------------|--------------|-----------------------|--------------------|-------------|--------------|
| | NIVEL MÁXIMO | NIVEL MEDIO | NIVEL MÍNIMO | | NIVEL MÁXIMO | NIVEL MEDIO | NIVEL MÍNIMO |
| ENERO | 99,31% | 96,31% | 91,31% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |
| FEBRERO | 98,55% | 95,55% | 90,55% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |
| MARZO | 98,55% | 95,55% | 90,55% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |
| ABRIL | 99,31% | 96,31% | 91,31% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |
| MAYO | 98,55% | 95,55% | 90,55% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |
| JUNIO | 99,31% | 96,31% | 91,31% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |
| JULIO | 99,67% | 96,67% | 91,67% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |
| AGOSTO | 99,76% | 96,76% | 91,76% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |
| SEPTIEMBRE | 98,55% | 95,55% | 90,55% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |
| OCTUBRE | 98,55% | 95,55% | 90,55% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |
| NOVIEMBRE | 99,31% | 96,31% | 91,31% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |
| DICIEMBRE | 99,31% | 96,31% | 91,31% | 96% | 0 | 0,5 | 1 |

* Índice de Disponibilidad Mensual y Diaria = Porcentaje de Vehículos disponibles contra dotación

Datos reales disponibilidad Mensual: listado de SIM PTCIVL13

Datos reales disponibilidad diaria: listado de SIM PCRJIL02

* Índice de Fiabilidad Mensual = N° de incidencias x 1000 / Dotación x n° días mes

Datos reales fiabilidad Mensual: listado de SIM PTCFVL11

