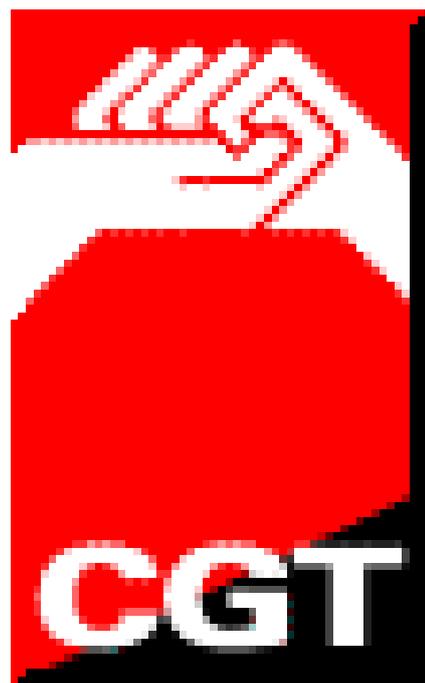


COORDINADORA DE TRACCION DEL SFF-CGT



**PLATAFORMA REIVINDICATIVA de la
COORDINADORA de TRACCION del
SFF-CGT para el
I CONVENIO COLECTIVO
de RENFE OPERADORA
y CLASIFICACION de CATEGORIAS de
CONDUCCION**

INTRODUCCION

Desde la Coordinadora de Tracción del SFF-CGT, se pretende dar respuesta a las reivindicaciones históricas de este sindicato dentro del colectivo de conducción para ampliar la Plataforma Reivindicativa del SFF-CGT para el I Convenio Colectivo de RENFE Operadora, de una manera específica y no exhaustiva, así como la Clasificación de Categorías del colectivo de conducción.

Para ello se toma como base el propio artículo 212 del X CC, que ha servido de pequeña normativa al personal de conducción en los últimos años, y que sin ser, ni mucho menos, una garantía, ha servido de herramienta cotidiana y concreta en el desempeño de las funciones del personal de conducción.

Hay que tener en cuenta que este artículo a sufrido muchas modificaciones en el transcurso de estos años, si no bien en su articulado, si en acuerdos posteriores que anulan o contradicen lo expuesto en él.

Para ello tenemos, de manera genérica, que tener en cuenta los siguientes acuerdos que modifican o complementan, en mayor o menor medida lo que establece el art. 212 del X CC.

- Art. 215 del X CC. Sobre personal AVE.
- Cláusula 17 del XIII CC. Agente Único de Conducción.
- Acuerdos de Variables de las Diferentes (antiguas) Unidades de Negocio. Acuerdos de variables de GL de 11-10-00, 8-3-02 y nuevo valor del Km. de 0,075771 euros. Acta variable de Cargas de 18-12-00 y preacuerdo. Acta variable de Transporte Combinado mas preacuerdo. Actas variables de Cercanías de 31-7 01 y 27-11-01. Actas variables de Regionales de 1-8-01 y 16-10-01.
- Orden FOM2520-2006 de 27 de julio.
- Acuerdo sobre integración de los complementos del personal de conducción de 1 de octubre de 2003.
- Sistema retributivo del personal de conducción.
- REGLAMENTO LEY SECTOR FERROVIARIO. (Conducciones).

Desde la perspectiva anterior se podría mantener lo establecido en el art. 212 de la NLV, con las modificaciones que constan en esta relación.

Así mismo cabe destacar, entre los acuerdos alcanzados, que la progresión del personal de Conduccion, dentro del colectivo, debe ser, inexcusablemente, de manera vertical, dentro del Grupo Profesional de Conduccion, delimitando las funciones (hasta su posterior acuerdo) como se venia realizando hasta el momento, en este sentido, deberían existir cuatro niveles salariales operativos.

Las funciones propuestas por la empresa y la asunción de parte de ellas se detallaran en un documento que se incluirá en plazo posterior, teniendo claro el concepto de no solapar funciones de otros colectivos.

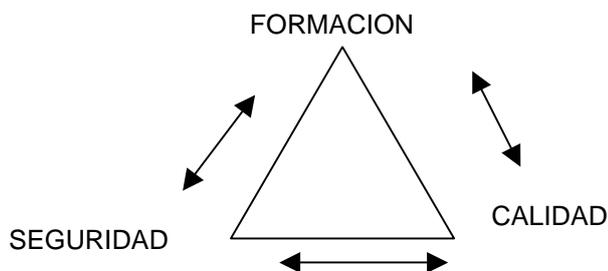
CLASIFICACION PROFESIONAL COLECTIVO DE CONDUCCION

PREAMBULO

Este documento regula la cualificación profesional del colectivo de conducción y su normativa laboral. El colectivo de conducción queda integrado en la categoría UNICA DE MAQUINISTA, articulada en diferentes niveles salariales según las funciones a realizar y el nivel profesional adquirido, manteniendo todos ellos el nombre tradicional de Maquinista para cuantos nos dedicamos al oficio del conocimiento y la conducción de los trenes.

El objetivo fundamental de este documento es **la actualización, potenciación y mejora de la profesión**, asumiendo nuevas competencias y funciones relacionadas con la formación, seguridad y gestión para complementar las labores más estrictas de la tradicional conducción de trenes, hasta el punto de pasar a medio plazo cuantos maquinistas lo deseen, además de conductores, a auténticos gestores del tren y el viaje, incluida la carga, bien sea de mercancías o de viajeros.

Este incremento en la cualificación profesional, que el marco de relaciones laborales garantizará por interés común de todas las partes, deberá sustentarse en el respeto y promoción del llamado “triángulo básico del transporte”, donde todos los vértices se interaccionan en relación directa entre sí, y que todas las Direcciones Ejecutivas o empresas, deberían asumir.



Entendemos que siempre es conveniente, aparte de un derecho reconocido de los trabajadores, aumentar la cualificación profesional cuanto sea posible, respondiendo así mejor al desafío que representa la incorporación de las nuevas tecnologías a los sistemas de conducción y circulación; a las exigencias laborales del transporte ferroviario actual; y al estímulo personal que supone el desarrollo de una carrera profesional.

En este sentido, este documento, quiere garantizar su consecución en el marco de la empresa RENFE Operadora, pero también plantea el reto de acometer unidos (trabajadores, sindicatos y empresa) la homologación académica oficial a todos los efectos de nuestra categoría profesional, con sus correspondientes titulaciones.

La articulación en niveles profesionales de la categoría de maquinista, garantizará de forma fehaciente e inquebrantable los principios de voluntariedad, universalidad, e igualdad entendidos como sigue:

- **Voluntariedad.-** Potestad de cada trabajador/a para decidir en última instancia el permanecer en el nivel profesional y residencia alcanzada, o asumir nuevas funciones, o participar en concursos de movilidad o ascenso. Siempre salvo excepciones normativas, como el cierre de residencias, extinción de niveles, merma física, etc.
- **Universalidad.-** Derecho de todos y cada uno/a de los maquinistas para concursar y participar en la obtención de cuantas plazas, gráficos, residencias, etc, se ofrezcan al colectivo, con la única condición de cumplir los requisitos normativos que se exijan.
- **Igualdad.-** Derecho de todos y cada uno/a de los maquinistas para que se cumpla el principio anterior, en las mismas oportunidades y condiciones

A este respecto, deben acordarse sistemas de selección que determinen la manera de cubrir en cada momento la demanda concreta, de forma que en la medida de lo posible, cada maquinista acabe, tras un tiempo prudencial, en el nivel profesional y residencia que desee.

Los métodos de selección vigente son dos:

La antigüedad, y las pruebas para convocatorias de ascenso.

Nuestra propuesta es que el uso del criterio de antigüedad para seleccionar personal debe reducirse cuanto se pueda, pensamos que debe utilizarse como hasta ahora para resolver concursos de traslados, adscripción a gráfico y desempate de iguales puntuaciones en las diferentes pruebas. Aún así estimamos la experiencia como un valor importante para el desempeño de las funciones de conducción.

Sin embargo el acceso a plazas, o el paso de un nivel a otro que impliquen nuevas funciones o competencias se resolverá siempre con una prueba objetiva, cuyo contenido idóneo se incorporará a un temario de conocimiento público que contará con pruebas teórico-prácticas de material motor, reglamentación, incluida normativa ferroviaria, para facilitar la homologación académica de la categoría. En todo caso, el temario, que deberá estar a disposición de los participantes con tiempo suficiente, será siempre acordado con el Comité General de Empresa. Esta prueba no será excluyente ni en competencia directa con otros trabajadores, será suficiente superarla con aptitud para ostentar la categoría superior.

Estas pruebas serán obligatorias una vez superado el periodo de adaptación de los Maquinistas Licencia A, en la etapa de superación de Maquinista A, a Maquinista B. Para acceder al nivel de Maquinista – Jefe de Tren-Mando Intermedio, se realizara una prueba de aptitud a la formación, este paso será siempre voluntario. En este caso conseguirán el nivel citado cuantos resulten aptos en la prueba, al margen de las plazas ofertadas.

A todos los Maquinistas aptos se les reconocerá el nuevo nivel salarial y la categoría a todos los efectos, con la consiguiente prioridad en los concursos de movilidad y adscripción a gráficos. De esta forma, y en coherencia con los planteamientos descritos, pretendemos que cuantos maquinistas lo deseen, una vez pasado el periodo adecuado para adquirir experiencia, desempeñen su trabajo como Maquinistas Jefes del Tren-MM.II, cualquiera que sea la Dirección Ejecutiva, gráfico o residencia a la que pertenezcan, lo que significará la implantación del mencionado “triángulo básico del transporte” en RENFE Operadora.

CUADRO DE CORRESPONDENCIA A LA ACTUAL CLASIFICACION DE CATEGORIAS

- Maquinista A..... Conductores de vagoneta y maquinaria de vía.
- Maquinistas B..... Maquinista
- Maquinista Jefe de Tren..... Maquinista Principal
- Maquinista Jefe de Tren-MM.II..... Maquinista AVE-Jefe del tren
- M.I.C..... Maq AVE-JT y MM.II de conducción

Los tiempos de permanencia para pasar de una categoría a otra se contabilizan a partir de la categoría que se ostenta en la actualidad, y no ha partir de la clasificación. La antigüedad en la nueva categoría se contabilizará desde que se ascendió a la categoría de la que es reclasificado.

TIPO DE LICENCIA A

NIVEL SALARIAL 5. MAQUINISTA A

ACCESO A LA CATEGORIA: Esta categoría estaría reservada al personal que acceda a la conducción de vehículos ferroviarios, tanto de manera interna (RENFE – ADIF), como externa, así como los Conductores de vagoneta y de maquinaria de vía actuales que ostentan el tipo de licencia A, estos deberían realizar un curso puente además de las practicas en agente doble para convalidar la licencia tipo B.

ASCENSO: Seria el paso previo **imprescindible para ser maquinista tipo B**, sin poder pasar directamente a tipo B, rectificando lo recogido en la OM FOM 2520-2006 de 27 de julio.

CLASIFICACION: Se clasificarían en esta categoría los agentes que se incorporen a la rama de conducción tanto desde la promoción interna, como la externa. El periodo lectivo para ostentar esta categoría será de 1150h, tal como regula la Orden Ministerial anteriormente citada y deberá complementarse inexcusablemente con los periodos de maniobras y/o agente doble. Los Maquinistas tipo A y tipo B, se diferenciaran básicamente por la experiencia acumulada en agente doble.

Permanecerán al menos durante dos años realizando servicio en gráficos de maniobra y/o línea **como doble agente**, antes de realizar las **pruebas de aptitud para tipo B**. Al menos **12 meses** de este periodo debe desarrollarse de manera efectiva en **gráficos de línea**.

En este periodo se acumulará la experiencia necesaria para desenvolverse con total seguridad en la actividad de conducción. **En este periodo de servicio en agente doble, deberá ir acompañado por un MJT titular en el tren, y al menos durante un periodo de 3 meses por un MJT-MM.II o MIC en funciones de formador**. En el periodo de maniobras el periodo de acompañamiento y formación será de los 2 primeros meses.

Antes de pasar a realizar los trabajos de conducción en línea como Maquinista en agente único, deberá **superar con aptitud las pruebas psicofísicas, técnicas y practicas** que demostrarán su capacitación para realizar las funciones de maquinista tipo B.

TIPO DE LICENCIA B

Se diferenciarían básicamente en tres grupos:

- Maquinistas.
- Maquinista Jefe de Tren.
- Maquinista Jefe de Tren-Mando Intermedio.

Los agentes de estas tres categorías podrán desempeñar sus funciones laborales en **gráficos conjuntos, teniendo en cuenta la normativa para el acceso a ellos, en cuanto a la categoría y la antigüedad en la misma**. Las funciones de los Maquinistas y MJT serán idénticas, diferenciándose de las del MJT-MMII en la ampliación de las funciones de gestión y las de formación.

NIVEL SALARIAL 6. MAQUINISTA B.

ACCESO: Procede de la categoría de Maquinista tipo A de la conducción de maniobras o en Doble Agente. Se accede a la categoría **después de superadas las pruebas de aptitud psicotécnicas, teóricas y practicas**, debe desempeñar su actividad laboral, de manera efectiva, en gráficos de línea, o de manera voluntaria en gráficos de maniobras.

ASCENSO: Los Maquinistas pasarían a la categoría de MJT de manera automática en el momento en que cumplan 2 años de permanencia en dicha categoría, realizando servicio en grafico (como mínimo se realizarán 6 meses de servicio efectivo en gráficos de línea), realizando la formación continua establecida en Normativa para cada periodo anual.

Ambas categorías podrán realizar idénticas funciones dentro de los gráficos de Maniobras, Cercanías, Media Distancia, Mercancías y Larga Distancia de cada residencia. Antes de pasar a realizar los trabajos de conducción en línea como agente único, **deberá superar con aptitud las pruebas psicofísicas, técnicas y prácticas** que demostraran su capacitación para realizar estas funciones.

CLASIFICACION: Se clasificarían en esta categoría los agentes que ostenten en la actualidad (febrero 2008) la categoría de Maquinista.

MAQUINISTA DE SERVICIOS AUXILIARES: Se consideraran Maquinistas de servicios auxiliares, a los maquinistas que pierdan su aptitud psicofísica para tareas de conducción en el desempeño de las funciones de su cargo, bien sea por enfermedad profesional, accidente laboral o enfermedad común. Podrán realizar funciones análogas a las de MJT de servicios auxiliares. A los 2 años de permanencia pasaran automáticamente a la categoría de MJT de servicios auxiliares, con los mismos condicionantes que anteriormente.

NIVEL SALARIAL 7. MAQUINISTA JEFE de TREN

Estarían incluidas todas las modalidades de Maquinista, como Maniobras, Cercanías, Media Distancia, Mercancías, Larga Distancia y AVE, de manera horizontal, solamente diferenciadas por las tareas específicas del trabajo que desempeñan en cada Dirección Ejecutiva, con los complementos inherentes al trabajo que desempeñan, y con las funciones encomendadas para las categorías de Maquinista y Maquinista-Jefe de Tren que se establezcan en el I Convenio Colectivo de RENFE Operadora, para cada Dirección Ejecutiva.

CLASIFICACION: Todos los Maquinistas Principales actuales pasarían a clasificarse en esta categoría, independientemente del gráfico y Dirección Ejecutiva a la que estén adscritos.

ACCESO A LA CATEGORIA: Los Maquinistas B pasarían a la categoría de Maquinista-Jefe de Tren, en el momento en que cumplan 2 años de permanencia en dicha categoría, con los condicionantes expuestos anteriormente. Ambas categorías podrán realizar idénticas funciones.

ASCENSO: A la categoría de MJT-MMII, a los tres años de permanencia en la categoría, y después de superar una prueba psicotécnica de aptitud y actitud a la formación, no excluyente, que se realizará, como mínimo, en convocatorias anuales.

Servicios Auxiliares de Conducción: Desempeñarían las funciones de Auxiliar de Deposito, Auxiliar de Boletines, Auxiliar de Hojas, Auxiliar de Seguridad y Documentación, Auxiliar de Centro de Gestión, etc.

MJT de Servicios auxiliares: Se clasificarían en esta categoría todos los agentes procedentes de conducción que hayan visto mermada su aptitud psicofísica en el desempeño de las funciones de conducción, incluso de manera retroactiva.

Será una categoría única que clasificará a todos los agentes que realizan tareas Auxiliares en Conducción en la actualidad, con unas funciones homogéneas, solamente delimitadas por la aptitud a las funciones relacionadas con circulación, unificando el sistema retributivo en la opción más favorable para el trabajador. Desempeñaran las funciones de Servicios Auxiliares de Conducción.

Dos modalidades:

- MJT Apto para circulación.
 - A) Vocacional.- Por necesidades en el servicio el personal de las categorías de Maquinista y MJT, podrá de manera voluntaria desempeñar funciones relacionadas con esta actividad.
 - B) Condicionado.- Por motivos de aptitud psicofísica temporal, deberá desempeñar funciones auxiliares hasta que se extinga la causa, o hasta su NO aptitud definitiva.
- MJT No apto para circulación. Realizará de manera exclusiva funciones auxiliares, no relacionadas con la circulación, idénticas a las del personal de servicios auxiliares aptos para circulación, con la sola excepción de las limitaciones reconocidas de manera personal por los servicios médicos. Por este hecho no se verán mermadas las remuneraciones del trabajador.

NIVEL SALARIAL 8

MAQUINISTA JEFE DE TREN-MM.II

CLASIFICACION: Se clasificarían en esta categoría los actuales Jefes de Tren AVE/Euromed y podrían hacerlo también los actuales MM.II Jefes de Maquinistas.

ACCESO A LA CATEGORIA: Después de permanecer durante 3 años en la categoría de MJT, de manera efectiva (al menos 12 meses en gráficos de línea) y **superando una prueba psicotécnica de aptitud y actitud a la formación, esta prueba no será excluyente y se realizará, como mínimo, en convocatorias anuales.**

La prueba psicotécnica **NO EXCLUYENTE** determinará la aptitud individual a impartir formación, así como a la asunción de tareas de gestión. Las pruebas se realizarán con periodicidad anual y al unísono en toda la red. Esta prueba no será competitiva, ni estará determinada por número de plazas, bastará con realizar con aptitud dicha prueba para acceder a la categoría, pudiendo desempeñar las funciones que se realizaban hasta ese momento.

La adscripción a gráficos determinará la manera de acceder a una plaza en un gráfico de la propia residencia, teniendo en cuenta la categoría y antigüedad en la misma, según se regula en la Normativa Laboral. Para acceder a una plaza en residencia distinta a la actual, se deberá participar en un proceso de Movilidad a Nivel Red, también con periodicidad anual.

ASCENSO: La promoción profesional de esta categoría pasará por el ascenso a Cuadros Técnicos.

Esta categoría tendrá dos modalidades:

1. MJT-MMII aptos para circulación. Podrán realizar funciones de conducción en gráficos de línea, en cualquiera de sus modalidades, adscribiéndose a los diferentes gráficos de conducción de manera voluntaria, también podrán realizar funciones de Formadores Teórico-prácticos.
2. MJT-MMII NO aptos para circulación, podrán ser solamente Formadores teóricos, en ningún caso podrán impartir prácticas de conducción en línea, en ninguna de sus modalidades.

El personal que se reclasifique a MJT-MMII en el proceso de clasificación actual pasará a percibir las compensaciones económicas y sociales que le permitan mantener los derechos adquiridos con anterioridad.

MANDOS INTERMEDIOS DE CONDUCCION (MIC)

CLASIFICACION: Se clasificarían en esta categoría los actuales MM.II Jefes de Maquinistas y podrían hacerlo los Jefes de Tren AVE/Euromed.

Dos modalidades:

1. MIC aptos para circulación, Realizarán funciones de Gestión y Formación Teórico-práctica.
2. MIC NO aptos para circulación, podrán realizar solamente funciones de Gestión y Formación Teórica.

El personal que se reclasifique a MIC en el proceso de clasificación actual pasará a percibir las compensaciones económicas y sociales que le permitan mantener los derechos adquiridos con anterioridad.

ACCESO: Desde la categoría de MJT en ascenso, superando las pruebas de aptitud psicotécnica, o en pase desde la categoría de MJT-MMII.

ASCENSO: La promoción profesional de esta categoría pasará por el ascenso a Cuadros Técnicos.

FUNCIONES DEL PERSONAL DE CONDUCCION

- Maquinista A.-
- Maquinista B.-
- Maquinista Jefe de Tren. MJT
- Maquinista Jefe de Tren-Mando Intermedio. MJT-MMII
- Mando Intermedio de Conducción. MIC
- Servicios auxiliares.- Maquinista A, Maquinista B, MJT, MJT-MMII, MIC

El desarrollo de las funciones de estas categorías se detallaran en documento adjunto a esta propuesta de clasificación, valorando los documentos aportados por la empresa en la submesa de conducción del I Convenio Colectivo de RENFE Operadora.

CONDICIONES LABORALES PERSONAL DE CONDUCCION

GRAFICOS Y NORMATIVA GENERAL

- Inclusión de los ciclos de 4+2 y 5+3 en los gráficos que no disfruten los descansos en fin de semana.
- **JUBILACION A LOS 55 AÑOS** para todo el personal de conducción atendiendo a motivos de seguridad en la circulación. El personal en servicio de conducción no debería sobrepasar su vida laboral de esta edad, acorde con el índice reductor de penosidad. A partir de los 52 años y siempre de manera voluntaria no estará obligado a realizar funciones de conducción efectiva. A partir de la jubilación efectiva a los 55 años no se penalizara la pensión compensatoria, que quedaría en el 100% de la misma.
- **FORMACIÓN CONTINUA:** Con periodos de formación integrados en los gráficos, que no estén sujetos solamente a las fluctuaciones de personal en los periodos no vacacionales. Al menos deberá ser de un ciclo completo de trabajo de 35 horas.
- La empresa estará obligada a mantener la habilitación del personal de conducción dentro de los límites de la Orden Ministerial FOM 2520-2006 de 27 de julio, poniendo a disposición del personal tanto gabinetes sanitarios homologados para los reconocimientos médicos pertinentes, así como la formación necesaria para mantener la habilitación y el título de conducción, haciéndose cargo de las partidas económicas derivadas de este hecho.
- Permeabilidad absoluta para el personal de conducción, independientemente de que los gobiernos autonómicos gestionen los recursos ferroviarios.

- Incluir el tratamiento psicológico insitu al trabajador en caso de arrollamiento o accidente similar, siempre de manera voluntaria. Se deberá hacer especial hincapié en el protocolo de actuación establecido para estos casos por las autoridades competentes y tender al mínimo de preguntas imprescindibles en el momento de los hechos, además estas preguntas deberán ser estrictamente de carácter profesional.
- Simplificación del sistema retributivo del personal de conducción, con la desaparición de los boletines, utilizando los partes de actividad solamente para retrasos e incidencias, percibiendo el bruto de la tasación del grafico adscrito, independientemente de la actividad o el servicio realizado.
- Simplificación del sistema de avisos y notificaciones a los maquinistas en servicio, adoptando las nuevas tecnologías (tipo PDA), en sustitución, dentro de lo posible, del papel utilizado en la actualidad.
- Reducir la jornada diaria a 7 h. pudiendo llegar a 8 h. diarias según las circunstancias, pero nunca rebasar las 35 h. semanales, con un máximo de conducción continuada de 5 h. para todos los servicios y actividades de conducción, con revisión especial a los trenes nocturnos, que no pasarían de 5 h. ni en el caso de realizar refrigerio.
- Transformación en plazas de reconversión y nuevos ingresos, todos los descansos trabajados y las horas extraordinarias realizadas en conducción en el año natural anterior. Además estará regulado de manera específica, quedando totalmente prohibida la realización de descansos trabajados y jornadas excesivas, mas allá de lo que permitan las propias Normativas. Se intentará por todos los medios que no se realicen excesos de jornada ni descansos trabajados, pero en el caso de producirse por causas de fuerza mayor, deberán compensarse de manera inexcusable en descansos, no podrán ser compensados económicamente bajo ningún concepto. La formula de compensación será la equivalente a 6 horas de exceso de jornada por una jornada de descanso.
- Compensar el trabajo en fin de semana, por grafico o turno, con la prolongación del descanso en 24 h. de manera inmediata, o acumulada en el periodo de un mes natural.
- Los gráficos que contemplen dos descansos fuera de residencia en algún ciclo de 5+2, además de respetar lo enunciado en el artículo 212 del X CC sobre jornadas y descansos, deberá ser incrementado el descanso semanal en 24 horas a continuación de los dos descansos del ciclo. Esta norma tendrá especial relevancia en gráficos de mercancías.
- Evitar las externalizaciones de manera genérica, pero en especial en las residencias donde existen peticiones de traslado en un proceso de movilidad permanente, que permita detectar las vacantes y las peticiones al instante, además se publicaran trimestralmente las relaciones de peticiones actualizadas.

Las jubilaciones, bajas definitivas o descansos trabajados se cubrirán de manera automática en los tres meses posteriores, quedando los huecos resultantes definidos para ser cubiertos en una convocatoria anual de ascenso y pase.

- Garantizar el transporte por medios alternativos eficaces, de los trabajadores que sobrepasen los máximos de conducción o jornada en estaciones con escasa conexión ferroviaria, o esta se demore más de una hora.
- Realizar calendarios de vacaciones de 55 días teniendo en cuenta, la amortización de los 14 festivos anuales, manteniendo inalterables los días de libre disposición del art. 264 del X CC.
- Realizar los gráficos de servicio en consonancia al transporte público de las grandes ciudades, la empresa podrá disponer transporte alternativo a su cargo para que los agentes accedan a su puesto de trabajo en las residencias donde se den problemáticas de este tipo. Además será obligación de la empresa disponer de plazas de aparcamiento gratuito suficientes para garantizar el personal de servicio.
- Garantizar por la empresa los billetes de viaje sin servicio, dejando un cupo de plazas disponibles a este fin, al menos hasta 30 minutos antes de la salida del tren, teniendo la posibilidad de viajar sin reserva, de manera voluntaria si el tiempo es inferior.
- No existirán cupos para los usuarios de títulos de transporte individuales para ferroviarios, debiendo ser formalizado el billete en taquilla con el único coste del seguro obligatorio de viajeros, en cualquier tren de la RED.
- Realización de estudios independientes para incluir nuevas enfermedades con la categoría de enfermedad profesional.
- La empresa estará obligada a garantizar la protección jurídica de todo el personal ferroviario que se vea involucrado en hechos que requieran esta protección en el desempeño de su actividad laboral. El trabajador tendrá derecho a escoger la protección jurídica que considere conveniente en caso de coincidir con otro trabajador de la empresa, siempre de unos márgenes establecidos con anterioridad y asumidos por la propia empresa.
- **SEGURIDAD EN LA CIRCULACION:** Elaboración de un plan realista que dote al personal de conducción de las máximas garantías de seguridad para el desarrollo de sus funciones, anteponiendo la prevención de los incidentes a la mera corrección sancionadora posterior al suceso, con las inversiones necesarias en materia de infraestructura de seguridad, tanto fija como móvil, adecuando el aumento en la frecuencia de las circulaciones y la velocidad de las mismas con las nuevas tecnologías. Además realizar un estudio amplio de mejoras en cuanto a Seguridad en la Circulación y su posterior puesta en marcha, como por ejemplo, balizas de ASFA en las contravías,

integración de nuevos sistemas de anuncio de señales, colocación de balizas previas en todas las señales de salida de la Red Ferroviaria, así como la sustitución de todos los sistemas de bloqueo que no garanticen el anuncio y frenado de las señales.

- **SALUD LABORAL:**

1. Adecuación inmediata de los puestos de trabajo y las cabinas de conducción a la Normativa de seguridad y salud.
 2. Elaboración y puesta en práctica de un plan preventivo en materia de salud laboral para el personal de conducción, que detecte las necesidades antes de que se produzcan, haciendo hincapié en las que afecten al puesto de trabajo efectivo, y en concreto a las cabinas de conducción (habitabilidad, ergonomía, insonorización etc).
 3. Realizar un estudio pormenorizado de todos los vehículos motores del parque ferroviario, con el establecimiento de un calendario de actuaciones en los vehículos que lo requieran.
- Revisión de los parámetros y las cuantías económicas de las traslaciones. En la primera franja de 8 horas, duplicándose de la 8 a la 14 y triplicándose de la 15 en adelante. Las horas de traslaciones que se contabilicen en sábado y domingo tendrán la consideración de triples desde la primera hora.
 - Restablecer lo estipulado en el artículo 212 punto 16 “los turnos serán de inexcusable cumplimiento...” anulando el periodo de 2 horas que establecía el “acuerdo de integración de complementos de 1 de octubre de 2003”, posibilitando así la realización de un tren con diferente horario y diferente destino. Respetando el enunciado de dicho artículo se podrá realizar un tren con igual tiempo de conducción, jornada y horario.
 - Adaptación de los acuerdos laborales referentes a la conducción de dos máquinas acopladas por un solo maquinista al R.G.C. por tanto dos máquinas, acopladas con mando múltiple deberán ser conducidas por dos agentes.
 - Definir de manera explícita que la lanzadera y la maniobra son conducciones reguladas en el marco de la Normativa sobre tiempos de conducción.
 - Los acuerdos de los gráficos deben de ser públicos, y se debe levantar acta de ellos, estando terminantemente prohibidos los acuerdos tácitos que interpreten o contravengan la normativa laboral.
 - **TRATAMIENTO DE LOS NO APTOS PARA CIRCULACION** en las condiciones más favorables para el trabajador.

COORDINADORA DE TRACCIÓN DEL SFF-CGT