

ACTA

En Madrid, a las 12,00 horas del día 30 de marzo de 2004, se reúnen en las dependencias de la Dirección Corporativa de Organización y Recursos Humanos las personas que se indican seguidamente, en representación de la Dirección de Renfe y del Comité General de Empresa, para acometer la reordenación del colectivo de Supervisores de Servicios a Bordo, en cumplimiento de lo establecido en la Cláusula 31ª del XIV Convenio Colectivo.

Por la Dirección de la Empresa

Mariano Garrido García	Director de Relaciones Laborales
José Núñez Blázquez	Director de Planificación y Control RR.HH.
Carmen Pérez Canal	Directora de Negociación Colectiva
Amador González Aparicio	Director de RR.HH. UN. Alta Velocidad
Víctor Esquinas Torres	Director de RR.HH y Org. UN. G. Líneas

Por la Representación de los Trabajadores

Valentín Miguel Blázquez	UGT
Luis Alfonso Velasco Juez	UGT
José Angel García Bastante	CC.OO.
Antonio Gámez Ramírez	CC.OO.
José Mª Blázquez Blázquez	SEMAF
Julián Moratalla Ruiz	CGT
Fco. Rafael González Escudero	SF

Una vez finalizados los trabajos técnicos realizados para la reordenación del colectivo de Supervisor de Servicios a Bordo y en desarrollo de lo establecido en la Cláusula 31ª del XIV Convenio Colectivo, ambas representaciones suscriben el Acuerdo que sobre esta materia se une como único Anexo a este Acta, que afecta a los Supervisores de Servicio a Bordo de AVE / Euromed.

El citado Acuerdo entrará en vigor a partir del día de la firma del mismo, si bien a efectos económicos y de flexibilidad del sistema establecido en la norma 2ª, incluida la nueva regulación de los días de libre disposición, será efectivo desde el 1 de enero de 2004.

Asimismo, se establece que los valores económicos correspondientes a los conceptos de "Complemento de Puesto Interventor Ave-Supervisor de Servicios a Bordo" y "Componente variable del Interventor Ave-Supervisor de Servicios a Bordo", están consignados en valores 2004.




El SFF-CGT manifiesta su rechazo a este Acuerdo, en principio, por estar en desacuerdo con la reducción del tiempo de descanso en gráfico, con que la formación vaya a cargo del trabajador y ser insuficiente la cantidad económica; no obstante se reserva su decisión final hasta recabar la opinión de los trabajadores afectados .

El Sindicato Ferroviario manifiesta su desacuerdo con el documento, fundamentalmente con la disponibilidad de días de descanso, la no garantía de disfrute de los 6 días de licencia del Convenio y la inclusión de posibles mermas de descanso diario. Asimismo entiende que la propuesta económica es claramente insuficiente y se remite a la alternativa presentada en la reunión de 12 de febrero, en todos sus términos.

Sin más asuntos tratados finaliza la reunión a las 14,20 horas en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento del acta.

**POR LA REPRESENTACIÓN
DE LOS TRABAJADORES**



A collection of handwritten signatures for the workers' representatives. The names 'A. Garcia' and 'Forcella' are partially legible among the scribbles.

**POR LA DIRECCION DE LA
EMPRESA**



A collection of handwritten signatures for the company management, consisting of several distinct scribbled signatures.

**ACUERDO DE DESARROLLO DE LA CLAUSULA 31ª DEL XIV
CONVENIO COLECTIVO**

En cumplimiento de lo establecido en la Cláusula 31ª del XIV Convenio Colectivo, sobre "reordenación del colectivo de Supervisor de Servicios a Bordo", se alcanzan los Acuerdos que seguidamente se indican.

I.-CONDICIONES DE TRABAJO

Ambas representaciones acuerdan modificar el artículo 216 del X Convenio Colectivo en sus normas 1ª ,2ª y 4ª que quedan redactadas de la siguiente forma:

1ª. La Dirección de la Empresa elaborará con cada cambio de horario o de cargas de trabajo significativo, un calendario laboral en el que se integrará todo el personal de la misma categoría y puesto, y que comprenderá los turnos de trabajo, el horario de inicio y finalización, la actividad prevista orientativa y los días de descanso que correspondan. En su confección participará la Representación de los Trabajadores, debiendo ser remitido al Comité de Empresa del ámbito y expuesto en lugar visible del centro de trabajo, con la máxima antelación posible, y en todo caso 5 días antes a su entrada en vigor.

2ª. La prestación del trabajo se efectuará mediante turnos de carácter rotativo, estableciéndose ciclos de cinco días de trabajo y tres de descanso. Este sistema recoge el total de descansos, festivos y los seis días de libre disposición del Convenio Colectivo. Con el objeto de dotar de una mayor flexibilidad al sistema productivo se podrán detraer hasta 7 descansos anuales por trabajador como máximo de los programados en su calendario laboral, que serán prestados por el trabajador a requerimiento de la Dirección de la empresa para realizar, indistintamente, tareas relacionadas directamente con la producción, o para formación, mediante un preaviso mínimo de 48 horas de antelación a la prestación del servicio, o durante la jornada laboral del último día del ciclo de cinco días de trabajo cuando se trate del tercer descanso; debiendo recaer en el primer o tercer día del ciclo de tres descansos, cuando solamente se trate de un descanso.



La Dirección de la Empresa podrá requerir, con 48 horas de antelación, dos descansos juntos cuando las necesidades productivas consistan en dos turnos con la pernoctación fuera de la residencia entre los dos turnos.

Dado que el sistema programa los festivos anuales, el cómputo de las vacaciones será realizado en todo caso por días naturales.

En cada Unidad de Negocio, se acordará un sistema que garantice y regule la equidad de aplicación de esta flexibilidad entre todos los trabajadores, dando respuesta a las necesidades y peculiaridades de cada negocio. Asimismo, se establece que la aplicación de esta flexibilidad se producirá sobre un máximo del 50 % de los ciclos de descanso, que se identificarán previamente en el calendario laboral, priorizando los descansos a requerir.

La Empresa podrá proporcionar al trabajador los seis días de libre disposición, según la Normativa Laboral vigente, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

- a)** Cuando el trabajador solicite un día de libre disposición, en cualquiera de las jornadas que afecte, según calendario, a un turno de dos fechas de trabajo, deberá solicitar también la otra fecha emparejada.
- b)** El trabajador estará obligado a incrementar los días de trabajo establecidos en el calendario en el mismo número de días que los de libre disposición concedidos, con los mismos criterios de aplicación que se establecen en esta norma segunda, hasta el día 31 de marzo del año siguiente al que se produce el disfrute del día.

4ª. El descanso diario en la residencia, entre la finalización de la jornada y el inicio de la siguiente, se establece en catorce horas como mínimo, y nueve como mínimo y catorce como máximo, si el descanso es fuera de la residencia.

Se podrá grafiar una vez por ciclo de trabajo, fuera de la residencia, una reducción de descanso hasta un mínimo de seis horas, considerándose finalizada la jornada. Considerando ciclo cinco días de trabajo y tres de descanso.

Por alteración en la circulación de los trenes podrá verse reducido el descanso hasta un mínimo de diez horas en la residencia y seis fuera de ella, considerándose igualmente finalizada la jornada.



La reducción del tiempo de descanso que se pueda producir sobre los mínimos de catorce horas en la residencia y nueve fuera de ella por la distribución de los turnos en el gráfico y/o por los retrasos en la circulación de los trenes, se compensarán en tiempos equivalentes de descanso a razón de un día de descanso por cada ocho horas de reducción acumuladas, disfrutándose dentro de los dos meses siguientes a su acumulación.

II.- SISTEMA RETRIBUTIVO

En relación con el sistema retributivo establecido en el Convenio Colectivo vigente para Interventor Ave Supervisor de Servicios a Bordo y de acuerdo con las modificaciones del sistema de trabajo indicado en el epígrafe anterior, ambas partes acuerdan que el valor establecido en las Tablas Salariales vigentes para el Complemento de Puesto (Clave 360) pasa a ser de 1144,43 €/mes.

Asimismo, ambas representaciones acuerdan un nuevo sistema de establecimiento de objetivos y de valoración de resultados en el componente salarial variable, en los siguientes términos:

La determinación de los objetivos, que tendrán carácter colectivo, se establecerá con arreglo a los siguientes parámetros:

- 60 % del total del componente salarial variable ligado al cumplimiento del presupuesto de ingresos de tráfico de la U.N. de Alta Velocidad Renfe, o del producto Euromed en la U.N. de Grandes Líneas.
- 30 % del total del componente salarial variable ligado al cumplimiento de los objetivos de calidad (20%) y puntualidad (10 %) fijados para el negocio.
- 10 % del total del componente salarial variable ligado al cumplimiento del presupuesto de producción fijado para el negocio, acordándose en cada U.N. el parámetro de medida entre los diferentes presupuestados.

La parte del componente salarial variable ligado al cumplimiento del presupuesto de ingresos de tráfico de la U.N. podrá tener un resultado extraordinario con un recorrido máximo del 120 % de su peso específico, siempre que se superen al menos en un porcentaje igual al IPC real de cada ejercicio los ingresos de tráfico del ejercicio anterior y se superen los ingresos de tráfico presupuestados para el ejercicio objeto de evaluación, de acuerdo con la siguiente tabla de progresión:

- Hasta el 100 % de ingresos presupuestados, el porcentaje a percibir será el mismo del grado de consecución.
- Mayor que 100 y hasta 103 %, se percibe el 103 % de esta componente.
- Mayor que 103 y hasta 108 %, se percibe el 108 %
- Mayor a 108 hasta 110 %, se percibe el 115 %
- Mayor a 110 hasta 115 %, se percibe el 118 %
- Mayor a 115%, se percibe el 120 %

Se establece el valor del componente variable del " Interventor Ave Supervisor de Servicios a Bordo" en 4.151,60 € anuales.

III.- GASTOS DE VIAJE

Se acuerda regular de una forma específica el sistema por el que se registrarán los gastos de viaje de este colectivo, a partir de la firma del presente acuerdo, en los siguientes términos:

1º. La Dirección proporcionará exclusivamente el alojamiento y comida que se produzcan efectivamente, cuando el trabajador esté en situación de descanso entre jornadas fuera de su residencia.

Para la aplicación de lo que antecede, en el caso de Alta Velocidad, se abonará a los establecimientos autorizados los gastos por estos conceptos, quedando sin efecto el sistema de vales de comida, desde la entrada en vigor de este acuerdo. En Euromed, la comida se compensará a razón de un vale por comida, abonando el alojamiento al establecimiento autorizado.

2º. La compensación global del resto de gastos de viaje, que el desempeño profesional de las funciones del puesto pudiera producir, queda incorporada al complemento de puesto, como parte del nuevo importe resultante de lo establecido en el epígrafe II, primer párrafo.

3º. La regulación de gastos de viaje que se contiene en este epígrafe sustituye al sistema general de gastos de viaje establecido en el Convenio Colectivo vigente y a cualquier otra compensación por este concepto.

