



**CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO**  
**SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO**



**NORMA REGULADORA**  
**DEL COLECTIVO**  
**DE INTERVENCIÓN EN RUTA**  
**QUE PRESTE SERVICIO**  
**EFFECTIVO**  
**EN GRÁFICOS DE LA U.N.**  
**DE GRANDES LÍNEAS**

**COORDINADORA DE INTERVENCIÓN DEL SFF-CGT**



**ACTA DE LA REUNIÓN DE LA COMISIÓN NEGOCIADORA DEL  
XIV CONVENIO COLECTIVO**

En Madrid, a las 11,00 horas del día 25 de julio de 2002, se reúnen bajo la Presidencia de D. Fernando Valdés Dal-ré, en las dependencias de la Dirección Corporativa de Organización y Recursos Humanos, las personas que se indican seguidamente para celebrar la reunión correspondiente de la Comisión Negociadora del XIV Convenio Colectivo.

**POR LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA**

Juan Fernández Álvarez	Director Corporativo de Organización y RR.HH.
Mariano Garrido García	Director de Relaciones Laborales
Angel Jiménez Gutiérrez	Director de Org. Comunicación y Des. De RR.HH.
Agustín Martínez Cardeñoso	Director de Formación y Selección
M <sup>a</sup> Teresa Jiménez Martín	Jefa de Normativa Laboral

**POR EL COMITÉ GENERAL DE EMPRESA**

Juan Carlos Cáceres Díez	CC.OO.
Antonio Gámez Ramírez	CC.OO.
Antonio Toscano Jiménez	CC.OO.
José Angel García Bastante	CC.OO.
Valentín Miguel Blázquez	UGT
Agapito Alcarazo Nuñez-Barranco	UGT
Salvador Molina Alvarez	UGT
Luis Alfonso Velasco Juez	UGT
Andrés Alvarez Hernández	CGT
José Aranda Escudero	CGT
Juan Jesús García Fraile	SEMAF
Valentín Arranz García	SEMAF

Como consecuencia del desarrollo de las materias tratadas en las Mesas de carácter técnico, constituidas conforme a lo acordado por la Comisión Negociadora del XIV Convenio Colectivo, en su sesión del pasado 21 de mayo del presente año, se han alcanzado los siguientes acuerdos:

**PRIMERO.-** Suscribir los Acuerdos contenidos en los dos documentos adjuntos a este Acta como Anexos nº1 y 2, respectivamente, pertenecientes al primer bloque de negociación definido para el XIV Convenio Colectivo, de materias no acordadas en el XIII Convenio:

- "Prima de Centros de Atención a Agencias de Grandes Líneas".



# CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO

## SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO



- "Norma Reguladora del Colectivo de Intervención en Ruta, que preste servicio efectivo en gráficos de la U.N. de Grandes Líneas".

**SEGUNDO.-** El Acuerdo de Prima de Centros de Atención a Agencias tiene efectividad desde el 1 de enero del presente año 2002.

Los valores reflejados en el Acuerdo de Centros de Atención a Agencias de Viaje son valores 2001.

**TERCERO.-** El Acuerdo sobre la Norma Reguladora del Colectivo de Intervención en Ruta de la U.N. de Grandes Líneas, entrará en vigor el 1 de enero del próximo año 2003.

Durante el mes de septiembre se acometerá la negociación del Marco Regulador de Intervención Regionales, con el fin de llevar a cabo la correspondiente acción de movilidad para todo el colectivo de Personal de Intervención de las U.N.'s afectadas.

No obstante lo anterior, si llegado el 30 de septiembre del presente año, no se hubiera suscrito el acuerdo del Personal de Intervención de la U.N. de Regionales, se diseñará la acción de movilidad teniendo en cuenta esta circunstancia, acometiendo todo el proceso de movilidad, a excepción de la resolución definitiva, que se llevará a cabo tan pronto se tenga acuerdo en el mencionado proyecto de Regionales, salvo que se determine por ambas partes otra forma de resolución.

**CUARTO.-** La entrada en vigor del Acuerdo de Intervención en Ruta de la U.N. de Grandes Líneas, no implicará cambios en las actuales condiciones psicofísicas exigibles al personal de Intervención.

**QUINTO.-** Asimismo y también respecto a dicho Acuerdo, se establece que los valores económicos correspondientes a los conceptos de "Complemento de Puesto de los Interventores en Ruta de la U.N. de Grandes Líneas", "Incentivo de Productividad" y "Complemento de Trenes de Alta Calidad", están consignados con valores de 2001.

**SEXTO.-** En relación con el mencionado Acuerdo de Intervención en Ruta, y teniendo en cuenta que actualmente existen los gráficos especializados de trenes de Alta Calidad de Alaris (en Madrid Puerta de Atocha) y Altaria (en Alicante), la Empresa presentará un nuevo gráfico especializado de trenes Altaria en Madrid-Chamartín, para su entrada en funcionamiento a partir de enero de 2003, que se negociará con la Representación de los Trabajadores del ámbito, así como cualquier otra especialización que se realice en el futuro para atender este tipo de trenes.



# CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO

## SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO



**SEPTIMO.-** En cuanto a la "Superación del Acuerdo de 9 de marzo de 1993", se acuerda prorrogar hasta el próximo 30 de septiembre del presente año la vigencia del punto 4 del Acuerdo de 30 de julio de 2001, de "Desarrollo de las Materias del XIII Convenio Colectivo", comprometiéndose ambas partes a desempeñar con normalidad los compromisos establecidos en el citado Acuerdo.

En relación con este tema CGT se abstiene.

**OCTAVO.-** Por último, y respecto al resto de Mesas Técnicas previstas por esta Comisión Negociadora, ambas partes acuerdan mantener una reunión específica a las 11,00 horas del próximo día 3 de septiembre del presente año, con el fin de planificar y priorizar el conjunto de materias objeto de tratamiento.

La Representación del SEMAF manifiesta, que no entra a valorar los Acuerdos enunciados, por no conocer los contenidos de los mismos. Está de acuerdo en llevar la prórroga de la moratoria al 30 del 9 del 2002, y espera que a partir del mes de septiembre se afronte de manera decidida la negociación del Convenio.

Sin más asuntos que tratar, finaliza la sesión a las 13,30 horas del día indicado al inicio de este Acta.

**POR LA REPRESENTACIÓN  
DE LOS TRABAJADORES**

*[Handwritten signatures of the workers' representatives]*

**EL SECRETARIO DE ACTAS**

**POR LA DIRECCIÓN DE LA  
EMPRESA**

*[Handwritten signatures of the company management]*

**EL PRESIDENTE DE LA  
COMISIÓN NEGOCIADORA**

*[Handwritten signature of the negotiating committee president]*



---

---

**NORMA REGULADORA DEL COLECTIVO DE INTERVENCIÓN  
EN RUTA, QUE PRESTE SERVICIO EFECTIVO EN GRÁFICOS  
DE LA U.N. DE GRANDES LÍNEAS**

---

---

## **PREÁMBULO**

La representación de la Empresa y el Comité General de Empresa, acuerdan las siguientes Normas de Funciones, Jornada y Sistema Retributivo para el personal de la categoría de Interventor en Ruta que preste servicio efectivo en gráficos de la UN de Grandes Líneas.

El acuerdo de esta Norma Reguladora implica el compromiso de la UN de:

1. No generar situaciones excedentarias dentro del colectivo de Intervención ni acciones de movilidad forzosa, como consecuencia de la aplicación de este acuerdo.
2. Ningún trabajador abandonará de manera forzosa el colectivo de Intervención. Ambas partes acuerdan que las nuevas funciones aquí recogidas no implican modificación alguna en las condiciones psicofísicas requeridas hasta la actualidad para el desempeño de esta categoría profesional.

## **I. PRINCIPIOS GENERALES**

Tal y como contempla el Convenio Colectivo vigente (Art. 47), “cada definición recoge los rasgos fundamentales de la categoría que define, sin agotar sus funciones, y comprende, en general, las que corresponden a los conocimientos que la caracterizan”.

" Los trabajadores podrán realizar funciones de otra categoría pertenecientes a su mismo grupo profesional y que no exija conocimientos esenciales distintos a los indicados, siempre que así lo requieran las circunstancias, cuando el índice de las actividades del cometido a desempeñar en la jornada no haga precisa la existencia de otro trabajador, o para completar la actividad normal exigible".

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



El presente acuerdo recoge las funciones que debe realizar el interventor en ruta; aunque, obviamente, no será necesario que hayan de efectuarse en todos los casos, ya que cada tren presenta unas características determinadas que requieren tipos de actuación diferentes;

pero, además, una eficaz racionalización de los recursos humanos en trenes que presentan una reducida carga de trabajo, junto con la imprescindible ampliación del concepto de "servicio al cliente" que demanda nuestra sociedad y para alcanzar los niveles de calidad propios de un ferrocarril moderno, obligan a asignar al Interventor otras funciones análogas y para las que previamente se le facilitará la formación necesaria. Por otra parte, este acuerdo indica las funciones a realizar, pero no la forma específica en que las mismas han de ser realizadas. La Tarifa General, Tarifas Especiales, Reglamento General de Circulación, Circulares de Comercial, Intervención, Manuales de Procedimiento y resto de normas, serán los que indiquen la forma concreta en que dichas operaciones han de ser realizadas.

## **II. CONTENIDO PROFESIONAL: FUNCIONES**

### **2.1 PRESENTACIÓN AL SERVICIO.-**

Todo trabajador deberá conocer perfectamente el gráfico de servicio asignado a su categoría y dependencia, así como los que eventualmente puedan ser establecidos para determinados períodos de tráfico y determinados grupos de la misma dependencia que puedan afectarle.

Al iniciar o rendir servicio en su dependencia deberá informarse por los medios establecidos sobre las eventuales modificaciones que puedan afectar al servicio que debe realizar y de las publicaciones de avisos y normas que sean de aplicación en el desarrollo de su trabajo. Mediante aviso en el tablón de anuncios no se podrá cambiar el turno que corresponda realizar a un interventor en ruta según el desarrollo del gráfico de servicio que se encuentre en vigor.

Deberá cuidar esmeradamente su presencia personal, vistiendo el uniforme reglamentario y llevar en lugar visible la placa identificativa ante los clientes.

Al iniciar el servicio deberá presentarse con la antelación reglamentaria, con el objeto de justificar su presencia y recibir toda la información de cualquier eventualidad que afecte al tren o trenes que haya de atender (alteraciones en la composición, retrasos, enlaces, transbordos, etc; recogiendo, en su caso, la documentación precisa por los medios establecidos.



## **2.2 FUNCIONES EN TIERRA.-**

En los tiempos de prestación de servicios/atención a trenes, el interventor en ruta podrá realizar los siguientes cometidos:

- Realizar las tareas de Check-in (control de acceso).
- Verificar que la composición está correctamente formada y, en su caso, situada en andén para prestar servicio y que los coches de viajeros están en las debidas condiciones de climatización, iluminación, limpieza, dotados de agua y resto de elementos de higiene y limpieza, adecuadamente rotulados (mediante placas de numeración de coches, placas de itinerarios y/o teleindicadores en funcionamiento), con los asientos correctamente orientados, que se ha realizado la carga de los elementos de entretenimiento: películas de vídeo, cd o cassette de megafonía, prensa, revistas, auriculares, prestaciones gratuitas.
- Comprobar que el personal de servicio a bordo está en su puesto de trabajo, debidamente uniformado y realizando las funciones que tienen encomendadas.
- Comunicar las anomalías encontradas a los responsables de solucionarlas.
- Comprobar que los pasamanos, fuelles, pasarelas de intercomunicación y puertas de acceso se encuentran en las debidas condiciones de utilización.
- Comprobar los desperfectos existentes antes de la salida del tren, dando cuenta al Responsable de la Estación, Red de Asistencia al Viajero o Responsable de Operaciones, por los medios establecidos, de aquellos que, aún reflejados en el libro de calidad al efecto, presente el material y afecten a la calidad del servicio prestado a los clientes; con el objeto, si fuera posible, de su reparación antes de la salida del tren, o en su defecto en la próxima parada, y si no fuera posible los anotará personalmente en el libro de calidad para su posterior reparación.
- Apoyar a otros interventores en la obtención de listados de ocupación, recogida en taquillas de los billetes de Tiknet, o de otros elementos que sean necesarios para poder prestar servicio.
- Informar y ayudar a los clientes que lo necesiten.
- Ejecutar encuestas.



- Cumplidas las anteriores obligaciones, deberá situarse a pie de tren, con la antelación que para cada caso se establezca, a fin de prestar ayuda u orientación a todos aquellos clientes que puedan necesitarla.

### **2.3 FUNCIONES A BORDO DEL TREN.-**

Antes de comenzar la intervención, si el tren está dotado de megafonía, y salvo indicación expresa de lo contrario, deberá llevar a cabo la salutación de bienvenida a los clientes al iniciarse la marcha, mediante la grabación correspondiente, o en su defecto verbalmente, mediante la fórmula que para cada caso se establezca. Igualmente, realizará por este medio el aviso de llegada a las diferentes estaciones del recorrido y la despedida al aproximarse el tren a su destino, así como cualquier otra comunicación que sea necesaria.

Si estas comunicaciones debieran realizarse por otra persona, vigilará el contenido y la puntualidad con que las mismas se realizan.

Realizará un rápido recorrido por el tren con el fin de hacerse cargo de la situación y resolver los problemas de acomodación y de información que puedan presentarse, realizando el cierre de las puertas que se encuentre abiertas a su paso. Siempre que algún cliente solicite cualquier tipo de información relacionada con horarios, enlaces e incluso no relacionada con estas materias, deberá atenderle con la mayor amabilidad y corrección, incluyendo cuanta información adicional considere pueda ser útil para resolver o aclarar la cuestión planteada.

Realizará el control de todos los títulos de transporte, sin excepción, tanto a pie de tren como en aquellos lugares que se determinen en cada momento. Estableciendo, tanto a pie de tren como a lo largo del viaje, los títulos de transporte que sean necesarios.

La intervención propiamente dicha deberá realizarse según lo establecido en la Tarifa General, Tarifas Especiales, Circulares y demás Normas e Instrucciones en vigor. Esta intervención deberá realizarse a la totalidad de los clientes del tren, indistintamente de la plaza que ocupen. Asimismo, controlará la identidad de todo el personal de servicio en el tren.

Controlará los servicios a bordo realizados por personal de otras UN's y/o de empresas externas, asegurando el cumplimiento de lo contratado (horario, productos, precios, atención al cliente, etc.), en cafetería, restaurante, venta móvil, servicio de vídeo y otras atenciones a bordo. Comprobará la adecuada calidad del servicio, resolviendo las anomalías detectadas, bien personalmente o comunicando a la oficina de Asistencia al Viajero, responsable de operaciones, etc. cualquier incidencia sobre este particular que se produzca durante el recorrido del tren.



Realizará la distribución y/o reparto de atenciones a los clientes, tanto a pie de tren como a bordo, pudiendo ser éstas: prensa, revistas, publicidad, encuestas, auriculares de vídeo, atenciones gratuitas o cualquier otra atención y/o información dirigida especialmente a los clientes de Grandes Líneas. Con la única excepción de los casos de incidencia grave, estas prestaciones no incluirán las relativas a los productos que se venden a los clientes en la cafetería y en el servicio de restauración.

En los casos en que así se establezca, será el responsable de la prestación de servicio de vídeo a los clientes: de su puesta en funcionamiento, horario y secuencia de emisión de las cintas, custodia de las mismas durante el viaje, etc., lo que llevará a cabo según lo indicado en los Manuales de Procedimiento, o en cualquier otro tipo de comunicación que pueda sustituir a éstos. Los Manuales de Procedimiento no podrán contravenir, salvo pacto en contrario, las disposiciones laborales recogidas en este acuerdo.

Formará equipo con el resto de la tripulación interna y externa del tren, actuando en la forma coordinada que se indique en los Manuales de Procedimiento o en cualquier otro tipo de comunicación que pueda sustituir a éstos. En los casos en que en un mismo tren presten servicio más de un Interventor, deberán distribuirse las funciones de forma que ambos puedan realizar un servicio eficiente, estando en todo momento coordinados en lo referente a la comunicación de "operaciones terminadas", número de plazas libres, mensajes de megafonía, funcionamiento del vídeo, reparto de auriculares, prensa y atenciones a bordo.

Deberá estar visible en las paradas comerciales intermedias, al objeto de poder ser localizado por los viajeros que accedan al tren o por personal de Renfe.

Podrá tener a su cargo el manejo, control y vigilancia de la correspondencia de servicio (cartera interna de la UN), así como el control de los armarios, consignas a bordo de los trenes, ayudando a los clientes en su utilización y conservación.

Una vez finalizado el viaje en destino, el Interventor prestará su colaboración en la bajada de los clientes, permaneciendo a pie de tren hasta que todos hayan bajado del mismo y comprobando posteriormente, siempre que el tiempo de deje lo permita, que no se olvidan equipajes, prendas u objetos en el tren.

#### **2.4 ACTUACIONES ANTE POSIBLES ANOMALÍAS.-**

Deberá realizar frecuentes recorridos a lo largo del tren con el fin de que los clientes observen su presencia y puedan realizar cualquier consulta, aclarar cualquier duda o realizar cualquier reclamación; actuará siempre en defensa de los intereses de la Empresa y de los propios clientes, velando dentro de sus posibilidades por la seguridad y comodidad de los mismos, observando si alguno de ellos con su actuación produce deterioro en el material y/o molestias a los demás clientes. Se asegurará que las ayudas solicitadas durante el viaje para los clientes sean prestadas con eficiencia.



Cuando sea necesario, y en las condiciones que para cada caso se establezcan, solicitará a la Red de Asistencia al Viajero, Responsable de Operaciones o al Puesto de Mando correspondiente, aquella información que considere necesaria, por propia iniciativa o a petición de algún cliente; utilizando para ello los medios de comunicación disponibles: teléfono móvil, teléfono fijo y en última instancia Tren Tierra. Igualmente, podrá ser requerido por la Red de Asistencia al Viajero o Red de Operaciones para suministrar cualquier información o para recibir instrucciones.

Vigilará el buen estado y conservación del material, tomando nota de los desperfectos producidos en ruta y, si no puede subsanarlos, dando aviso para su reparación al responsable al efecto, o a través de los partes y libros de calidad, comunicación telefónica u otros medios que para cada ocasión se establezcan.

Supervisará y adoptará en ruta las medidas oportunas para reponer los pequeños elementos de los aseos del tren. Estas funciones no incluirán, de forma obligatoria, las relativas a limpieza.

Comprobará a la salida del tren y repondrá en ruta el encendido y apagado del alumbrado, calefacción, aire acondicionado y resto de instalaciones relacionadas con el confort de los clientes a bordo del tren, vigilando el normal funcionamiento de las mismas. Realizará el cambio de sentido de los asientos, evitando molestar a los clientes.

No obstante, sin perjuicio de lo anterior, como responsable inmediato de la atención, información, comodidad y bienestar de los clientes, deberá ocuparse por todos los medios de que dichas necesidades queden debidamente satisfechas, ya sea por propia iniciativa o recabando ayuda de quien en cada momento corresponda.

## **2.5 FUNCIONES RELACIONADAS CON LA CIRCULACIÓN.-**

Comunicará la "finalización de las operaciones del tren", cuando le sea requerido, siempre que en las correspondientes publicaciones oficiales de la Empresa así se disponga: consignas serie B, avisos u otras publicaciones de la Dirección; y lo hará a través de los medios que para cada caso se determinen.

Poseerá debidamente actualizada la "separata" del Reglamento General de Circulación destinada a los trabajadores de su categoría, conociendo perfectamente su contenido según lo dispuesto en la normativa vigente y llevará a cabo las operaciones de circulación que reglamentariamente le correspondan.

Como Agente de Acompañamiento, asumirá las funciones y obligaciones que como tal describe el Reglamento General de Circulación a bordo del tren, con las siguientes matizaciones:



- Colaborará con el maquinista en la realización de maniobras no previstas, cuando exista alguna incidencia que imposibilite la circulación del tren, siempre que no exista personal capacitado al efecto.
- Colaborará con el maquinista en los casos de detención accidental de los trenes, cuando exista alguna incidencia que imposibilite la circulación del tren, siempre que no exista personal capacitado al efecto.
- Colaborará con el maquinista cuando fallen los elementos de seguridad, hasta que se pueda subsanar la situación o reparar dicho fallo.

Cualquier modificación a mayores de las funciones y obligaciones asumidas como Agente de Acompañamiento que implique una modificación sustancial de condiciones de trabajo deberá negociarse con la representación de los trabajadores.

En caso de accidente o incidencia, deberá cumplir lo dispuesto en la normativa vigente (RGC, Circulares de Dirección o cualquier otra disposición normativa que se establezca con tal motivo).

## **2.6 OTRAS FUNCIONES.-**

Será responsable de mantener en óptimas condiciones de funcionamiento todos los útiles, herramientas y documentación que tenga asignados bajo su custodia, necesarios para el adecuado desempeño de sus funciones; así como, de acudir al trabajo con ellos en perfectas condiciones de uso. La falta de cualquier útil necesario para prestar servicio deberá ser comunicada antes del inicio del mismo, con el fin de que se puedan adoptar las medidas correspondientes para intentar subsanarla. En todo caso, durante el desempeño de sus funciones deberá llevar operativo el teléfono móvil facilitado por la Empresa.

Una vez finalizado el servicio, tendrá las siguientes tareas:

- Realizará la entrega de la recaudación, dentro de las veinticuatro horas siguientes a terminar el turno del servicio prestado y antes de comenzar el siguiente, en los puntos y mediante el procedimiento establecido.
- Realizará todas las tareas de carácter burocrático relacionadas con la contabilización de percepciones, control estadístico de clientes, formulario de reclamación no comercial a Renfe, partes de calidad y especiales, etc., en la forma y con los documentos que para cada caso se establezcan.
- Asimismo, hará entrega de la documentación, partes de calidad o cualquier otra información que crea necesaria, o le sea requerida, relacionada con la calidad del material y/o atención al cliente, por el conducto establecido.



En los casos que así se establezca, realizará las tareas de check-in (control de acceso), prestando un servicio más personalizado de información y atención al cliente, comprobando que el acceso de los clientes al tren se realiza previa presentación de un título de transporte válido (según quede recogido en el manual de procedimiento para su realización).

En general, realizará cualquier función relacionada con la atención al cliente, para la que previamente se le haya formado, siempre que sea coherente y congruente con las relacionadas anteriormente y en condiciones análogas con lo anteriormente expuesto.

### **III. CONDICIONES DE TRABAJO**

La jornada del Personal de Intervención de la U.N. de Grandes Líneas se regirá por las normas que se indican seguidamente en este epígrafe.

#### **Gráficos de Servicio**

1ª La distribución de las cargas de trabajo para la confección de los gráficos de servicio se hará por la Dirección de la Empresa, de forma que permita una buena racionalización del servicio, el mejor aprovechamiento del personal, una mayor productividad y la ocupación efectiva de todos los Interventores en Ruta de Grandes Líneas.

En cada proceso de cambio de gráfico la Dirección de la Empresa entregará a la Representación de los Trabajadores, con 10 días naturales de antelación, un proyecto de cargas de trabajo y turnos del gráfico/s de servicio, de conformidad con las normas pactadas en este epígrafe, pudiendo ser impugnados por los Representantes de los Trabajadores en caso de que estimen que infringen lo aquí establecido.

Si 72 horas antes de la fecha de entrada en funcionamiento prevista para el gráfico correspondiente no ha sido aceptado por la Representación de los Trabajadores, entrará en vigor un gráfico de servicio con los turnos confeccionados por la Dirección de la Empresa conforme a las normas establecidas en el presente epígrafe. La entrada en vigor de este gráfico no supondrá en modo alguno el cierre del período de consultas con la Representación de los Trabajadores, que proseguirá para intentar alcanzar acuerdo entre ambas partes.

Los gráficos aceptados por la Representación de los Trabajadores serán dados a conocer al personal afecto a los mismos con una antelación mínima de cinco días a su entrada en vigor, por si procediera tener en cuenta alguna sugerencia para mejorarlos. En caso de no ser aceptados por la Representación de los Trabajadores esta antelación mínima quedará reducida a 72 horas antes de su entrada en vigor.



No habrá más de 4 gráficos al año, independientemente de ajustes de menor importancia: pequeños ajustes de marchas, creación o supresión de trenes que no afecten al resto de turnos pactados.

- 2<sup>a</sup> El calendario con los desarrollos de los turnos de los gráficos de servicio y los descansos cíclicos y compensatorios, de los Interventores en Ruta adscritos a la UN de Grandes Líneas, se confeccionará por la Dirección de la Empresa con participación de la Representación de los Trabajadores y se darán a conocer a los interventores que les afecten con cinco días de antelación a su entrada en vigor. En caso del calendario que desarrolle un gráfico no aceptado por la Representación de los Trabajadores, este plazo se reducirá a 72 horas.

Éstos recogerán las horas de mayor dedicación necesarias para el desarrollo del gráfico, de forma que tiendan a acercar las horas de trabajo efectivo grafizadas a la jornada máxima efectiva legal cíclica establecida.

La confección de los calendarios que desarrollen los turnos del gráfico de servicio, se realizará contemplando la disponibilidad necesaria de interventores en ruta, actuando sobre los descansos compensatorios, para atender las puntas de producción que en Grandes Líneas se producen en viernes, domingos, días puente, etc.

La vigencia mínima de los calendarios que desarrollen los gráficos de servicio será de un mes y en ellos aparecerán reflejados los descansos correspondientes a los trabajadores que estén incluidos en los mismos.

### **Horas de Mayor Dedicación**

- 3<sup>a</sup> El exceso sobre las nueve horas naturales, dentro de una misma jornada, será tenido en cuenta para el cálculo de las horas de mayor dedicación. Y, con el fin de garantizar la distribución equitativa de las cargas de trabajo y en evitación de que un determinado gráfico acumule un número excesivo de turnos de elevada jornada laboral, se establecen los siguientes topes mensuales de media de horas de mayor dedicación recogidas en el gráfico correspondiente:
- 33 horas/interventor y mes, en gráficos de hasta 30 interventores.
  - 27 horas/interventor y mes, en gráficos de más de 30 interventores.
  - 45 horas/interventor y mes, en gráficos especializados de trenes internacionales.



Para calcular esta media se incluirá el número total de interventores del gráfico: los correspondientes a los turnos diarios más los interventores de incidencias (independientemente de que los turnos de incidencias se encuentren dentro o fuera del gráfico).

La compensación, a todos los efectos, de las horas de mayor dedicación, tanto las grafiadas como las efectivamente realizadas, se encuentra incluida en el nuevo Complemento de Puesto.

### **Especialización de Gráficos**

- 4ª Los gráficos de servicio de intervención en ruta de la UN de Grandes Líneas estarán perfectamente diferenciados del resto de gráficos de servicio de intervención en ruta de otras Unidades de Negocio.

Igualmente, estarán diferenciados, dentro de la UN de Grandes Líneas, los gráficos que aseguren la cobertura de los trenes internacionales. Cualquier otra especialización no recogida en la presente norma se realizará con acuerdo con la representación de los trabajadores del ámbito correspondiente.

Dentro de las dependencias de Intervención de Grandes Líneas, todos los interventores quedarán adscritos a un gráfico determinado. Cuando los mismos cumplan las aptitudes necesarias para incorporarse a un gráfico, la preferencia para ocupar plaza con carácter voluntario, vendrá dada por la mayor antigüedad en la categoría, en caso de empate por la mayor antigüedad en la Red, y si persiste éste, por la mayor edad. Cuando la integración sea con carácter obligatorio se aplicará esta norma en sentido inverso. Para la incorporación a un gráfico de los agentes que lo soliciten será precisa la existencia de plazas disponibles en el mismo.

- 5ª Conforme a lo dispuesto en el apartado 1.7, punto 3, de la Norma Marco de Movilidad del XII Convenio Colectivo vigente en RENFE, se acuerda que la adscripción de los Interventores a un gráfico especializado de trenes internacionales se realizará mediante la superación de las pruebas o exámenes correspondientes.

La resolución de los exámenes para quedar adscrito a un gráfico especializado de trenes internacionales, se realizará de la siguiente forma:

- A. Tendrán preferencia para ocupar las plazas los interventores de la UN de Grandes Líneas de la/s residencia/s del mismo municipio, que se hayan presentado y superen el nivel mínimo de aptitud fijado, para cada caso, por la UN de Grandes Líneas.



- B. Podrán participar en estos exámenes, con carácter subsidiario, los interventores en ruta de otras residencias de la misma provincia, independientemente de la UN a la que se encuentren adscritos.

Éstos únicamente podrán acceder al gráfico especializado de nueva creación en el supuesto de que superen el nivel mínimo de aptitud fijado, para cada caso, por la UN de Grandes Líneas y siempre que no se cubran todas las plazas con el colectivo enumerado en el anterior apartado A).

- C. El proceso para cubrir plazas en un gráfico especializado de nueva creación, de los descritos en este punto, se realizará con la participación de la Representación de los Trabajadores.

### **Turnos de Trabajo**

- 6ª Los gráficos de servicio podrán contener turnos de trabajo que comprendan todo el trayecto del tren, de procedencia a destino. Asimismo, 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 de que se lleve a efecto en estaciones abiertas al servicio y que el recorrido de ida no exceda de seis horas.

Los turnos de los gráficos serán rotativos, aunque no los descansos compensatorios, pudiéndose realizar en desarrollos semanales, o cíclicos, atendiendo al período de circulación de los trenes, con arreglo a lo dispuesto en las presentes normas. Los desarrollos que contemplen un mismo turno fijo diario se acordarán con la Representación de los Trabajadores.

Se procurará realizar la distribución más equitativa posible de los turnos de trabajo en los desarrollos de los gráficos de servicio, con el fin de tratar de aproximar a cada uno de los interventores a la media mensual de mayor dedicación correspondiente por interventor y mes en dicho gráfico. No obstante, salvo pacto en contrario, en gráficos de más de 30 interventores los turnos diarios de incidencias se incluirán dentro del gráfico y figurarán al final del mismo.

Se prohíbe la situación de disponible, con excepción de lo regulado para los turnos de incidencias. No obstante, los turnos establecidos se podrán alterar por causa de fuerza mayor. Por motivos excepcionales fehacientemente justificados que se harán constar debidamente, respetándose la jornada máxima legal cíclica. Para hacer coincidir con el inicio de un turno el primer día de trabajo después del disfrute de vacaciones; por el tiempo imprescindible para incorporarse a su clave de servicio. Y para cerrar el ciclo de trabajo finalizando en su residencia el día anterior al que el interventor correspondiente deba comenzar el disfrute de un período vacacional.



Cuando por retraso en las circulaciones, accidentes u otras causas no imputables a los trabajadores, pierdan éstos su turno, se reincorporarán cuanto antes al mismo mediante viaje en servicio, auxilio o incluso en viaje sin servicio, sin quebranto de su descanso diario.

### Duración de la Jornada

7ª La duración de la jornada de estos ciclos, será la siguiente:

Ciclo de 5 días de trabajo y dos descansos .....	40,00 horas
<b>Ciclo de 4 días de trabajo y dos descansos .....</b>	<b>32,00 horas</b>
Ciclo de 3 días de trabajo y dos descansos .....	24,00 horas
Ciclo de 2 días de trabajo y dos descansos .....	16,00 horas
Ciclo de 1 día de trabajo y dos descansos .....	8,00 horas
Ciclo de 3 días de trabajo y un descanso .....	24,00 horas
Ciclo de 2 días de trabajo y un descanso .....	16,00 horas
Ciclo de 1 día de trabajo y un descanso .....	8,00 horas

Se entiende por ciclo normal de trabajo el que comprende hasta cinco días de trabajo y dos descansos y por ciclo reducido el que comprende hasta tres días de trabajo y un único descanso. Salvo pacto en contrario, los desarrollos de los gráficos de servicio no contemplarán la realización por un mismo interventor de dos ciclos reducidos consecutivos.

En los gráficos especializados de trenes internacionales se podrán graficar ciclos de seis días de trabajo y tres de descanso, con una jornada efectiva de 48 horas/ciclo, siempre que se realicen para asegurar trenes nocturnos. Estos desarrollos incluyen la compensación de las 14 fiestas anuales del calendario laboral.

Cuando en el ciclo correspondiente se grafien tres descansos, la jornada legal será, igualmente, la correspondiente a un módulo de 8 horas de trabajo efectivo de media por día de trabajo del ciclo; pero en este tipo de ciclos, dicho descanso se grafiará con el fin de lograr que los Interventores en Ruta afectos al gráfico correspondiente disfruten los 108 descansos anuales correspondientes, entre los que se encuentran incluidas a todos los efectos las 14 fiestas laborales anuales del calendario laboral.

Todos los días de trabajo del gráfico de servicio tendrán graficiada jornada efectiva, excepto los correspondientes a incidencias. La jornada a realizar en los turnos de incidencias se nombrará con una antelación mínima de 36 horas y siempre antes de la finalización del turno anterior de trabajo.



El número de jornadas del ciclo no será superior al de fechas de trabajo del mismo y no se iniciará, en ningún gráfico, más de una jornada de trabajo por día natural en la residencia del agente.

La duración máxima de la jornada ordinaria será de nueve horas de trabajo efectivo al día, salvo lo dispuesto en el párrafo 1º de la norma 6ª de este epígrafe, por lo que se podrá ampliar la duración de la misma hasta rendir viaje en destino del tren o completar el servicio de ida y regreso, sin que por esta causa se obligue al trabajador a realizar excesos sobre la jornada efectiva máxima legal cíclica.

En los servicios diarios menores de 6 horas, se podrá completar, grafiándolo así, la jornada diaria hasta 9 horas con prestación de servicio/atención a trenes y/o Check-in (control de acceso). Únicamente se realizarán turnos de prestación de servicios fuera de la residencia en aquellos gráficos que aseguren la intervención de los trenes de altas prestaciones. En el resto de gráficos, la prestación de servicio fuera de la residencia se efectuará bien aumentando los tiempos de toma o deje del servicio, o

bien mediante los interventores que se encuentren en turno de prestación de servicios o reserva del gráfico de esa residencia.

### **Descansos**

- 8ª Cada interventor disfrutará de 108 descansos anuales, entre los que se incluyen la compensación a todos los efectos de las 14 fiestas laborales anuales, y se encuentran excluidos el período vacacional y los días de licencia por asuntos propios sin justificar que recoge el artículo 264 del Convenio Colectivo vigente en RENFE; siempre que no tengan períodos no computables por incapacidad temporal, licencia sin sueldo, etc., en cuyo caso, de los 108 descansos anuales, se reducirá la parte correspondiente a éstos, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$ND = \{(DT \times 94) / 330\} + \text{festivos correspondientes, siendo:}$

ND = Número de días de descanso correspondientes al año natural.

DT = (330 - número de días en que ha permanecido suspendida la relación laboral).

Si al aplicar la fórmula se obtiene un resultado con decimales, se redondeará, por exceso o por defecto, al número entero más próximo.

El tratamiento de las fiestas será individualizado, considerándose la fiesta correspondiente como compensada si el período de IT coincide con algún día festivo del calendario laboral.



Los desarrollos de los turnos del gráfico de servicio contemplarán un mínimo de ocho descansos/interventor y mes, siempre que se haya realizado una prestación completa y no existan períodos no computables durante el mismo por vacaciones, incapacidad temporal, etc.; en caso contrario, se aplicará la parte proporcional a esta norma.

Como norma general, los descansos compensatorios de las catorce fiestas laborales anuales se grafiarán junto con el/los descanso/s cíclico/s, teniendo en cuenta que los calendarios que desarrollan los turnos, se realizarán contemplando la disponibilidad necesaria de interventores en ruta para atender las puntas de producción que en Grandes Líneas se producen en viernes, domingos, días puentes, etc.

La Empresa podrá facilitar también dichos descansos compensatorios en aquellos días que resulten sin aprovechamiento efectivo, cuando en un turno que comprenda dos o tres fechas de trabajo, el interventor correspondiente solicite un día de licencia de cualquier tipo en alguna de ellas; con la única limitación de que mediante este procedimiento no se compensarán más de siete festivos por interventor y año.

### **Tiempo de Descanso**

**9ª** El descanso diario grafiado entre el deje de un servicio y la toma del siguiente será de 14 horas en la residencia y de 9 fuera de ella, como mínimo. Se considerará finalizada la jornada, a todos los efectos, si tal descanso llega a alcanzar 10 horas en la residencia y seis fuera de ella.

Podrán incluso grafarse una vez por ciclo descansos mínimos de 10 horas en la residencia y seis fuera de ella, a condición de que se respeten en conjunto los mínimos de descanso diario del ciclo.

En los ciclos normales de siete días, la suma de los descansos semanales y el último descanso diario del ciclo anterior comprenderá, como mínimo, 62 horas continuadas desde la finalización de la última jornada hasta el inicio de la primera del ciclo siguiente.

El descanso del ciclo reducido, unido al último descanso diario, comprenderá, como mínimo, treinta y ocho horas desde la finalización de la última jornada hasta el inicio de la primera del ciclo siguiente.

En caso de que el descanso cíclico quedase mermado en menos de 48 horas y más de 38, se entenderá que no ha sido disfrutado el primer día de descanso, si quedase reducido a menos de 24 horas no se habrá disfrutado ninguno de los dos descansos. La parte correspondiente a esta regla será aplicada a los ciclos reducidos.



En cada ciclo normal, de cinco días de trabajo, los descansos diarios en la residencia alcanzarán un mínimo de 42 horas, aplicándose, salvo pacto en contrario, la parte proporcional al resto de ciclos.

### **Reducciones del Tiempo de Descanso**

- 10<sup>a</sup>** La reducción del tiempo de descanso que se pueda producir sobre los mínimos citados en la norma anterior por la distribución de los turnos en el gráfico y/o por los retrasos en la circulación de los trenes, etc., se compensarán por tiempos equivalentes de descanso, a razón de un día de descanso por cada ocho horas de merma acumuladas.

Los descansos compensatorios correspondientes a las reducciones de tiempo de descanso experimentadas, se disfrutarán dentro de los dos meses siguientes a la fecha en que la reducción acumulada del tiempo de descanso alcanzó un total de ocho horas para un determinado interventor en ruta.

### **Tiempo de Toma y Deje del Servicio**

- 11<sup>a</sup>** Los tiempos de toma y deje del servicio serán los siguientes:
- Quince minutos para la toma del servicio, cuando se produzca el relevo al paso.
  - Treinta minutos para la toma del servicio en origen del tren, con el fin de que el interventor pueda situarse con la debida antelación a pie de tren para atender a los clientes. En excepciones grafiadas este tiempo podrá reducirse a quince minutos.
  - Quince minutos, como norma general, para el deje del servicio.

En los tiempos de toma y deje del servicio, al ser tiempos de trabajo efectivo, la Dirección de la Empresa establecerá las tareas y cometidos que cada interventor en ruta debe realizar en los mismos. Además, la Dirección de la Empresa podrá aumentar, grafiándolos, en aquellos trenes que determine, los tiempos de toma y deje, antes o después de cada viaje, con funciones operativas de prestación de servicios/atención a trenes, atención al cliente o cualesquiera otras que corresponda efectuar a los interventores en ruta.

En las situaciones de reserva, prestación de servicios/atención a trenes y en los viajes sin servicio, se aplicará un tiempo de toma de quince minutos y no se aplicará tiempo de deje del servicio. Cuando se pase de tiempo de trabajo efectivo a tiempo de presencia no se aplicará tiempo de deje del servicio, pero cuando se pase de tiempo de presencia a trabajo efectivo si corresponderá tiempo de toma, (15 minutos).



### **Tiempo de Trabajo y de Presencia**

- 12<sup>a</sup>** 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, y los intervalos inferiores a sesenta minutos de tiempo de presencia.

Se considerará tiempo de presencia aquel en que el Interventor en Ruta se encuentre a disposición de la Empresa sin prestar trabajo efectivo. Los tiempos de presencia, así como los viajes sin servicio (salvo las excepciones reseñadas en el punto anterior) no computarán a efectos de jornada efectiva, si bien su duración será tomada en cuenta para su influencia en el cálculo del tiempo de mayor dedicación y mermas de descanso que pudieran ocasionar.

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

### **Viajes sin Servicio**

- 13<sup>a</sup>** En gráficos internacionales se establece un máximo de seis horas de viajes sin servicio / ciclo de trabajo. El exceso sobre éstas se considerará jornada efectiva.

En gráficos nacionales se establecen dos supuestos:

- ❑ En gráficos pactados: no se grafiará la situación de viaje sin servicio, excepto en aquellos gráficos que contengan claves de trabajo en las que los interventores se desplazan hasta o desde ciudades cercanas a su residencia para iniciar o finalizar servicio en las mismas: actualmente estas situaciones se dan en los gráficos de Coruña y Almería.
- ❑ En gráficos no pactados: se establece un máximo de seis horas de viajes sin servicio/ciclo de trabajo, considerándose exclusivamente para el cómputo cíclico de la jornada el 50% de las mismas como jornada efectiva; no tomándose esta disposición en consideración, en ningún caso, a los efectos del cómputo diario de jornada efectiva realizada.

No se podrán acumular en un mismo ciclo de trabajo las disposiciones recogidas en los dos párrafos anteriores.

Las disposiciones establecidas anteriormente sobre viajes sin servicio no afectarán a situaciones no grafiadas.



Los viajes sin servicio se realizarán en trenes de viajeros o en un transporte público que la Dirección de la Empresa determine para cada caso. Se facilitará plaza en los viajes sin servicio según la naturaleza del tren; en caso contrario, el viaje sería de servicio, con jornada y funciones efectivas.

### **Reservas en Gráficos**

- 14<sup>a</sup>** La Dirección de la Empresa podrá incluir en los distintos gráficos el servicio de reserva que estime preciso para cubrir las necesidades e incidencias que se produzcan.

Entre las 0 y las 6 horas no podrá dar comienzo o cese el servicio de reserva.

La Dirección de la Empresa podrá asignar durante el período de reserva la realización de las funciones correspondientes a Prestación de Servicios/Atención a Trenes, recogidas en el punto 2.2 “Funciones en Tierra” de esta norma; con la limitación de que el tiempo total encomendado por la Empresa para que el interventor realice dichas funciones no será superior al 50% del tiempo de reserva grafiado.

La duración del servicio de reserva y de los turnos puros de Prestación de Servicios/Atención a Trenes, comprenderá un mínimo de 6 horas y un máximo de 9 horas grafiadas.

Si transcurridas 5 horas desde el comienzo del servicio de reserva, surgiera la necesidad de cubrir un servicio en tren y se prevea que el tiempo total de la jornada vaya a superar las 11 horas naturales, el Interventor deberá salir a los únicos efectos de poder actuar como Agente de Acompañamiento, por si fuere necesario durante el viaje, y llevará el teléfono móvil operativo. Se le facilitará plaza según la naturaleza del tren.

El trabajador que se encuentre en servicio de reserva o, subsidiariamente, el que realice un turno de Prestación de Servicios/Atención a Trenes, deberá cubrir cualquier incidencia esporádica que se produzca; y asegurará, salvo disposición contraria, el servicio completo de ida y vuelta del trabajador a reemplazar. Cuando un interventor que se encuentre realizando un turno de Prestación de Servicios/Atención a Trenes cubra una incidencia lo hará en las mismas condiciones laborales que se establecen para dicha situación en los turnos de reserva.

Cuando corresponda a un servicio asegurado por interventores de otra dependencia de distinta residencia, lo asegurará hasta el destino que tuviera grafiado el interventor sustituido, regresando en el primer tren que sea posible sin servicio a su residencia, sin menoscabo de su descanso diario.



Salvo pacto en contrario, no se grafiarán los turnos de reserva inmediatamente delante del descanso cíclico.

### **Horas Extraordinarias**

- 15<sup>a</sup>** Tendrán la consideración de horas extraordinarias, aquellas horas de trabajo efectivo que se realicen sobre la duración máxima de la jornada cíclica de trabajo del personal de Intervención en Ruta, según lo estipulado de la norma 7<sup>a</sup> de este epígrafe. Éstas serán compensadas al trabajador por tiempos equivalentes de descanso, a razón de un día de descanso por cada ocho horas extraordinarias acumuladas.

Los descansos compensatorios correspondientes a los excesos de jornada realizados, se disfrutarán dentro de los dos meses siguientes a la fecha en que dichos excesos alcanzaron un total de ocho horas para un determinado interventor en ruta.

### **Acumulación de Compensaciones de Descanso**

- 16<sup>a</sup>** Para facilitar el disfrute de los tiempos equivalentes de descanso correspondientes a excesos de jornada y compensación por reducciones de descanso, se sumarán conjuntamente los tiempos de todos ellos que afecten a cada interventor en ruta, realizándose la compensación por un día de descanso dentro de las catorce semanas siguientes a la fecha en que se acumularon ocho horas.

La Empresa facilitará, dentro de los plazos establecidos, aquellos descansos que correspondan a los interventores en ruta por compensación de excesos de jornada y tiempos de reducción de descanso experimentados cuando el servicio lo permita, y si fuera posible tendrá en cuenta la preferencia manifestada por el interventor al respecto.

La Empresa entregará a cada interventor en ruta, con una periodicidad mensual, un documento en el que se recogerán los tiempos de exceso acumulados; así como los ya compensados y los pendientes de compensar.

## **IV. SISTEMA RETRIBUTIVO**

El sistema de abono de los interventores en ruta que presten servicio en gráficos diferenciados de la UN de Grandes Líneas, estará formado por los conceptos retributivos que seguidamente se indican en éste epígrafe.



#### **4.1 Conceptos retributivos a percibir**

Las claves de abono que percibirán los interventores en ruta de la U.N. de Grandes Líneas son las siguientes:

- 02 Sueldo
- 03 Antigüedad
- 09 Paga extraordinaria
- 355 Gratificación de complemento de puesto para Interventores en ruta.
- XXX Prima de Producción: valor = Clave 430 + Garantía XIII Convenio Colectivo (8.500 pts./mes – 51,09 € /mes). Es incompatible con el abono de cualquier otra clave de prima, excepto la prima de recaudación (clave 47) y la prima de vacaciones (clave 443).
- 400 Plus de Productividad.

#### **4.2 Otros conceptos de posible percepción**

Otras claves de abono que también podrán percibir, en su caso, los interventores de la U.N. de Grandes Líneas son las siguientes:

- 50 Indemnización por vivienda.
- 032 Gratificación por título.
- 333 Gratificación por idiomas.
- 560 Dieta Internacional.
- 563 Gastos de destacamento
- 573 Gastos de viaje por desplazamiento en grandes poblaciones.
- 230 Complemento personal de antigüedad, (más de 20 años en el mismo nivel salarial).
- 163 Premio de permanencia.
- 47 Prima por recaudación Interventor en Ruta.
- 399 Cumplimiento de Objetivos Contrato Programa RENFE – Estado.

#### **4.3 Complemento de Puesto de los Interventores en Ruta de la U.N. de Grandes Líneas.**

Los interventores en ruta que presten su servicio en gráficos diferenciados de la UN de Grandes Líneas, percibirán un complemento de puesto de 4.074,86 € anuales, distribuido en 12 pagas. Este complemento de puesto conlleva la incompatibilidad de abono de los conceptos retributivos amparados por las siguientes claves:

- 48 Prima por rendimiento de Interventores en Ruta.
- 153 Compensación descanso diario de 20 minutos de trabajo (bocadillo).
- 180 Compensación mayor dedicación, Interventores en Ruta.
- 181 Compensación merma de descanso, Interventores en Ruta.



21/22	Horas extraordinarias estructurales.
24	Horas extraordinarias no estructurales.
115	Compensación fiestas suprimidas.

La percepción de este complemento de puesto conlleva la realización de hasta 500 horas de nocturnidad en cómputo anual, abonándose la nocturnidad exclusivamente a partir de la hora 501.

Este complemento absorbe el incremento económico correspondiente al complemento personal de antigüedad (Clave 230) de aquellos conceptos que su abono es incompatible con el nuevo sistema retributivo.

#### **4.4 Traslaciones**

Los interventores en ruta de Grandes Líneas que presten servicio efectivo en gráficos de trenes, como compensación a los gastos derivados de su trabajo efectivo a bordo de los mismos, percibirán el abono de traslaciones que determina el artículo 348 del Convenio Colectivo vigente en RENFE.

#### **4.5 Incentivo de Productividad**

Los interventores en ruta de la UN de Grandes Líneas percibirán un incentivo de productividad variable anual máximo de 2.674,50 €.

El incentivo de productividad variable será percibido únicamente por los trabajadores que presten servicio efectivo en gráficos diferenciados de intervención en ruta de la UN de Grandes Líneas. Su percepción real será en función del cumplimiento efectivo de los objetivos fijados, con arreglo a los siguientes porcentajes:

- \* 85% Mantenimiento del nivel de producción fijado, para cada gráfico de servicio de intervención, en media de kms realizados por interventor y año.

El cálculo del nivel de producción se efectuará considerando los dos parámetros siguientes:

- a) La media realizada en kms/interventor y año, en todos los gráficos de intervención de la UN de Grandes Líneas, debiéndose alcanzar una media, en el ámbito de la Unidad de Negocio, de 110.000 kms./interventor y año para considerar cumplido este parámetro. En caso de no alcanzarse, dicha cantidad se ponderará proporcionalmente a la media efectivamente realizada.



- b) Además, para cobrar este porcentaje del incentivo de productividad, la residencia de intervención a la que se encuentre adscrito el interventor correspondiente deberá haber alcanzado una media de al menos 100.000 kms./interventor y año.
- \* 15% Cumplimiento de objetivos económicos de la UN de Grandes Líneas, en el año correspondiente.

A los únicos efectos de cómputo para el cálculo de la producción realizada por los interventores de Grandes Líneas, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

- El tiempo de trabajo efectivo en que un interventor se encuentre realizando funciones de atención a trenes, (incluidos los turnos de reserva en que se realicen estas funciones), se computarán a razón de 60 kms. por cada hora realizada de atención a trenes.
- Para facilitar que se pueda alcanzar el mínimo de 100.000 kms., en una residencia en concreto, los kilómetros realizados en viaje sin servicio se computarán para el cálculo de la producción realizada por el interventor, sin que ello pueda tener cualquier otra consideración que afecte a lo regulado en cualquier otro apartado de esta normativa.

La percepción efectiva de la cantidad citada en el párrafo primero de este punto 4.5 (2.674,50 €), se realizará mediante abono trimestral, a cuenta del total a percibir, y liquidación anual, en función del cumplimiento efectivo de estos objetivos.

#### **4.7 Prima de Recaudación.**

Los interventores en ruta de Grandes Líneas seguirán percibiendo la Prima de Recaudación de Interventores (clave 47), en el porcentaje fijado actualmente, en todos aquellos casos en que exista una percepción efectiva, independientemente del modo en que el cliente realice el abono de la misma.

No se generará abono de cantidad alguna en concepto de Prima de Recaudación de Interventores, cuando se confeccionen boletines de percepción en ruta que no generen

recaudación efectiva, ya sea por viajes sin servicio del personal de Tracción en trenes de la UN de Grandes Líneas o en cualquier otro supuesto similar que produzca exclusivamente anotaciones contables entre Unidades de Negocio.

Además, en el caso de que el interventor en ruta gestione la entrega de billetes emitidos por Internet (TIKNET), percibirá el 2% del importe de las facturas por operaciones con tarjeta de crédito de las que haya recogido la firma del cliente. Del nominal de la factura por operaciones con tarjeta de crédito, se descontará la cantidad correspondiente a tasas e impuestos antes de calcular el porcentaje.



#### **4.8 Complemento de Trenes de Alta Calidad**

Se crea un Complemento de trenes de Alta Calidad, que se abonará a los interventores en ruta que presten servicio en gráficos de trenes de altas prestaciones, que son aquellos servicios que tienen restauración incluida en el precio del billete en clase preferente, check-in, y forman parte de un servicio multifrecuencia diurno.

Dicho Complemento compensa la merma económica que el interventor en ruta sufre en estos gráficos de altas prestaciones en los conceptos de recaudación y gastos de viaje. La merma que estos interventores puedan sufrir en concepto de recaudación, queda igualmente compensada con la percepción del 2% de los billetes de Tiknet cuya entrega gestionen.

El valor de este Complemento de Trenes de Alta Calidad es de 120,20 €/mes y para percibirlo, al menos en un 80% de las claves de trenes del gráfico de trabajo, se debe prestar servicio en trenes que tengan estas prestaciones.

### **V. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

#### **5.1 Aplicación económica**

Todos los conceptos económicos recogidos en este acuerdo se percibirán tal como se indica en su lugar al efecto, entendiéndose que dichas cantidades corresponden al año natural trabajado, (con la inclusión de vacaciones y días de licencia por asuntos propios sin justificar), no teniendo en ningún caso aquella consideración, situaciones distintas a las anteriores, (por ejemplo, incapacidad temporal, licencias, etc.), que mermarán en la parte proporcional a dichos conceptos económicos.

#### **5.2 Comisión de Seguimiento**

Se crea una Comisión de Seguimiento formada por una representación de la Empresa y de los Sindicatos firmantes del acuerdo, y se reunirá trimestralmente durante los siguientes dieciocho meses a la puesta en funcionamiento de esta norma. El número de miembros será de cinco por cada una de las partes: Empresa y Representación Sindical.

El 31 de diciembre de 2003, en el caso de que la media de abono en concepto de traslaciones de todos los interventores en ruta que hayan tenido una prestación efectiva anual completa en gráficos de servicio de intervención de Grandes Líneas, —exceptuando los correspondientes a los gráficos en los que se abone el Complemento de Trenes de Alta Calidad- se sitúe por debajo de 2.542,28 €/año, la Comisión de Seguimiento reajustará el sistema por el impacto que el cambio de regulación de jornada habría producido.



## **VI. DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

Con la firma del presente acuerdo quedan derogadas y sin efecto todas aquellas disposiciones normativas y acuerdos alcanzados anteriormente, de cualquier ámbito, que regulen la jornada y condiciones de trabajo del personal de intervención en ruta en gráficos de la UN de Grandes Líneas, siempre que contradigan lo aquí estipulado. Y se da cumplimiento, en lo referente a los interventores en ruta adscritos a la UN de Grandes Líneas, a lo dispuesto en el párrafo primero del apartado II “Sistema de Primas”, de la Cláusula 3ª del XIII Convenio Colectivo de Renfe, sobre la reordenación del colectivo de intervención.

**Julio de 2002**

## HOJA DE AFILIACIÓN

\_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 200\_

Sr. Director de Administración de Personal (Nóminas)

R.E.N.F.E.  
Paseo del Rey, 32  
MADRID-28008

**ALTA**

Muy Señor mío:

El que suscribe, \_\_\_\_\_ con cargo de \_\_\_\_\_ domiciliado en la localidad de \_\_\_\_\_, provincia de, \_\_\_\_\_ calle \_\_\_\_\_ número \_\_\_\_\_ piso \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_, teléfono de contacto \_\_\_\_\_, afiliado al Sindicato Federal Ferroviario de la CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (CGT), SOLICITA, acogiéndose a los derechos instituidos de libre sindicación, ser dado de ALTA, en el pago de la CUOTA SINDICAL por nómina a partir de la próxima nómina.

Suyo, afmo.

DATOS IDENTIFICATIVOS (1)

(firma del interesado)

Nº de dependencia \_\_\_\_\_  
Nº de nómina \_\_\_\_\_  
Nº de matrícula \_\_\_\_\_

Nota.- Esta petición de alta para que pueda tener efectividad, deberá ir acompañada de fotocopia del Documento Nacional de Identidad (D.N.I.) y justificante de la última nómina.

**BAJA**

Muy Señor mío:

El que suscribe, \_\_\_\_\_, con cargo de \_\_\_\_\_ domiciliado en la localidad de \_\_\_\_\_, calle \_\_\_\_\_ número \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_, afiliado a la central sindical \_\_\_\_\_, cuya cuota es descontada en nómina por clave \_\_\_\_\_,

SOLICITA, acogiéndose a los derechos instituidos de libre sindicación, ser dado de BAJA, en el pago de dicha cuota a partir de la próxima nómina, por haber dejado de pertenecer a la citada central sindical.

Suyo, afmo.

DATOS IDENTIFICATIVOS (1)

(firma del interesado)

Nº de dependencia \_\_\_\_\_  
Nº de nómina \_\_\_\_\_  
Nº de matrícula \_\_\_\_\_

(1) Esta información deberá tomarla el interesado del último justificante de cobro de la nómina que posea.

NOTA.- Cuando esta petición de baja sea cursada directamente por el interesado a la administración de personal (NÓMINAS) sin el transmitido del jefe de la dependencia a la que pertenece, deberá acompañar a la misma para que pueda tener efectividad, fotocopia del Documento Nacional de Identidad o fotocopia del Carnet Ferroviario o fotocopia del último Justificante del cobro de la nómina que posea.

# EL SINDICATO QUE DEFIENDE TUS REIVINDICACIONES

## COMPROMISO PERMANENTE DEL SFF-CGT



# **AFILIATE AL SFF-CGT**