

PERSONAL DE INTERVENCIÓN

**Supervisor de Intervención,
Supervisor de Servicios a Bordo AVE y Euromed,
Interventor en Ruta Cercanías, Media Distancia
y Larga Distancia**

Propuesta del
Sindicato Ferroviario

PERSONAL DE INTERVENCIÓN

**Supervisor de Intervención, Supervisor de Servicios a Bordo AVE y Euromed,
Interventor en Ruta Cercanías, Media Distancia y Larga Distancia**

Capítulo 1

FUNCIONES Y JORNADA DEL PERSONAL DE INTERVENCIÓN EN RUTA



Como ya hemos dicho en diferentes ocasiones, los diferentes Marcos Reguladores han supuesto una desregulación negativa respecto a muchas situaciones contempladas hasta ese momento en el art. 213 de la Normativa Laboral.

Os indicamos a continuación las propuestas del Sindicato Ferroviario de modificación y mejora de los actuales Marcos Reguladores: Cercanías, Media y Larga Distancia.



1.1. CERCANÍAS

Propuesta de modificación y mejora del Marco Regulador de Cercanías.

En cuanto a la forma del desempeño de las funciones, en las estaciones, para comunicar la finalización de las Operaciones del Tren, en caso de avería o incidencias en las instalaciones de seguridad o alteraciones meteorológicas adversas, se prestará servicio en Equipo de Atención al Cliente (y no individualmente, como establece actualmente el Marco Regulador).

Respecto al *contenido funcional*, supresión del apartado 13 del Marco Regulador, que establece que el interventor *“Además, realizará cualquier función análoga a las anteriormente descritas relacionadas con la calidad del servicio y atención al viajero, habiendo recibido la formación necesaria, tanto por propia iniciativa como cuando la Dirección así lo demande”*.

En lo que respecta a la jornada proponemos reformar el Marco Regulador, con la siguiente propuesta:

1. Los gráficos del personal de Intervención de Cercanías se confeccionarán con la participación de la Representación de los Trabajadores (y no sólo por la dirección de la empresa, como establece el actual Marco Regulador), entrando en vigor previo acuerdo entre la Dirección de la Empresa y la Representación de los Trabajadores.

2. Abono de las horas de mayor dedicación desde la primera hora que se realice.
3. Los turnos no podrán ser modificados una vez iniciados (actualmente pueden ser modificados *“cuando la dirección lo determine”*).
4. Los gráficos se darán a conocer con una antelación mínima de siete días a su entrada en vigor (actualmente es de cinco días).
5. La aplicación de nuestra propuesta de reducción de jornada a 35 h., se aplicará mediante módulos de 7 horas diarias.
6. Supresión de los viajes sin servicio y esperas.
7. Supresión de las mermas de descanso.
8. El descanso mínimo deberá ser de 15 horas en la residencia y 9 fuera de ella.
9. De producirse excesos de jornada, se efectuarán su compensación aplicando los siguientes parámetros:
 - a. Horas de Mayor Dedicación x 1,65 = Horas de descanso.
 - b. Horas Extraordinarias x 1,75 = Horas de descanso.
 - c. Estos descansos compensatorios se disfrutarán como máximo en el mes siguiente, junto a los descansos de un ciclo y de acuerdo con el trabajador/a.
10. La suma de los descansos semanales y el último descanso del ciclo anterior comprenderá, como mínimo, 63 horas continuadas desde la finalización de la última jornada hasta el inicio de la primera del ciclo siguiente. En los ciclos de un solo descanso semanal este número de horas quedará reducido a 39 horas.
11. La duración de las Reservas será de 7 horas. En caso de tener que salir a prestar servicio, se asegurará el retorno a su residencia respetando los anteriores límites de jornada.
12. En aquellas poblaciones en que sea preciso realizar alguna pernoctación, esta se realizará en establecimientos hoteleros de, como mínimo, tres estrellas.
13. Cuando el establecimiento donde se realice la pernoctación diste más de 500 metros de la estación de destino, se pondrá a disposición del Interventor en Ruta un taxi para su traslado hasta el mismo y regreso, no demorando la salida más de 10 minutos desde la llegada a la estación. De

igual modo se procederá, aunque la distancia sea menor, en caso de inclemencias meteorológicas adversas.

14. Los Equipos de Atención al Cliente estarán formados por un mínimo de tres Interventores. De ellos, el trabajador del EAC más antiguo en el cargo desempeñará funciones de Coordinador, percibiendo por ello un Plus de Coordinación de 16,95 €/día trabajado.
15. No podrá exceder de más del 50 % de la jornada el tiempo durante el que un Interventor que preste servicio en EAC permanecerá en la posición de erguido-de pie. Para ello, se le darán los relevos oportunos para que no permanezca de pie, mas de cien minutos seguidos.
16. Cuando las condiciones climatológicas sean adversas, se desistirá de hacer controles en estaciones abiertas. La dotación de uniformidad será lo suficientemente apropiada a la temperatura y condiciones ambientales (frío, calor, corrientes de aire, etc.).

1.2. MEDIA DISTANCIA

Propuesta de modificación y mejora del Marco Regulador.

Supresión del apartado 1.3 del Marco Regulador, en lo relativo a “los lugares que se determine” y “máquinas autoventa”.

Se impartirá la formación necesaria, antes de proceder al manejo de la plataforma para PMR en aquellos trenes que la lleven (punto 1.8).

Supresión del punto 1.12 (relativo a “cartera botiquin”).

La placa identificativa sólo reflejará nº de matrícula y cargo (modificación en este sentido, del punto 1.15).

Cuando se preste servicio de atención a trenes y se realice checkin a un tren, no se prestará servicio efectivo en ruta en ese mismo tren. El control en tierra lo hará acompañado siempre de otro interventor en un lugar debidamente acondicionado. La prestación de este servicio comenzará 30 minutos antes de la salida del tren y finalizará 15 minutos después de la partida del mismo. (modificar en este sentido el apartado 1.19)

Se garantizará la voluntariedad para prestar los servicios establecidos en el punto 1.25 (relativo a funciones de organización, seguimiento, centros de gestión, etc.)

Será necesario acuerdo previo con la Representación de los Trabajadores, para la realización de las funciones establecidas en el apartado 1.27 (relativo a “realizar cualquier función análoga”).

Los gráficos del personal de Intervención de Media Distancia se confeccionarán con la participación de la Representación de los Trabajadores (y no sólo por la dirección de la empresa, como establece el actual Marco Regulador), entrando en vigor previo acuerdo entre la Dirección de la Empresa y la Representación de los Trabajadores (Modificación del apartado 2.1 en este sentido).

Los gráficos deberán ser entregados con una antelación mínima de siete días antes de su entrada en vigor y se entregará a cada agente un ejemplar del mismo y su desarrollo (modificación en este sentido del punto 2.5).

Supresión de los Viajes sin Servicio (punto 2.7).

Se garantizará a todos los trabajadores/as ocupación efectiva. Los gráficos de servicio podrán incluir turnos para cubrir las incidencias que se produzcan, siendo *incidencia* aquella situación previsible de falta de plantilla que se conoce con, al menos, 48 horas de antelación: vacaciones, licencias, cursillos, I.T., trenes especiales y refuerzos programados. El descubierto de un turno que se produzca dentro de las últimas 24 horas se cubrirá con el servicio de Reserva (modificación en este sentido del punto 2.9)

Los turnos de incidencias ocuparán como máximo el 20% de los turnos del gráfico (modificación en este sentido del apartado 2.10).

Será obligatoria la inclusión de las reservas necesarias en los gráficos. La duración de la reserva será, como máximo de 7 horas por jornada (modificación en este sentido del punto 2.11)

La duración de los servicios/atención a trenes será como máximo de siete horas (modificación en este sentido del punto 2.12).

En lo relativo a asegurar el servicio completo de ida y vuelta del trabajador a reemplazar en situaciones de reserva, se incluirá la siguiente garantía: salvo que el recorrido del tren discurra por una estación con residencia de interventores de Media-Distancia, en cuyo caso se preverá su relevo por el agente de reserva o en prestación de servicio/atención a trenes en esta, y regresará a su residencia en la primera circulación o transporte que se determine para reincorporarse a su turno (modificar en este sentido el punto 2.15)

Cuando se preste servicio de atención a trenes fuera de la residencia (punto 2.20) se hará en los mismos términos que proponemos en el apartado 1.19

La duración de la jornada ordinaria será de siete horas de trabajo efectivo al día. Los relevos y/o los servicios de ida y regreso al cruce, deberán ser siempre pactados con la Representación de los Trabajadores (modificación en este sentido del punto 2.21).

Los turnos establecidos serán de obligado cumplimiento, salvo casos de fuerza mayor que incidan en la seguridad, como es el caso de los accidentes (modificación en este sentido del punto 2.22)

Los intervalos inferiores a dos horas que transcurran entre dos servicios consecutivos se considerarán trabajo efectivo (modificación en este sentido del punto 2.24)

El descanso diario grafiado entre el deje de un servicio y la toma del siguiente, será de quince horas en la residencia y de nueve fuera de ella, como mínimo (modificación del punto 2.29).

La jornada cíclica será de 35 horas con un módulo de jornada de 7 horas diarias. Se ajustarán a ello los diferentes ciclos reducidos que se acuerden con la Representación de los Trabajadores (modificación en este sentido del punto 2.41, en coherencia con lo que proponemos en el apartado *Jornada*, de las *Cuestiones Generales* en este libro).

Nuevo redactado del punto 2.42.

Se compensará con un día de descanso, cuando se acumulen siete horas por los diferentes excesos de horas de Mayor Dedicación, Extraordinarias y Mermas de Descanso que se puedan producir (no se grafiarán mermas de descanso en los gráficos) a razón de

- horas de mayor dedicación x 1,65 = horas de descanso
- horas de merma de descanso x 1,50 = horas de descanso
- horas extraordinarias x 1,75 = horas de descanso

Se suprime la carencia de horas sin derecho a compensación establecida en el actual Marco Regulador, compensándose las horas desde la primera que se produzca.

Estos descansos compensatorios se disfrutarán como máximo dentro de las diez semanas siguientes, junto a los descansos de un ciclo y de acuerdo con el trabajador/a.

La Empresa no podrá suprimir ningún descanso al trabajador/a (modificación del punto 2.43 en este sentido).

Eliminación del periodo de IT por accidente laboral para el cómputo de los descansos anuales (modificación del punto 2.45).

El Incentivo de Productividad, se abonará (con el mismo montante económico que en Cercanías) en los meses de enero, julio, octubre y abril del año siguiente -donde se regularizaría la cantidad- y se prorratearían todas las cantidades en 12 meses, al igual que las pagas extraordinarias (modificación del punto 3.2)

Cuando se realicen turnos de Prestación de Servicios/Atención a Trenes se percibirá la dieta por gastos de manutención establecida en tablas salariales, clave 558. (modificación punto 3.4).

Se garantiza un valor mínimo de la clave 47 (Prima Recaudación) de 169,50 € por agente y mes, cantidad que se irá revalorizará junto al resto de los conceptos salariales. (modificación del punto 3.5 en este sentido)

Se establecerá el Abono de Bolsa de Vacaciones, clave 147 (eliminando lo dispuesto en el punto 3.7).

Quedarán excluidas como causas de ausencia al trabajo sin derecho a retribución, los accidentes de trabajo y las bajas derivadas de maternidad (modificación del punto 4.1)

1.3. LARGA DISTANCIA

Propuesta de modificación y mejora del Marco Regulator.

Eliminar del Capítulo I, Principios Generales, el párrafo 2º relativo a que *“Los trabajadores podrán realizar funciones de otra categoría... para completar la actividad normal exigible”*.

En cuanto al uso de medios o herramientas informáticos o de otro tipo (establecido en el Capítulo I, Principios Generales, párrafo 3º), sólo se utilizarán cuando previamente se haya impartido la formación adecuada al interventor/a.

En la placa identificativa de los agentes, figurará número de matrícula y categoría profesional. La limpieza de los uniformes correrá a cargo de la empresa. (Modificación en este sentido del punto 2.1)

Sólo se podrá tener a cargo el manejo, control y vigilancia de la correspondencia de servicio (cartería interna), cuando exista un lugar en el tren destinado a tal fin (modificación en este sentido del punto 2.3).

Modificar el contenido del punto 2.4, en su párrafo 4º: Supervisará y adoptará en ruta las medidas oportunas para que se repongan los pequeños elementos de los aseos del tren.

Las funciones establecidas en el punto 2.4, párrafo 5º (relativas las comprobaciones del tren) se realizarán siempre y cuando halla recibido la formación necesaria para tales fines y no preste servicio en el tren un agente cualificado para realizar estas funciones.

Del punto 2.5 (Funciones relacionadas con la Circulación) se eliminará el párrafo 3º y sus *matizaciones*, siendo sustituido por la siguiente redacción: Como agente de acompañamiento, asumirá las funciones y obligaciones que como tal describe el Reglamento General de Circulación a bordo del tren.

Del punto 2.5 (Funciones relacionadas con la Circulación) se modificará el redactado del párrafo 7º, en el sentido de que cualquier modificación (y no sólo *a mayores*) de las funciones y obligaciones asumidas como Agente de Acompañamiento, deberá ser negociada con la Representación Legal de los Trabajadores.

Las tareas enumeradas en el punto 2.6, segundo párrafo (entrega de recaudación, documentación, etc.) se realizarán dentro del tiempo establecido como “Deje de Servicio”.

MODIFICACIÓN DE LAS SIGUIENTES NORMAS

establecidas en el Capítulo III del Marco Regulador, Condiciones de Trabajo:

Gráficos de Servicio

Norma 1ª. Los gráficos del personal de Intervención de Larga Distancia se confeccionarán con la participación de la Representación de los Trabajadores (y no sólo por la dirección de la empresa, como establece el actual Marco Regulador), entrando en vigor previo acuerdo entre la Dirección de la Empresa y la Representación de los Trabajadores.

Los gráficos deberán ser entregados con una antelación mínima de siete días antes de su entrada en vigor y se entregará a cada agente un ejemplar del mismo y su desarrollo

Turnos de trabajo

Norma 6ª. Cambiar el enunciado de gran parte del párrafo primero, quedaría así: Los gráficos de servicio podrán contener turnos de trabajo que comprendan todo el trayecto del tren, de procedencia a destino, siempre que no exceda la jornada máxima de siete horas. Así mismo podrán establecerse turnos que comprendan dentro de una misma jornada, el servicio de ida y regreso, bien sea al cruce o destino, con el tren inverso que le corresponda, o bien con otro tren que permita el ajuste del turno, a condición que se lleve a efecto en estaciones abiertas al servicio y que, el recorrido de ida y vuelta no exceda de ocho horas de jornada y 1.400 Km. de recorrido.

Cambiar parte del enunciado del párrafo 4º, al inicio. Quedaría así: Se prohíbe la situación de disponible, con excepción de lo regulado para turnos de incidencias. Los turnos establecidos serán de obligado cumplimiento, salvo casos de fuerza mayor que incidan en la seguridad, como es el caso de los accidentes, por el tiempo imprescindible para reincorporarse a su servicio...

Duración de la Jornada

Se suprimirá la posibilidad que actualmente establece el Marco Regulador (norma 7ª, último párrafo) de completar la jornada diaria hasta 9 nueve horas con prestación de servicio/atención a trenes y/o Check-in (control de acceso).

Descansos

Quedarán excluidas como causas de ausencia al trabajo sin derecho a retribución, los accidentes de trabajo y las bajas derivadas de maternidad (modificar en este sentido lo establecido en la norma 8ª)

Supresión de la potestad que el Marco Regulador atribuye a la Empresa (último párrafo de la norma 8ª) para la compensación de los 14 festivos. Desde el S.F. proponemos que la compensación de estos festivos se realizará junto a los descansos de un ciclo y de acuerdo con el trabajador/a.

Tiempo de Descanso

Modificación de la norma 9ª, en el siguiente sentido:

El descanso diario grafiado entre el deje de un servicio y la toma del siguiente, será de quince horas en la residencia y de nueve fuera de ella, como mínimo. No se podrán graficar mermas de descanso en los gráficos.

La suma de los descansos semanales y el último descanso del ciclo anterior comprenderá, como mínimo, 63 horas continuadas desde la finalización de la última jornada hasta el inicio de la primera del ciclo siguiente. En los ciclos de un solo descanso semanal este número de horas quedará reducido a 39 horas

Reducciones del tiempo de descanso

La norma 10ª, se modificará en el siguiente sentido:

Se compensará con días de descanso, cuando se acumulen siete horas por los diferentes excesos de horas de Mayor Dedicación, Extraordinarias y Mermas de Descanso que se puedan producir (no se graficarán mermas de descanso en los gráficos) a razón de:

- horas de mayor dedicación x 1,65 = horas de descanso
- horas de merma de descanso x 1,50 = horas de descanso
- horas extraordinarias x 1,75 = horas de descanso

Se compensarán todas las horas desde la primera que se produzca, tanto las grafiadas como las efectivamente realizadas (suprimiendo la disposición en contra del actual Marco Regulador).

Estos descansos compensatorios se disfrutarán como máximo dentro de los cuarenta y cinco días siguientes, junto a los descansos de un ciclo y de acuerdo con el trabajador/a.

Tiempo de Trabajo y de Presencia

Se considera trabajo efectivo, el tiempo que media desde que los agentes se hacen cargo de su servicio en el tren, más el período asignado para la toma del mismo, hasta que cesen en el servicio, más el tiempo grafiado para el deje del mismo (suprimiendo la restricción que establece el Marco Regulador, norma 12ª, en periodos superiores a 60 minutos).

Los periodos o turnos de trabajo de "Prestación de Servicios/Atención a Trenes", se considerarán trabajo efectivo.

Viajes sin Servicio

Supresión de los Viajes sin Servicio, salvo acuerdo entre Empresa y Representación de los Trabajadores (supresión norma 13ª).

Horas extraordinarias

Modificación de la norma 15ª en los términos que hemos planteado en el caso de reducción del tiempo de descanso (norma 10ª):

Se compensará con días de descanso, cuando se acumulen siete horas por los diferentes excesos de horas de Mayor Dedicación, Extraordinarias y Mermas de Descanso que se puedan producir (no se grafiarán mermas de descanso en los gráficos) a razón de:

- Horas de mayor dedicación x 1,65 = horas de descanso
- Horas de merma de descanso x 1,50 = horas de descanso
- Horas extraordinarias x 1,75 = horas de descanso

Se compensarán todas las horas desde la primera que se produzca, tanto las grafadas como las efectivamente realizadas (suprimiendo la disposición en contra del actual Marco Regulador).

Estos descansos compensatorios se disfrutarán como máximo dentro de los cuarenta y cinco días siguientes, junto a los descansos de un ciclo y de acuerdo con el trabajador/a.

Capítulo 2

PREVENCIÓN DE AGRESIONES Y PROTECCIÓN A LOS TRABAJADORES Y TRABAJADORAS

Serán de aplicación al Colectivo de Intervención las medidas sobre prevención de agresiones y protección a las personas trabajadoras que proponemos desde el Sindicato Ferroviario en esta Plataforma (ver Capítulo 13 de “Cuestiones Generales”, apartado 13.14 sobre “Prevención de agresiones y protección al trabajador/a”), entre las que se contemplan:

- Medidas de Prevención (formación preventiva, normas de actuación, etc.).
- Protocolo de Actuación (relaciones con el personal de seguridad, protección de datos del interventor/a, etc.).
- Evaluación de daños (atención primaria al interventor/a, seguimiento de su estado tras la agresión, etc.).
- Reposición de daños y asistencia jurídica.

Formación adecuada para evitar en la medida de lo posible situaciones de riesgo y que pongan en peligro la integridad física del trabajador.

Cuando un Interventor resultase agredido en su trabajo, y por ende tenga lesiones, tanto físicas como psíquicas por las que haya tenido una ILT, percibirá el 100% de su salario, sin ninguna merma en ninguno de sus emolumentos, incluyendo la media de la recaudación de la residencia.

Se creará una Mesa de Prevención de la Violencia. Formada por Empresa y Representación Legal de los Trabajadores.

Capítulo 3

PROPUESTA DE CLASIFICACION DE CATEGORIAS DE SF-INTERSINDICAL PARA INTERVENCIÓN

GRUPO PROFESIONAL: INTERVENCIÓN EN RUTA

3.1. MANDO INTERMEDIO (SUPERVISOR DE INTERVENCIÓN).

Descripción de la Categoría: Absorbe a los actuales Supervisores Comerciales de Intervención.

Acceso a la categoría: Por ascenso de Interventor en Ruta de cualquier Área de Actividad.

Salidas de la categoría: Por pase, a otros Puestos de Mando Intermedio y Cuadro. Por ascenso, al Grupo de Personal Técnico de la Estructura de Apoyo.

Funciones: Forman esta categoría los Trabajadores y Trabajadoras que tienen a su cargo un grupo de Interventores en Ruta de cualquier Área de Actividad, bien sea en tareas de gestión de personal o de gestión de documentos y cuestiones relacionadas con los Interventores en Ruta de una determinada dependencia.

Deberá establecerse, mediante acuerdo con la Representación Legal de los Trabajadores:

- La valoración de cada Puesto de Supervisor de Intervención.
- La definición clara de las funciones de la Categoría en general y de cada uno de los Puestos en particular.
- La fijación anual de objetivos y su grado de cumplimiento. Dichos objetivos deben ser medibles y posibles de conseguir.

SISTEMA RETRIBUTIVO.

El sistema retributivo de este personal estará configurado por tres elementos: Componente Fijo, Complemento de Puesto, Variable.

Componente fijo.

Será de 37.746 €/año, prorrateados en 12 pagas mensuales. Asimismo, percibirán lo que proceda en cada caso en concepto de antigüedad en el cargo.

Complementos de Puesto.

Turnicidad:

- 244,20 €/mes para quienes presten servicio en turnos de mañana, tarde y noche.
- 219,78 €/mes para quienes presten servicio en turnos de mañana y tarde.
- 122,10 €/mes para quienes presten servicio en jornadas con horario que comience antes de las 6 h. o finalice después de las 16 h. y no estén afectados por ninguna de las situaciones anteriores.

Por trabajo en sábado, domingo o festivo:

- 30,71 €/ día trabajado en sábado o domingo
- 97,82 €/ día trabajado en Festivo (*)
- 30,71 €/ día festivo coincidente con descanso y no compensado.

(*) *El personal que trabaje en turno de noche el día anterior al festivo, percibirá la cantidad fijada para el Plus por día trabajado en festivo.*

Nocturnidad:

- 3,05 €/hora nocturna trabajada.

Variable. Está encuadrado en el Nivel 1, con una variable anual asignada de 7.485 €.

Otras claves de abono.

Se devengarán todas aquellas claves que vienen generadas por situaciones particulares:

- 147 Bolsa de Vacaciones.
- 148 Retraso de Vacaciones.
- 163 Premio de Permanencia.
- 230 Complemento Personal de antigüedad.
- 563 Gastos de destacamento.
- 032 Título.
- 035 Taquigrafía.
- 333 Idiomas.

3.2. MANDO INTERMEDIO (SUPERVISOR DE SERVICIOS A BORDO)

Descripción de la Categoría: Absorbe a la actual categoría de Supervisor de Servicios a Bordo AVE y Euromed.

Acceso a la categoría: Por ascenso de Interventor en Ruta de cualquier área de actividad.

Salidas de la categoría: Por pase, a otros Puestos de Mando Intermedio y Cuadro. Por ascenso, al Grupo de Personal Técnico de la Estructura de Apoyo.

Funciones: Forman esta categoría los agentes que prestan servicio en trenes de altas prestaciones que circulan por líneas de Alta Velocidad o Velocidad Alta. Debemos diferenciar sus funciones en tres tipos:

- Comerciales, a bordo del tren y en tierra
- Técnicas, a bordo del tren
- Servicios de Gestión

1. Funciones Comerciales, a bordo del tren y en tierra

- El Mando Intermedio-Supervisor de Servicios a Bordo será el máximo responsable de la gestión comercial del tren y de la atención e información al cliente, tanto a bordo como en los controles de acceso. Siendo el máximo responsable del restablecimiento de las condiciones contractuales de los viajeros en caso de alteración de estas.
- Asimismo, será el máximo responsable de la organización y coordinación de los recursos técnicos y humanos implicados en la explotación de los trenes.
- Supervisará y controlará los servicios prestados a los clientes tanto a bordo como en las estaciones que se determine, asegurando el cumplimiento de lo contratado. Comprobando la adecuada calidad del servicio, resolviendo cualquier posible desviación y realizando los informes pertinentes para proponer soluciones y mejoras sobre los mismos.
- Fiscalizará los títulos de transporte, tanto a bordo del tren como en los controles de acceso.
- Obtendrá los listados de ocupación, recogida de billetes por Internet o por otros canales de venta, así como la de otros documentos necesarios para la buena prestación del servicio.
- De forma voluntaria, colaborará en la realización y/o la coordinación de las campañas de fidelización, información y venta, encuestas, sondeos a los clientes tanto a bordo del tren como en los lugares que se determine, tales como congresos, exposiciones, ferias, congresos, centros docentes, empresas, etc.
- Podrá participar en tareas de formador de personal, tanto de RENFE-Operadora como de otras empresas prestadoras.

- Realizará todo tipo de operaciones contables y burocráticas derivadas de su actividad.
- Se creará una Mesa de Desarrollo, para regular la problemática de los menores solos y las personas con movilidad reducida.

2. Funciones Técnicas, a bordo del tren

- Será el responsable de la puesta en marcha y en tensión de los vehículos en las estaciones, realizando una labor de colaboración con el Maquinista-Jefe de Tren, comprobando los diferentes equipos auxiliares.
- Colaborará con el responsable del tren en la vigilancia del estado y conservación del material, así como en la reparación del mismo, si fuera posible, y de las averías surgidas durante el servicio, actuando como agente de acompañamiento. Será el responsable de la cobertura del libro de averías del tren, comunicando al Maquinista-Jefe de Tren la posible detección de averías que puedan afectar a la seguridad en la circulación.
- Se responsabilizará, tanto antes como después de la puesta a disposición de los clientes, del control de la limpieza de los trenes y tomará las medidas a su alcance para la corrección de deficiencias si las hubiere.
- En caso de accidente, avería, trasbordo o incidencia que impida la marcha del tren, colaborará con los responsables de AVE en cuantas medidas fuesen necesarias hasta que se normalice la situación.
- Será el responsable del cierre de puertas del tren, tanto al inicio como en el trayecto, comprobando el buen funcionamiento de estas, resolviendo las posibles incidencias y comunicando al Jefe de Tren cualquier anomalía. Comprobará los motivos de accionamiento de los aparatos de alarma del tren, reponiéndolos y comunicando al Maquinista Jefe de Tren la incidencia.
- A bordo del tren, comunicará la finalización de las Operaciones Terminadas cuando le sea requerido.

3. Servicios de Gestión

- De forma voluntaria, podrá formar parte de los Centros de Gestión y Operaciones, con preferencia sobre agentes de otras categorías.
- Podrá realizar cualquier función relacionada con la gestión comercial y organizativa que corresponda con la prestación del servicio, ya sea en Centros de Gestión, Centros de Servicios, etc., formando equipos comerciales, garantizando que se les imparta, previamente, la formación necesaria.
- Dará trámite a las quejas, sugerencias y reclamaciones de los clientes.

SISTEMA RETRIBUTIVO

El sistema retributivo de este personal estará configurado por tres elementos: Componente Fijo, Complemento de puesto, Variable.

Componente fijo.

Será de 37.746 €/año, prorrateados en 12 pagas de carácter mensual. Asimismo, percibirán lo que proceda en cada caso en concepto de antigüedad en el cargo.

Complementos de puesto.

Turnicidad:

- 244,20 €/mes para quienes presten servicio en turnos de mañana, tarde y noche.
- 219,78 €/mes para quienes presten servicio en turnos de mañana y tarde.
- 122,10 €/mes para quienes presten servicio en jornadas con horario que comience antes de las 6 h. o finalice después de las 16 h. y no estén afectados por ninguna de las situaciones anteriores.

Por trabajo en sábado, domingo o festivo:

- 30,71 €/ día trabajado en sábado o domingo
- 97,82 €/ día trabajado en Festivo (*)
- 30,71 €/ día festivo coincidente con descanso y no compensado.

(*) *El personal que trabaje en turno de noche el día anterior al festivo, percibirá la cantidad fijada para el Plus por día trabajado en festivo.*

Nocturnidad:

- 3,05 €/hora nocturna trabajada.

Variable.

Está encuadrado en el nivel 1, con una variable anual asignada de 7.485 €

Los parámetros que intervienen en la determinación del nivel de variabilidad de este concepto serán acordados entre la Dirección de la Empresa y la Representación del Personal.

Otras claves de abono.

Se devengarán todas aquellas claves que vienen generadas por situaciones particulares:

- 147 Bolsa de Vacaciones.
- 148 Retraso de Vacaciones.
- 163 Premio de Permanencia.
- 230 Complemento Personal de antigüedad.
- 563 Gastos de destacamento.
- 032 Título.
- 035 Taquigrafía.
- 333 Idiomas.

3.3. INTERVENTOR EN RUTA (OPERADOR ESPECIALIZADO).

Acceso a la categoría: Por pase de Coordinador Comercial. Por ascenso de Agente Comercial.

Salida de la Categoría: Por ascenso a Mando Intermedio y Cuadro.

Permeabilidad: Para el pase entre las diferentes áreas de actividad con servicio de intervención (Cercanías, Media y Larga Distancia).

SISTEMA RETRIBUTIVO

El sistema retributivo de este colectivo estará configurado por tres conceptos; Componente Fijo, Complemento de Puesto, Prima de Producción.

Componente fijo.

Será de 33.723 €/año, prorrateados en 12 pagas de carácter mensual y 2 pagas extraordinarias en los meses de junio y diciembre (total 14 mensualidades de prorrateo). Asimismo, percibirán lo que proceda en cada caso en concepto de antigüedad en el cargo.

Complementos de Puesto:

Turnicidad:

- 244,20 €/mes para quienes presten servicio en turnos de mañana, tarde y noche.
- 219,78 €/mes para quienes presten servicio en turnos de mañana y tarde.
- 122,10 €/mes para quienes presten servicio en jornadas con horario que comience antes de las 6 h. o finalice después de las 16 h. y no estén afectados por ninguna de las situaciones anteriores.

Por trabajo en sábado, domingo o festivo:

- 30,71 €/ día trabajado en sábado o domingo
- 97,82 €/ día trabajado en Festivo (*)
- 30,71 €/ día festivo coincidente con descanso y no compensado.

(*) *El personal que trabaje en turno de noche el día anterior al festivo, percibirá la cantidad fijada para el Plus por día trabajado en festivo.*

Nocturnidad:

- 3,05 €/hora nocturna trabajada.

Variable.

Tendrá asignada una variable anual de 6.624 €.

Los parámetros que intervienen en la determinación del nivel de variabilidad de este concepto serán acordados entre la Dirección de la Empresa y la Representación del Personal.

Gastos de Viaje y de Manutención.

Se compensarán los gastos de viaje y/o manutención conforme a lo establecido en los diferentes Marcos Reguladores de las Áreas de Actividad.

Asimismo, se devengará, por clave 47 lo que proceda por Prima de Recaudación y, cuando corresponda, todas aquellas claves que vienen generadas por situaciones particulares:

- 147 Bolsa de Vacaciones.
- 148 Retraso de Vacaciones.
- 163 Premio de Permanencia.
- 230 Complemento Personal de antigüedad.
- 563 Gastos de destacamento.
- 032 Título.
- 035 Taquigrafía.
- 333 Idiomas.

100 % por I.T. y en vacaciones.

En los casos de Incapacidad Temporal, tanto por accidente laboral como por enfermedad común, debe garantizarse el abono del 100 % de la Base Reguladora, desde el primer día.

En los periodos de vacaciones las retribuciones se establecerán sobre la media de los tres meses anteriores completos, que no presenten incidencias, en los que se haya prestado trabajo efectivo antes del inicio de esa situación.