

## PERSONAL DE CONDUCCIÓN

### Propuesta del Sindicato Ferroviario

# PERSONAL DE CONDUCCIÓN

## Capítulo 1

### JORNADA

#### 1.1. JORNADA MÁXIMA.

- Jornada semanal de 35 horas. En el periodo de dos años pasar a jornada semanal de 30 horas, en jornada de 8 horas diarias.
- 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.



#### 1.2. HORAS NOCTURNAS.

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.

#### 1.3. TRABAJO COMO AGENTE ÚNICO

Se considerará Agente Único de Conducción todo agente de conducción que realice cualquier función, sea de conducción o actividades complementarias, y que las ejecute en solitario independientemente de cual sea su duración.

1. 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.
2. Si se sobrepasan los periodos anteriores, la duración máxima de la jornada será de 7 horas en periodo diurno y 6 en nocturno.

3. 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.
4. 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.
5. No se deben considerar como tiempos de descanso o interrupción de la conducción continuada los servicios de viajero sin servicio.
6. Los anteriores límites no podrán ser superados por pacto en contrario por considerar que son los mínimos que garantizan la seguridad.
7. En gráficos de viajeros garantizar un mínimo de un descanso dominical al mes para la conciliación de la vida laboral y familiar.
8. Exposición en el tablón de anuncios de la empresa de la hoja del servicio diario con 48 horas, como mínimo, de antelación.

#### **1.4. 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, percibiendo en dichos casos los emolumentos previstos para el agente único de conducción.

#### **1.5. CICLOS DE TRABAJO.**

- Ciclos de 5 días de trabajo (en periodo nocturno, máximo 2 jornadas) y 3 de descanso como norma general
- Ciclos reducidos:
  - 2 Días de trabajo y 1 día de descanso (una jornada máxima nocturna).
  - 3 Días de trabajo y 2 días de descanso (una jornada máxima nocturna).

#### **1.6. PERNOCTACIONES Y COMIDAS DE SERVICIO.**

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 de los Trabajadores.

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

Lugar de descanso adecuado en los descansos de la jornada de conducción continuada. Estos lugares tienen que ser acordados con la Representación de los Trabajadores.

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

Los trabajadores y trabajadoras que desarrollen su actividad en trenes con servicio de **restauración** tendrán derecho a las comidas o cenas durante el servicio.

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

### **1.7. 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.

### **1.8. 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.

### **1.9. 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 SF-Intersindical proponemos:**

- Participación activa y acuerdo anual con la Representación de los Trabajadores en la planificación y establecimiento de los programas de formación durante el último trimestre del año anterior.
- 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 (retroalimentación)

- Seguimiento y control de gastos.
- Valoración anual de la formación.

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

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 Maquinista, es muy importante que además de la enseñanza reglada que se imparte a estos aspirantes se complemente su formación con 6 meses como agentes dobles de conducción.

## **1.10. 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 de conceptos fijos, menos antigüedad y complemento de 20 años, 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 por **hora de trabajo**:

- 10 €/ la hora prestando servicio de conducción.
- 6 €/ la hora prestando servicio de reserva o en situaciones de espera, demora, etc.

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 de la variable.

### **Traslaciones.**

El valor de las traslaciones será el siguiente:

- Para las 8 primeras horas 1,70 € por hora.
- De la 9ª hora en adelante 3,39 € por hora.

## **Capítulo 2**

# PERSONAL NO APTO

### **2.1. 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.

### **2.2. 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.

### **Capítulo 3**

## **SALUD LABORAL**

### **3.1. 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.

### **3.2. LIMPIEZA 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.

Limpieza 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.

## **Capítulo 4**

# PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN DE CATEGORIAS DE SF-INTERSINDICAL PARA PERSONAL DE CONDUCCIÓN

### **4.1. 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 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.

### **4.2. 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.

### **4.3. AUXILIAR DE TRACCIÓN.**

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

**Funciones:** Las recogidas en la Normativa Laboral.

**Acceso a la categoría:** por acoplamiento por ser personal no apto definitivo.



#### **4.4. 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.

#### **4.5. MANDO INTERMEDIO-MAQUINISTA AVE-MAQUINISTA JEFE DEL TREN**

**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:** Por ascenso de Maquinista Principal- Maquinista Jefe de Tren.

**Salida de la categoría:** Por pase a la categoría de Jefe de Maquinistas-Mando Intermedio de Conducción y a cualquier otro puesto de Mando Intermedio. Por concurso a Estructura de Apoyo.

#### **4.6. 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.

#### **4.7. PARTICIPACIÓN DE MAQUINISTAS EN CONVOCATORIAS DE ASCENSO**

En las convocatorias de ascenso a Jefe de Maquinista y Mando Intermedio de las diferentes Áreas de Negocio, tendrán opción a presentarse todos los Maquinistas, independientemente del Área a la que pertenezcan.