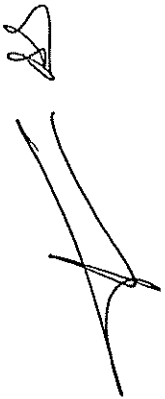


**REGULACIÓN DE LA FUNCIÓN
DE ASISTENCIA TÉCNICA E
INTERVENCIÓN EN LÍNEA DE
MATERIAL MOTOR**



I.- OBJETO

Definir las condiciones laborales bajo las que se desarrolla la actividad laboral de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor, motivada por la necesidad de prestar un servicio a las operadoras que permita una intervención rápida sobre aquellas incidencias que se den en los vehículos de material motor que puedan ser atendidas en el lugar en que se produzcan, configurarse de esta forma, el marco genérico de desarrollo de la actividad de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor que viene definida por el objetivo perseguido.

II.- DEFINICIÓN

Se entiende por Actividad de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor el conjunto de medios, tanto humanos como materiales, que se requieran para la realización de aquellas operaciones de mantenimiento y/o reparación de material que, por razones técnicas o económicas no puedan desplazarse a ninguna base de mantenimiento para su realización, mediante el desplazamiento de los trabajadores dentro del entorno operacional establecido y según las previsiones definidas por la Gerencia de Mantenimiento o de TCR de MIT que tenga encomendada la prestación del servicio, permitiendo mantener la regularidad y fiabilidad en la circulación, así como aumentar la disponibilidad del material motor.

Para la realización de la actividad de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor, se crearán equipos en cada CGM o TCR encargado de dicha actividad, siendo los componentes de estos equipos los únicos autorizados y/o habilitados a realizar cualquier operación de mantenimiento fuera de los Centros de Trabajo, en circunstancias de normalidad.

III.- ENTORNO OPERACIONAL

La Actividad de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor se realizará dentro del área geográfica que abarque la demarcación de la Gerencia de mantenimiento asignada y por parte del centro de trabajo al que se encomiende la prestación del servicio, y que, como criterio general, se extenderá a aquellos lugares que, encontrándose dentro del entorno operacional definido, permitan la prestación de dicho servicio dentro de la jornada laboral establecida en el centro de trabajo respecto de los trabajadores designados que presten el servicio efectivo.

En el supuesto de que la prestación de esta actividad se desarrolle en horario distinto del habitual establecido en el centro de trabajo será preciso, para su implantación, dar traslado de las nuevas condiciones laborales a la Representación Legal de los Trabajadores en el seno de su correspondiente Comité, al amparo de lo regulado en la normativa laboral vigente.

Como norma general se establece que, las operaciones de mantenimiento que se encomienden a los equipos de Asistencia Técnica e Intervención en Línea, nunca se iniciarán fuera de la jornada habitual de los componentes de dicho Equipo.

La presente regulación es de aplicación en aquellos ámbitos donde lo demande el cliente o las necesidades del servicio lo requieran.

IV.- ADSCRIPCIÓN

Para poder ser objeto de inclusión en el Equipo encargado de realizar esta actividad, es requisito imprescindible que todo trabajador esté en posesión del permiso de circulación correspondiente. Asimismo, deberá mantenerlo en vigor para poder seguir ostentando el derecho de pertenencia al Equipo de Asistencia Técnica.

La adscripción de los trabajadores a estos equipos se hará cuando se deba cubrir una o varias vacantes, siguiéndose el procedimiento siguiente:

a) Se establecerá un proceso de adjudicación por medio de Aviso Público para la Dependencia a la que esté adscrito el equipo, especificando los requisitos necesarios para poder acceder a los puestos convocados. Dicho concurso se resolverá en el plazo de 15 días, incluyendo el período de solicitud que será de 7 días.

b) Los trabajadores interesados deberán solicitar por escrito, (en el modelo al efecto) su deseo de pertenecer al Equipo de Asistencia.

c) La selección se efectuará por parte de la Jefatura de esa Dependencia, con la participación de la Representación Legal de los Trabajadores, ordenando a los aspirantes de mayor a menor grado de mérito respecto a los criterios de selección especificados para cada puesto. El criterio de selección de los trabajadores forzosos será igual que el de los voluntarios.

d) Una vez finalizado el proceso de selección y adjudicación de plazas, si hubiera más seleccionados que plazas a cubrir, se procedería a elaborar la rotatividad entre todos los seleccionados por especialidades semestralmente.

e) Cuando no existan voluntarios para formar íntegramente un Equipo de Asistencia y mientras dure esta situación, aquellas plazas que falten por cubrir, serán adjudicadas obligatoriamente de forma provisional y rotativa por períodos de 1 mes, entre aquellos trabajadores de la categoría y especialidad requerida de esa Dependencia mediante el siguiente procedimiento:

1.- Se confecciona una lista ordenada por:

- Menor antigüedad en la categoría.
- Menor antigüedad en la empresa.
- Menor edad.

2.- Se iniciará la asignación a partir del trabajador que haga el número primero, siguiendo rotativamente con el resto de la lista hasta su finalización y reiniciar el proceso.

Cuando se dé este caso, se comunicará a la Representación Legal de los Trabajadores del ámbito correspondiente que, en el plazo de cinco días, podrá hacer las observaciones que considere convenientes.

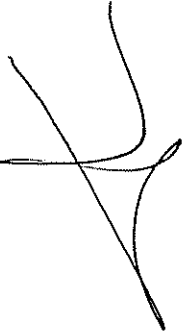
f) Todos los trabajadores voluntarios adscritos a los Equipos de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor, vendrán obligados a refrendar con su firma, el documento específico creado al efecto, el cual regulará su relación laboral de disponibilidad especial y régimen retributivo singular.

Las renunciaciones para los componentes que lo hubiesen solicitado de forma voluntaria se podrán presentar, después de haber permanecido al menos 3 meses adscritos al Equipo de Asistencia, avisando de dicha intención por escrito con una antelación mínima de 15 días a la fecha que vaya a causar efecto.

g) La empresa podrá, de forma objetivable, previa comunicación a la RLT, dar de baja en el Equipo de Asistencia Técnica a aquel componente que realice su actividad de forma inadecuada o deficiente, retornando a las mismas condiciones originales desde las que accedió.



V.- COMPONENTES



Los Equipos de Asistencia Técnica estarán compuestos por los trabajadores de mano de obra directa (MOD) del área de producción y que pertenezcan a alguna de las ramas profesionales de Talleres y que estén ubicados dentro del área del entorno operacional del taller que tiene asignada esta tarea, su número será el que se determine por la Empresa como necesario para cubrir los trabajos encomendados, con la participación previa de la Representación Legal de los Trabajadores.

VI.- CONDICIONES LABORALES

El servicio de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor se prestará, con carácter general, dentro de la jornada ordinaria de los trabajadores designados para la prestación del servicio, con comienzo y finalización en el puesto de trabajo.

Dadas las peculiaridades del servicio a prestar la concesión de las interrupciones para la toma de refrigerio no estará sujeta a un horario rígido e inflexible, sino adaptado a las necesidades del servicio, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 198 del Texto Refundido de la Normativa Laboral de Renfe.

ACTIVIDAD DE ASISTENCIA TÉCNICA E INTERVENCIÓN EN VÍA DENTRO DE LA JORNADA

Toda actuación de las comprendidas en las actividades propias de Asistencia Técnica e Intervención en Línea vendrá regulada por el desarrollo normal dentro de la jornada de trabajo, no considerándose, en ningún caso, como desplazamiento las intervenciones dentro del ámbito de la jornada normal de trabajo.

Si excepcional e imprevisiblemente la finalización del trabajo aconteciese después de la hora de término del horario habitual se estará a lo regulado en Texto Refundido de la Normativa Laboral de Renfe, siendo considerado cada centro de trabajo atendiendo a sus particulares condiciones sistemáticas (un solo turno, gráficos, etc.).

CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR CARRETERA

En las situaciones que la Empresa tenga la necesidad de desplazar trabajadores o útiles para realizar intervenciones fuera de la Dependencia utilizando vehículos por carretera de la misma Empresa o ajenos que presten servicio fuera de ésta.

En todos los casos, independientemente del vehículo a conducir, el trabajador que se haga cargo, en cada ocasión, de la conducción de un vehículo deberá responsabilizarse a la toma del servicio de que aquél se encuentra con el abastecimiento de líquidos y entretenimiento necesario y de que lleva la documentación en regla, tanto la propia -permiso de circulación habilitante-, como la del vehículo, todo ello dentro de su jornada de trabajo, sin que el incumplimiento de esta obligación conlleve responsabilidad civil.

ACTIVIDAD DE ASISTENCIA TÉCNICA E INTERVENCIÓN EN VÍA FUERA DE LA JORNADA HABITUAL

Si bien está contemplado que todos los trabajos a desarrollar sean realizados dentro de la jornada laboral habitual de cada centro de trabajo, se ha previsto, en aras de poder atender las necesidades y circunstancias imprevisibles de los distintos operadores ferroviarios, prestar un servicio eficiente a lo largo de las 24 horas de cada día y durante los 365 de cada año, siendo necesario para ello la creación de un grado de compromiso mayor para los trabajadores adscritos al Equipo de Asistencia Técnica, denominado localizabilidad.

A) LOCALIZABILIDAD

Con carácter general, los trabajadores adscritos al Equipo de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor, serán susceptibles de estar localizables.

Este nivel de compromiso, que requiere una disposición de presencia durante las 24 horas del día ante el requerimiento para resolver cualquier incidencia, los trabajadores adscritos al Equipo de Asistencia Técnica, sólo serán localizables de lunes a viernes y en atención a armonizar y conciliar la vida laboral con la familiar de dichos trabajadores, los sábados, domingos y festivos se aplicará a un máximo del 50 % del Equipo de Asistencia Técnica de Material Motor.

Desarrollando de una manera rotativa las posibles anomalías a subsanar Los sábados, domingos y festivos entre todos los componentes del Equipo de asistencia e Intervención de Material Motor.

El Responsable del Equipo de Asistencia Técnica, siempre ostentará el carácter de localizable, si bien el cargo podrá ser ostentado, con carácter rotatorio, por otros integrantes del Equipo. Todos los trabajadores pertenecientes de los Equipos de Asistencia Técnica tendrá la consideración de localizabilidad plena.

Los trabajadores localizables podrán ser considerados, a todos los efectos, como un miembro más de la brigada de socorro de su ámbito de actuación, abonándosele las compensaciones económicas correspondientes por cada día de trabajo en los que realicen su actividad para la Brigada de Socorro.

El Responsable del Equipo de Asistencia Técnica, siempre ostentará el carácter de localizable, si bien el cargo podrá ser ostentado, con carácter rotatorio, por otros integrantes del Equipo.

B) TIEMPO DE RESPUESTA

Cuando la Jefatura del Taller, el Puesto de Mando, el Centro de Seguimiento de Incidencias o el Coordinador de Seguimiento de Trenes solicite la intervención del Equipo de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor (con los recursos humanos y técnicos que considere idóneos según el caso) utilizará el siguiente procedimiento:

Dará aviso al Responsable del Equipo en ese momento por el medio más rápido posible, el cual recibirá las instrucciones e informaciones necesarias para realizar la intervención requerida. Asimismo solicitará al demandante del servicio la correspondiente identificación, la persona de contacto y los medios que se van a usar para tal fin, y la identidad del responsable de dicho requerimiento

El Responsable del Equipo dará aviso al resto de componentes que deben intervenir y el lugar donde deben personarse.

Desde la hora en que se dé aviso a los componentes del Equipo para su incorporación, en caso de no coincidir con su jornada laboral, no deberá transcurrir un tiempo superior a 30 minutos, siendo el límite máximo ampliado hasta 60 minutos para los supuestos en que el centro de trabajo esté ubicado en grandes poblaciones (consideradas según normativa de Renfe).

Cuando el Equipo de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor esté preparado (en el punto indicado) para salir, el Responsable del mismo informará a la Jefatura que le requirió de la hora en que está dispuesto el Equipo.

Asimismo, en los casos en que se requiera al Equipo de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor para efectuar una intervención no programada, una vez designado el trabajador o trabajadores que deban realizarla, informarán, en todo momento, a la Jefatura que encargó la intervención tanto de la llegada al lugar donde se encuentre el material a intervenir como del estado del mismo y la previsión del tiempo que se invertirá en la asistencia.

VII.- DOTACIÓN DE MEDIOS TÉCNICOS

A los componentes del Equipo de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor se les dotará de los medios técnicos disponibles, que se consideren idóneos para la localización de personal, dependiendo en cada momento de los avances tecnológicos en dicho campo. Los trabajadores que reciban como dotación un dispositivo de localización, estarán obligados a su custodia y conservación debida mediante el respeto de las instrucciones para su manejo y cuidado. También deberán tenerlo operativo durante las 24 horas del día, requiriendo, si llega el caso, los repuestos necesarios para dicha actividad, debiendo comunicar a su Jefatura, por el medio más rápido posible, cuando se produzca avería en el mismo para subsanar dicha circunstancia.

Como medio alternativo y de recurso a los dispositivos de localización, los componentes del Equipo de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor, facilitarán el número de teléfono particular, comunicando su actualización si procede.

VIII.- CÓMPUTO DEL TIEMPO DE JORNADA

El tiempo de trabajo para este personal se computará de la siguiente forma:

Tiempo de trabajo efectivo

Se computará como trabajo efectivo todo el tiempo dedicado a las operaciones de reparación o mantenimiento del material, así como otros trabajos auxiliares complementarios del mantenimiento que se efectúen en relación con el mismo.

En todo caso se considerará como de trabajo efectivo un tiempo mínimo equivalente al tiempo de la jornada normal establecida.

En el caso del trabajador que conduzca el vehículo que transporta al resto del equipo de Asistencia, el tiempo de conducción real se le computará como tiempo de trabajo efectivo, siendo computado para los restantes trabajadores del Equipo como tiempo de presencia.

Para el supuesto en que el tiempo de trabajo efectivo total diario, una vez deducidos los tiempos de presencia, sea superior a la jornada ordinaria, se computará el exceso como horas extraordinarias, que se compensarán económicamente conforme a los valores establecidos para las mismas hasta el límite legal que se encuentre establecido, procediéndose a su compensación mediante descansos una vez superado el mismo.

Tiempo de presencia

Se computará como tiempo de presencia todo aquel dedicado a esperas, expectativas, comidas y otros similares.

En el caso de que el turno o gráfico de jornada esté regulado como de jornada partida, no se contabilizará como tiempo de presencia el período de descanso existente al dividirse la jornada ordinaria.

En todos los casos en los que el desplazamiento fuera de la dependencia se realice por otro medio alternativo a la puesta a disposición de vehículo propio del Taller, así como para este último supuesto para los acompañantes del conductor, los tiempos de viaje, de espera, expectativas, comidas y otros similares se computarán exclusivamente como tiempo de presencia, considerándose a los efectos de tiempo efectivo por la mitad de las invertidas en las mismas, según lo previsto para viajes por el Texto Refundido de la Normativa Laboral de Renfe (Artículo 201), es decir, 50% de abono como tiempo de presencia y 50% de abono como tiempo efectivo.

Trabajos durante el descanso diario

Si durante el descanso diario los trabajadores de los Equipos de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor son requeridos para realizar un trabajo, se computarán todas las horas de trabajo efectivo que realicen en estos supuestos como extraordinarias, con el máximo anual señalado en el Estatuto de los Trabajadores, y, a partir de este límite, se compensarán por tiempo de descanso en el período de 6 meses, siendo las horas de presencia empleadas sumadas al cómputo de horas de presencia/mes para su abono, con el límite máximo de abono de 35 horas/mes.

Tiempo de descanso entre jornadas

Cuando entre la hora de finalización de las labores de Asistencia en Línea y la hora de inicio de su jornada habitual medien menos de 10 horas de descanso, se prorrogarán hasta el límite de las citadas 10 horas, como mínimo.

Acumulación de tiempo de descanso compensatorio

Los días de descanso que se generen y disfruten como consecuencia de la compensación de horas extras (o la compensación de horas de presencia que superen las 35 mensuales), a efectos económicos tendrán la consideración de días de vacaciones, siendo necesaria la comunicación previa por parte del trabajador con un mínimo de 48 horas para su disfrute.

Podrán acumularse en períodos de hasta cinco días para poder estar una semana completa de asueto, o, según las necesidades, acoplándolos a las vacaciones, respetándose en cualquier caso la operatividad del centro de trabajo sin que puedan producirse ausencias que superen el 50% de los miembros del Equipo de Asistencia.

IX.- RETRIBUCIÓN SINGULAR

LOCALIZABILIDAD



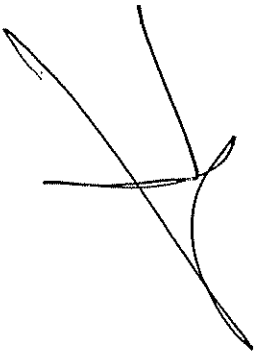
Los componentes de los Equipos de Asistencia Técnica en Línea de Material Motor percibirán, como compensación económica por este concepto por día efectivo, una cantidad equivalente a la que esté recogida en las Tablas del Convenio Colectivo para los miembros de las Brigadas de Socorro.

GRATIFICACIÓN POR CONDUCCIÓN

Los componentes de los Equipos de Asistencia Técnica en Línea de Material Motor percibirán, como compensación económica por este concepto una cantidad, de pago único por mes completo de trabajo efectivo y pertenencia al Equipo, equivalente a la que esté recogida en el artículo 149 del la Normativa Laboral de Renfe.

GASTOS POR DESPLAZAMIENTO

Se abonará, por este concepto por valor día, computándose cada día en el que se produzca al menos una salida fuera de su horario habitual o de gráficos, la cantidad prevista en las Tablas Salariales vigentes, según que se trate de poblaciones con más de 700.000 habitantes (clave 053). En el supuesto que se facilite al agente un medio de locomoción que le recoja y le retorne a su domicilio, no se abonará esta cantidad.



Todo componente que realice algún día como mínimo el 50% de la prestación de su jornada fuera de su centro de trabajo, percibirá una cantidad equivalente a la que esté recogida en las Tablas del Convenio Colectivo por concepto de gastos de viaje por desplazamiento en grandes poblaciones (clave 573), no siendo compatible, en su caso, con la posible percepción que pudiese corresponderle en concepto de gastos de viaje por desplazamiento en grandes poblaciones (clave 573).

HORAS EXTRAORDINARIAS

Las horas extraordinarias que sean necesarias realizar serán abonadas atendiendo al carácter de previsibilidad de la intervención a realizar. No pudiendo realizarse en número superior a ochenta al año, por trabajador, salvo lo previsto en el apartado 3 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores. Asimismo, no se computarán como tales las que hayan sido compensadas mediante descanso.

TIEMPO DE PRESENCIA

El abono de las horas de presencia, según niveles salariales, se efectuará conforme al valor unitario de horas de mayor dedicación según Tablas Salariales del Convenio Colectivo.

GASTOS DE LOCOMOCIÓN

Los gastos de locomoción derivados del desplazamiento, si es que existiesen, serán por cuenta de la empresa.

DISPOSICIÓN COMÚN

Estas percepciones de retribución singular no se computarán para ningún efecto como parte integrante del salario, sino que se devengará como gratificación independiente de cualquier otra consideración.

En vacaciones se abonará la gratificación mensual definida al efecto.

Tanto en la evaluación de riesgos laborales como en la vigilancia de la salud, la Empresa garantizará el adecuado nivel de protección en materia de Seguridad y salud Laboral.

La Empresa llevará a cabo las acciones formativas, para mejorar el nivel de cualificación profesional en todo el material motor y autopropulsado nuevo que entre en servicio.