

**ACUERDO CELEBRADO ENTRE LA REPRESENTACIÓN DE LA  
DIRECCIÓN, EL COMITÉ GENERAL DE EMPRESA Y LA  
REPRESENTACIÓN LEGAL DE LOS TRABAJADORES DE LA UN DE MIT**

**Asistentes :**

***Por la Representación de la Dirección de la UN de MIT:***

<i>ALFONSO GAMERO GRACIA</i>	<i>Director de Organización y RRHH</i>
<i>AMBROSIO CAMPS ALCÁZAR</i>	<i>Jefe de Relaciones Laborales</i>
<i>ENRIQUE MADRIGAL FERNÁNDEZ</i>	<i>Jefatura de Relaciones Laborales</i>
<i>JUAN CARLOS ROTELLA GUILLÉN</i>	<i>Jefatura de Relaciones Laborales</i>

***Por la Representación Legal de los Trabajadores:***

<i>AGAPITO ALCARAZO NÚÑEZ-BARRANCO</i>	<i>UGT</i>
<i>VALENTÍN MIGUEL BLÁZQUEZ</i>	<i>UGT</i>
<i>MIGUEL ÁNGEL QUESADA BACA</i>	<i>CCOO</i>
<i>FERNANDO GARCÍA RODRÍGUEZ</i>	<i>CCOO</i>
<i>VICTOR TORRIJOS CANTERO</i>	<i>CCOO</i>

*Reunidos en Madrid, el día 26 de Abril de 2005 los asistentes que se han citado anteriormente*

**EXPONEN**

*La RLT del Sindicato SEMAF, citados en tiempo y forma, excusan su asistencia a la reunión convocada, por problemas de agenda , mediante fax de fecha 26 de abril de 2005, recibido en la Dirección de Organización y RR.HH. a las 18:10 horas.*

*Por su parte la RLT de CC.OO. y U.G.T. en el Comité General de Empresa, entendiendo que es de interés para el conjunto de los trabajadores el desarrollo de los proyectos que contienen medidas de mejora de la productividad que plantea la Dirección de la U.N. de M.I.T.:*

## ACUERDAN

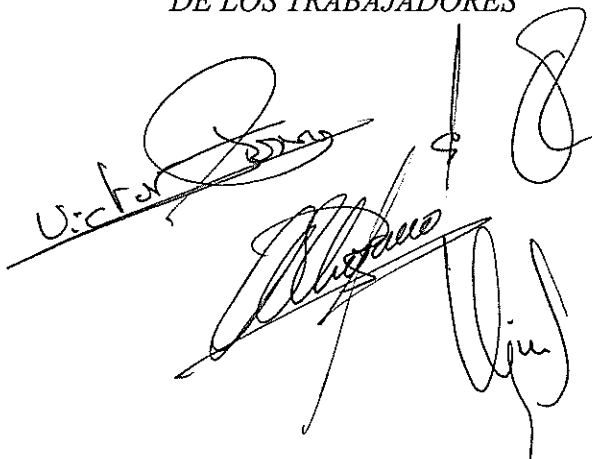
1º.- Ratificar el Marco Regulator para los movimientos y operaciones necesarios con Vehículos en Vías Interiores de Servicio e Instalaciones de los Talleres y Centros de M.I.T. que se adjunta al presente acta, para que se incorpore en el próximo Convenio Colectivo.

2º.- Incrementar el valor máximo del Plus Medio de Disponibilidad Productiva, que se abona mediante clave 251 de las vigentes Tablas Salariales en 16 €/mes, pasando de 65,69 a 81,69 Euros/mes.

Esta cantidad se abonará con carácter retroactivo con efectos de 01 de Febrero de 2005.

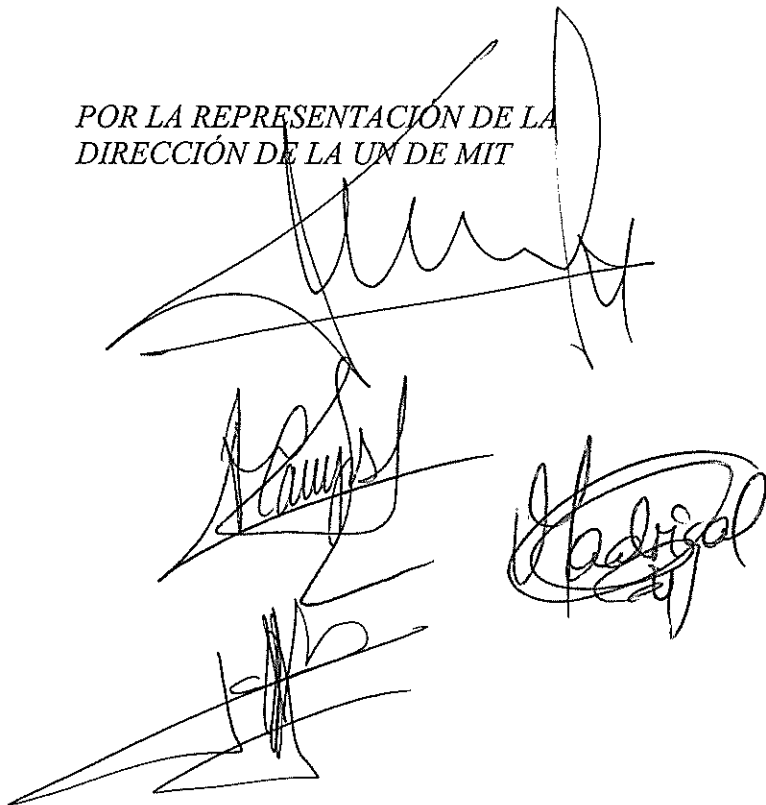
Sin más asuntos que tratar se levanta la reunión a las diecinueve treinta horas del día de la fecha.

POR LA REPRESENTACIÓN LEGAL  
DE LOS TRABAJADORES



Handwritten signatures of the legal representation of workers, including the name 'Victor' and other illegible signatures.

POR LA REPRESENTACIÓN DE LA  
DIRECCIÓN DE LA UN DE MIT



Handwritten signatures of the management representation, including several illegible signatures.



SINDICATO ESPAÑOL DE MAQUINISTAS  
Y AYUDANTES FERROVIARIOS

Avd. Ciudad de Barcelona, 10

28007 MADRID

Tlf. 91 506 75 87

Fax 91 506 62 18

E-mail: [ejecutiva@semaf.org](mailto:ejecutiva@semaf.org)

JEFE DE RELACIONES LABORALES DE M.I.T.  
Ambrosio Camps Alcázar

Madrid, 26 de abril de 2005

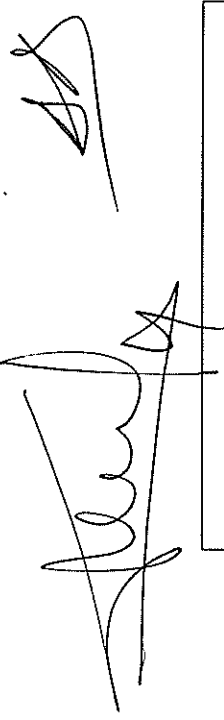
Por problemas de agenda, ruego excusen mi asistencia a la reunión convocada para hoy sobre "Marco regulador para los movimientos y operaciones necesarios con vehículos en vías interiores de servicio e instalaciones de los talleres y centros de M.I.T."

Un saludo.

P.D.



Fdo. Juan Carlos Caffas LLoret  
SECRETARIO DE NORMATIVA Y SEGURIDAD EN LA  
CIRCULACIÓN

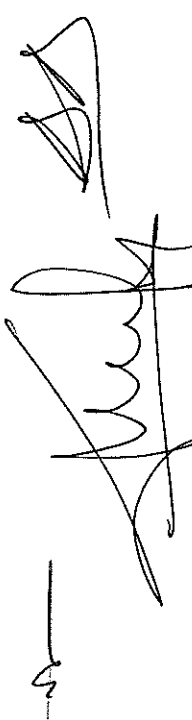


**MARCO REGULADOR PARA LOS  
MOVIMIENTOS Y OPERACIONES  
NECESARIAS CON VEHÍCULOS EN  
VÍAS INTERIORES DE SERVICIO E  
INSTALACIONES DE LOS  
TALLERES Y CENTROS DE MIT**

## **I.- INTRODUCCIÓN:**

El presente marco regulador surge como consecuencia de la necesidad actual que la Unidad de Negocio de Mantenimiento Integral de Trenes tiene de mejorar la operatividad de los medios técnicos y humanos disponibles en sus centros de trabajo al objeto de cumplir los requerimientos de los clientes en lo que respecta al mantenimiento y puesta a disposición de los vehículos.

Dentro de un marco de competitividad y productividad, el trabajo en los talleres y centros de trabajo asociados de Renfe-Operadora se lleva a cabo por equipos multidisciplinares con conocimientos muy diversos, y cuyos integrantes necesitan mover y manejar los vehículos a los que realizan las revisiones y reparaciones que implican operaciones de puesta en marcha, frenado, parada, situación en vías para realizar pruebas o reparaciones, entre otras, entendiendo estos usos como una especialización, de utilización puntual y necesaria, para llevar a cabo dichas revisiones, al igual que, a título de ejemplo, es necesaria una especialización para el manejo de los puentes-grúa, los vehículos carretillas, o cualquier otro medio utilizado para el trabajo principal de mantenimiento de material.



Esta regulación, cumple rigurosamente las normas establecidas en materia de seguridad y salud, tomando para ello todas las medidas necesarias y cumpliendo los requisitos de prevención. Es asimismo respetuosa, como no podía ser de otra forma, con los acuerdos firmados respecto al personal de conducción, en especial con el Acta del 26 de marzo de 2000 (Acuerdo de Agente Único de Conducción), incorporado en el XIII Convenio Colectivo de Renfe, no pudiendo equipararse a los trabajadores objeto de este marco regulador, en ningún caso, como personal de conducción, y no pudiendo identificarse su actividad, realizada en vías interiores, con la conducción de trenes comerciales, locomotoras aisladas, etc., afectada por la Ley 39/2003, de 17 de Noviembre, del Sector Ferroviario, y por el Reglamento General de Circulación (RGC) en vigor, establecida en su Título V, apartado II, Composición y Frenado de los Trenes, artículos 516, 517, 518 y 519.


## **II.- OBJETIVOS:**

El objetivo fundamental es determinar los conocimientos, habilidades destreza y retribuciones necesarias para que el trabajador pueda realizar su trabajo de mantenimiento, y de esta forma, acreditarle para realizar las operaciones de puesta en marcha, movimientos y todas aquellas que sean necesarias para optimizar las labores de mantenimiento, tanto dentro de las naves como en las vías de servicio de los talleres y centros de trabajo de la UN de MIT, que no sean consideradas como vías de interés general reguladas por la Ley 39/2003, de 17 de Noviembre, del Sector Ferroviario y por el RGC.

### III.- DEFINICIÓN:

La **actividad** consiste en la realización de movimiento de vehículos en vías interiores de servicio e instalaciones de los talleres y centros de M.I.T., siendo **auxiliar y complementaria** al resto de labores que realizan los trabajadores a los que se va a acreditar, permitiendo así la realización de sus funciones habituales, optimizando el trabajo realizado en los vehículos.

### IV.- DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD:




Esta actividad abarca las operaciones necesarias con los vehículos para el normal desenvolvimiento de la actividad propia del taller, sin que se rebase el ámbito de las vías de servicio del taller y sin interferir las denominadas vías generales de circulación, tal y como establece el RGC y demás normas técnicas reglamentarias.

El tiempo que, con respecto a la jornada laboral diaria, se va a dedicar a la realización de este tipo de operaciones es reducido, suponiendo un porcentaje de actividad inferior al 12% del total de la jornada diaria.

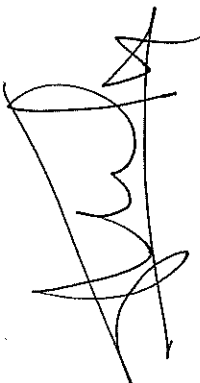
El desplazamiento de los vehículos se realizará, **en todo momento, a velocidad limitada, a paso de hombre**, permitiendo la parada inmediata, y asegurando una extremada atención al entorno de la maniobra.

Por la diversidad de medios y las diferentes características de las instalaciones existentes, la forma de operar será objeto de instrucciones de trabajo particulares de carácter local.



Las acreditaciones tendrán, como objetivo y función, asegurar que los trabajadores que utilicen los vehículos tengan los conocimientos, la destreza y las habilidades que se consideran necesarias para ello, mediante el correspondiente plan y programa de formación.

### V.- PERSONAL AFECTADO:



Los trabajadores que voluntariamente estén en disposición de ser acreditados, y que estén encuadrados en los niveles salariales comprendidos entre el 3 y el 5 pertenecientes a los Grupos de Personal de Talleres o de Material Remolcado pertenecientes a la Unidad de Negocio de MIT, que formen parte de algún equipo de trabajo en el que se requiera cualquier tipo de manejo u operación necesaria con los vehículos para efectuar el correspondiente trabajo de mantenimiento.

En caso de no existir trabajadores voluntarios, la acreditación se realizará conforme a lo dispuesto en la Normativa Laboral vigente.

## VI.- ACREDITACIONES :

Se establece un sistema para poder acreditar a cualquier trabajador de la UN de MIT para el movimiento u operaciones necesarias con los vehículos.

Para ello, se parte de una situación de conocimiento previo por parte de los trabajadores que van a manejar los vehículos, de conceptos básicos inherentes a su actividad, necesarios para su correcta intervención, como son: conocimientos sobre sistemas de tracción eléctrica y/o diésel, sistemas de frenado, planos técnicos, circuitos eléctricos y mecánicos, funcionamiento y mantenimiento de los vehículos en cuestión.

Se comprobará el conocimiento teórico y práctico de las vías e instalaciones de trabajo en las que van a efectuar los desplazamientos de los vehículos.

La formación se realizará específicamente para cada centro de trabajo así como para todos los vehículos susceptibles de intervención, teniendo en cuenta sus peculiaridades propias, adaptándose a las mismas, no siendo, por tanto, válidas para otro vehículo o ámbito de actuación. La acreditación comprenderá tres pruebas excluyentes y secuenciales, siendo, por tanto, necesario superar las tres para poder obtener la misma, a saber:

- ◆ Prueba psico-médica
- ◆ Prueba teórica
- ◆ Prueba práctica

### ◆ PRUEBA PSICO-MÉDICA

1. Se realizará, en primer lugar, una **prueba de capacitación física**.

Para que el trabajador sea considerado **APTO** en esta prueba, deberá obtener una clave de capacitación médico-laboral similar a la establecida al personal de conducción en el XII Convenio Colectivo, a saber:

4	C	3	3	6
---	---	---	---	---

Esta prueba será efectuada por los **Servicios Médicos de Empresa**, siendo éstos los que calificarán si la aptitud física es la adecuada.

2. Se realizará una **prueba psicotécnica por los Psicólogos Laborales** del Servicio de Prevención Corporativo, los cuales evaluarán la capacitación psíquica del trabajador siendo necesario su visto bueno para la consideración de **APTO**.

3. La periodicidad de los reconocimientos médicos de los trabajadores aquí incluidos, será, por similitud, la regulada para el personal de conducción (Capítulo II, apartado 4, de la Circular nº 2 de Presidencia, de 1 de febrero de 1994), aplicables en la actualidad según Aviso RE AV nº 1, de 12/01/2005, firmado por el Director Corporativo de Seguridad en la Circulación del ADIF.

#### ◆ PRUEBA TEÓRICA

Una vez superada la prueba psico-médica, se procederá a realizar un **curso de capacitación teórica** que comprenderá los siguientes aspectos:

- Personal que interviene en los movimientos y/o manejo.
- Descripción de las operaciones o recorridos a realizar, obligaciones del que las ejecuta.
- Nociones básicas de movimientos de vehículos y precauciones previas en función del vehículo y lugar.
- Señales acústicas, luminosas, gestuales, etc., de seguridad de las instalaciones y vías interiores de servicio.
- Orden y prelación de indicadores de seguridad y procedimientos de emergencia.
- Descripción y significado de indicadores fijos (de día y de noche) y portátiles (con el silbato, de alarma, manuales).
- Iluminación del vehículo para su movimiento.
- Inmovilización del material, calzos, encarriladoras, agujas.

Este curso teórico tendrá una **duración mínima de 20 horas lectivas**, pudiendo variar en función de la complejidad específica de los vehículos sobre los que se acredita o del lugar dónde se van a realizar las operaciones.

El curso será impartido por un monitor designado por la Dirección de Organización y RRHH de MIT y autorizado por el **Centro de Formación y Conducción de Renfe**, debiendo, en cualquier caso, estar autorizado en el uso del material sobre el que se imparte el curso.

Una vez efectuado el curso, se procederá a la realización de una prueba teórica que se llevará a cabo ante un **TRIBUNAL**, el cual calificará si los conocimientos de los trabajadores en los aspectos teóricos son los suficientes para asegurar un adecuado manejo y utilización de los vehículos.

#### ◆ PRUEBA PRÁCTICA

Una vez superada la prueba teórica, se procederá a la realización de un **curso práctico**, en el que los trabajadores, para poder ser acreditados,

deberán demostrar la pericia y habilidad en el movimiento y control de los vehículos con los que deberán trabajar en su ámbito.

El curso práctico tendrá una **duración mínima de 20 horas reales** (aunque esta duración puede variar en función de las dificultades específicas de los vehículos respecto de los que se acredita o del lugar dónde se van a realizar las operaciones).

La prueba práctica será impartida por un **monitor** que cumpla los mismos requisitos de autorización y designación que el correspondiente a la prueba práctica.

En el caso de que hubiera mas de cuatro vehículos distintos en el Taller se impartiría un modulo complementario de formación con un número total de 8 horas, como mínimo, 4 serían teóricas y las restantes practicas.

Una vez efectuadas las prácticas, se realizarán **pruebas concretas ante el Tribunal**, el cual considerará al trabajador como **APTO** para poder ser acreditado si observa que le manejo y la realización de dichas operaciones se efectúan **con dominio absoluto y con garantía de una total seguridad**.

#### ◆ TRIBUNAL DE CALIFICACIONES

El tribunal será el órgano encargado de calificar tanto la prueba teórica como la prueba práctica.

Estará formado por:

- ❖ **El Presidente:** Persona designada expresamente por la Dirección de Organización y RRHH de MIT, con categoría mínima de Mando Intermedio y Cuadro.
- ❖ **El Secretario:** Coincide con el monitor del curso, y, por tanto, designado por la Dirección de Organización y RRHH de MIT y autorizado por el **Centro de Formación y Conducción de Renfe**.
- ❖ **Los Vocales:** Miembros de la Representación Legal de los Trabajadores.

El Tribunal **levantará un Acta de la prueba teórica y otra de la prueba práctica**, las cuales serán firmadas por sus miembros y recogerán el resultado de dichas pruebas, calificando en las mismas como aptos para ser acreditados a aquellos trabajadores que las hubieren realizado con éxito.

Una vez redactadas las **Actas**, se enviarán a la **Dirección de Organización y RRHH de MIT**, quien procederá a la **otorgación de las acreditaciones** individuales a los trabajadores que hayan superado todo el proceso del presente programa, las cuales les habilita para poder

llevar a cabo el manejo, movimientos y operaciones necesarias con el material objeto de las concretas acreditaciones, trasladando el resultado de todas las acciones formativas realizadas a la Dirección Corporativa de Organización y RRHH, para su coordinación y gestión respecto del Plan Anual de Formación de Renfe-Operadora.

#### ◆ ACTUALIZACIÓN DE ACREDITACIONES

Como quiera que, la actividad de la Unidad de Negocio de Mantenimiento Integral de Trenes, se enmarca dentro de un mercado competitivo de espectro cambiante, la actividad normal y diaria puede verse afectada por la modificación de los elementos que intervienen en este marco regulador, así, interesa, en aras de prestar un servicio de calidad a los clientes, tanto ágil como eficaz, prever la distintas situaciones a producirse:

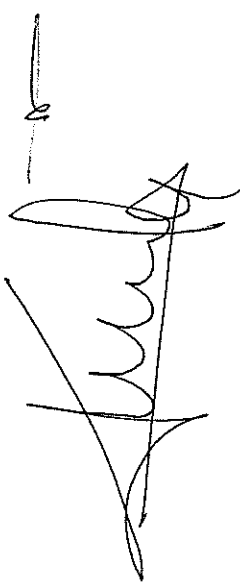
- ❖ Cambio de vehículo, modificaciones o nueva incorporación
- ❖ Cambio de instalaciones o modificación
- ❖ Cambio de ámbito de actuaciones del trabajador o ampliación

Para todas estas circunstancias que modifican el objeto de cualquier acreditación, será preciso realizar la pertinente acción formativa que subsane las variaciones producidas, debiéndose superar por el trabajador, tanto la prueba teórica como la prueba práctica correspondientes, no procediendo la realización la prueba psico-médica, por estar controlada por la cadencia de la periodicidad de los reconocimientos médicos.



#### VII.- RETRIBUCIONES :

Además de percibir las retribuciones propias de su cargo, el trabajador que obtenga la Acreditación y la mantenga en vigor en el lugar donde realice las operaciones de movimiento de vehículos percibirá un complemento mensual cuya cuantía será de 38,07 €.



La citada cantidad será abonada por clave salarial específica que se determine, siempre que se trabaje de forma efectiva todos los días laborables de cada mes. Si no fuera así, se abonará la parte proporcional de días trabajados con respecto a la totalidad de días laborables de cada mes.

Este complemento mensual formará parte de la retribución cuando el trabajador se encuentre de vacaciones.