



ACTA DE LA REUNIÓN DE LA MESA TÉCNICA CELEBRADA EL DÍA 27 DE MAYO DE 2024.

ASISTENTES

**REPRESENTANTES DE LA CONSEJERÍA
DE FOMENTO:**

Daniel Corredor Román
Secretario General

David Merino Rueda
Director General de Carreteras

Roberto Puente Aguado
Jefe de Área de la Dirección General de
Carreteras

María Díaz García
Jefa de Servicio de Personal

**REPRESENTANTES DE LAS
ORGANIZACIONES SINDICALES:**

CC.OO.:
Juan Ángel García González
José Luís Martínez Castillo
Macario Nieto Cerdá
Ángel Malavia Sáiz
Juan Manuel Sánchez Barroso

U.G.T.:
Alfonso Otero Trejo
José Luís García García
Diego López Romero

CSIF:
Sergio García Sánchez
Rubén Recuenco Calleja
Víctor Francisco García García
Javier Salvanes Henche

STAS:
Julio Gómez Guzmán
Francisco Agarrabeitia Ramírez
Gonzalo Rodríguez Arganda
José María Tébar Rihuete

Reunión Mesa Técnica de la Consejería de Fomento celebrada el día 27 de mayo de 2024.

Siendo las 10:00 horas del día indicado, el Secretario General da la bienvenida a todos los asistentes y comienza con el primer punto del orden del día, aprobación del acta de la mesa técnica de 5 de marzo de 2024. Se informa que UGT presenta una alegación para cambiar la redacción del apartado referido a la pregunta de qué hacer con las horas que no se han compensado en descanso y que ha transcurrido el plazo para solicitarlo. En el acta se indica que la Dirección General de Carreteras se remite a la circular. Después de hablarlo entre las partes, se acuerda incluir lo que dice expresamente la circular, esto es, *finalizado el plazo y en caso de que el trabajador no haya solicitado el disfrute de las horas a compensar, éstas serán determinadas por el servicio de carreteras correspondiente*, por lo que el acta queda pendiente de firma para la próxima mesa técnica.



Castilla-La Mancha

A continuación, se pasa al segundo punto del orden del día:

Análisis de las alegaciones formuladas por los Comités de empresa a las circulares de la Dirección General de Carreteras:

- Circular de actuación de retenes de guardia localizada para la atención de emergencias e incidencias en la red viaria, así como su integración en el dispositivo de vialidad invernal.
- Circular para la gestión de la compensación de horas trabajadas por el personal laboral integrante de las brigadas de conservación de la red viaria, fuera de la jornada habitual u ordinaria.

Se comienza por la *Circular de actuación de retenes de guardia localizada para la atención de emergencias e incidencias en la red viaria, así como su integración en el dispositivo de vialidad invernal*, toma la palabra el Director General de Carreteras quien expone que se han estudiado las aportaciones de los cinco comités de empresa y propone ir provincia por provincia contestando a las mismas.

La parte sindical explica que todas las organizaciones sindicales intervinientes han llegado a un consenso a partir de las alegaciones de los comités de empresa al entender que tenía que haber una propuesta única que refundiera las aportaciones de los cinco comités.

El Director General explica que su estudio se ha hecho a partir de las alegaciones de cada comité y prefiere ir provincia por provincia, si bien adelanta que hay muchas aportaciones que son comunes en todas.

Se comienza por las aportaciones del Comité de Albacete:

1.- Mantienen la postura de que los trabajadores manuales han de ser tres en lugar de dos.

La Dirección General considera que en general sería suficiente con dos trabajadores manuales teniendo en cuenta que la mayoría de las actuaciones de los retenes de guardia se refieren a retirada de pequeños obstáculos en calzada. Por ello considera el Director General más que adecuado reducir a dos el número de trabajadores manuales.

Señala que como primera y principal función del retén está la de garantizar la seguridad vial, mediante señalización de la incidencia y si lo requiere, demandar más medios al Encargado General o Coordinador General para resolverla definitivamente.

2.- Figura del coordinador general, si se considera necesaria, que se implemente en todas las provincias, regulando con un protocolo su actuación y compensación.

El Director General informa que esta figura es muy práctica y les gustaría que estuviera en todas las provincias, ahora mismo son tres las que cuentan con coordinador general y funcionan muy

2



Castilla-La Mancha

bien, por eso, la circular deja a elección de las provincias su implementación si bien la tendencia debe ser la de que se instaure en todas.

3.- Modificación de la hora de comienzo del turno de guardia, y sólo considerar turno de guardia aquel que se encuentra fuera de la jornada laboral ordinaria.

El Director General dice que no, que el retén debe estar operativo las 24 horas ante las emergencias que pudieran ocurrir. Lo habitual es que las incidencias en jornada ordinaria sean atendidas por las brigadas o personal que se encuentran trabajando en la carretera, pero se debe siempre garantizar un mínimo de personal incluso para atender emergencias en jornada ordinaria y eso sólo se garantiza estando en condiciones de estar operativo las 24 horas del día.

4.- El listado de los cuadrantes de guardia se entregue con una antelación mínima de 3 meses y se presente con el calendario laboral.

El Director General señala que se puede mantener el plazo de 3 meses para entregar los cuadrantes de guardia, si bien no se debe supeditar la tramitación de los calendarios laborales a la tramitación de los cuadrantes, son dos cosas completamente diferentes e independientes y supeditar la negociación del calendario a la negociación de los cuadrantes podría perjudicar considerablemente a tener un calendario en tiempo y forma como marca el convenio.

La parte sindical explica que lo que quieren es que el cuadrante figure en el calendario como anexo. Se les pregunta qué pasa si se tarda en negociar el cuadrante, que eso retrasaría la aprobación del calendario, nos indican que no, que en ese caso se aprobaría el calendario y en momento posterior se adjuntaría el cuadrante como anexo cuando se apruebe.

Siendo así, se podría aceptar la propuesta.

5.-Que durante los turnos de guardia no se concedan vacaciones, pero si asuntos propios, así como días de compensación horaria, estando siempre disponible el trabajador para cubrir su turno de guardia.

El Director General considera que durante los turnos de guardia no se debe conceder permiso alguno, ya que, si un trabajador se encuentra realizando alguna actividad propia, no está operativo ni en condiciones de intervenir de una manera rápida. Además, la circular permite por causas justificada conceder permisos.

Se indica que las horas a compensar no son asuntos propios algo que la parte sindical no está conforme indicando que el convenio si reconoce las horas de exceso horario como asuntos particulares.

6.- Sustituciones en los retenes no quieren la figura del sorteo, se pide que siempre sea voluntario.



Castilla-La Mancha

El Director General explica que puede que haya casos en que no haya voluntarios y esa situación hay que preverla y creen que la mejor opción es que el Jefe de Servicio, o quien éste determine, al tener que imponer un sustituto, quizás la forma más transparente sea la del sorteo de entre el resto de los trabajadores. Pero esto sería ante falta de personal voluntario.

7.- En la movilización del retén, dice que sólo ha de estar con el teléfono móvil el tiempo que esté de guardia, que no durante las 24 horas del día.

El Director General insiste en que el retén debe estar operativo las 24 horas.

8.- Cambian la denominación de CENTRO DE OPERACIONES, por CENTRO DE TRABAJO.

Se explica por parte de la Dirección General el por qué lo denominan centro de operaciones, y es que en un retén se da la circunstancia de que puede haber personas asignadas a diferentes centros de trabajo. Expone que ese centro de operaciones coincidirá con un centro de trabajo y siempre se buscará que sea aquel más cercano al domicilio de la mayoría de los integrantes del retén.

Explica la parte sindical que los retenes se hacen teniendo en cuenta el domicilio de los trabajadores de tal forma que si un trabajador que reside, por ejemplo, en Porzuna, aunque su centro de trabajo sea Ciudad Real, para constituir los cuadrantes, se le tendrá en cuenta para el centro de Porzuna. Por eso no ven necesario cambiar el nombre de centro de trabajo en la circular.

9.- Piden que no se imponga el tipo de vehículo para atender la emergencia.

Se explica por la Dirección General que en primera instancia se debe llevar el vehículo de 7 plazas, pues es más rápido y versátil, pero la redacción de la circular deja abierta la posibilidad de llevar el equipo que se estime oportuno, en función de la incidencia. La Dirección General cree que para la mayoría de las incidencias el mejor equipo es el vehículo 7 plazas.

10.- Anulan la posibilidad de que en función de la gravedad de la incidencia vaya o no el Encargado General o Coordinador General, así como el computo de la hora para compensar las gestiones telefónicas.

Se explica por la Dirección General que, si la incidencia es destacable por su "gravedad", lo suyo es que vaya el Coordinador o Encargado General. Por estas acciones, en caso de existir, se propone cambiar el sistema de compensación económica.

11.- Sustituyen las 15:30 h por las 16:00 h, como cómputo para la compensación por comida, y se sustituye la hora por la indemnización por comida según art. 120.2 del convenio.

Se acepta cambiar de 15:30 horas a 16:00 horas entendiendo que es para dejar más margen a aquellos trabajadores que finalizan su trabajo a las 15:00 h.



Castilla-La Mancha

Se explica que se trata de compensar económicamente con una hora, cuando el retén se movilice en un horario que impide comer, más allá de la compensación económica y en descanso que lleva el hecho de actuar fuera de la jornada ordinaria. Por eso entendemos que debe compensarse igual que las horas fuera de la jornada ordinaria y no como indemnización por comida.

12.- Incorporan que en la prolongación de jornada en una incidencia y hasta que se incorpore el retén se cuente con el personal de jornada ordinaria y su aceptación voluntaria.

La Dirección General explica que eso no es posible, hay que movilizar el retén ante una situación de emergencia, si lo dejamos a la voluntariedad, puede ocurrir que nadie se ofrezca y entonces que hacemos con la emergencia.

Pregunta la parte sindical qué pasa con la conciliación familiar, la Dirección General explica que lo que debe primar en la Administración es la atención a las emergencias, por eso hay que recogerlo y movilizar al retén, si bien entiende que es algo excepcional.

13.- No quieren que se pueda activar otro retén de otra zona, si no que se “intente” activar más personal de la misma zona.

La Dirección General explica que la movilización de los retenes debe ser gestionada por los Jefes de servicio, encargados generales y coordinadores, en función de la gravedad de la emergencia. En consecuencia, la movilización de otro retén es responsabilidad de éstos últimos. Lo más eficaz es activar en primera instancia otro retén.

14.- En vialidad invernal quieren que se cuente al completo con el retén.

El Director General explica que esto se modifica porque tal cual está, no puede aceptarse, es verdad que se negoció en la circular de esta manera, pero la realidad demuestra que no es sostenible, el retén debe estar para atender las emergencias y es el jefe del Servicio o quien éste designe quien debe decidir si moviliza o no al retén pero no imponerlo como obligatorio.

Lo suyo es tener al retén para incidencias ajenas a la nieve (accidentes, vertidos, obstáculos) pero en virtud de la intensidad de la nevada, será el jefe de servicio quien determine.

15.- Explicación del apartado de los 15 minutos de compensación.

Se explica que esos 15 minutos compensan la preparación una vez que el retén ha sido movilizado. Se considera que 15 minutos es más que suficiente para preparar equipos que por otra parte deberían estar ya preparados en los vehículos 7 plazas.

16.- dicen que las horas realizadas los días 24,25 y 31 de diciembre y 1 de enero se abonen al 200% del valor hora y que se compense con un día más.



Castilla-La Mancha

Este punto no puede ser objeto de mesa técnica, debe ser negociado en Comisión negociadora con la Dirección General de la Función Pública, no es competencia de esta mesa y en esta circular.

17.- Dicen que en el caso de incidencias acaecidas entre las 0:00 h y el inicio de la jornada siguiente no se haya descansado un mínimo de 5 horas ininterrumpidas se dará un descanso de 6 horas desde la finalización de la última incidencia de la noche.

Se admite, pero esas horas se descontarán de su bolsa de horas.

Termina la Dirección General con las alegaciones del comité de Albacete quien manifiesta en un escrito la necesidad de negociar el complemento de guardia localizada.

A continuación, se recogen las alegaciones del comité de Ciudad Real diferentes a las ya recogidas en Albacete. Así, preguntan por la regulación de las emergencias que tras ser convocado el retén se abortan. La Dirección General propone:

- Entre 5 minutos y 30 minutos: compensación de 1 hora
- Más de 30 minutos: Compensación de 2 horas

También desde Ciudad Real se pregunta por la regulación de la información que se debe dar a los comités de empresa. La Dirección General interviene para proponer incluir trimestralmente la información de las horas que se llevan a cabo en los retenes, informa que son las Delegaciones quienes procesan la información, que mandan a la Dirección General quien trimestralmente puede facilitar esa información para que esté unificada para los comités.

Finalmente propone quitar el apartado que regula recoger a parte del retén en su domicilio. Se valorará por la Administración.

Desde Cuenca se pide definir en la circular excepcional para evitar situaciones arbitrarias ya que si se baja el número en la composición de retenes va a haber más situaciones excepcionales.

Así mismo preguntan por la compensación en las paradas por comidas, consideran que es tiempo de trabajo y debe computar.

Piden que se regule la vialidad en la circular y consideran que no puede ser voluntaria.

En cuanto a las alegaciones de Toledo diferentes a las ya expuestas, se pide que la designación de personal voluntario se haga de forma equitativa y piden de forma expresa que no se quite la palabra *equitativamente* de la circular.

Expuestas todas las alegaciones de los comités, empieza el turno de palabra de la parte sindical.

CCOO toma la palabra para exponer punto por punto la postura de todos los comités de empresa respecto de la modificación de la circular de retenes y empieza poniendo en valor el trabajo de los

6



Castilla-La Mancha

retenes de guardia a lo largo de todo este tiempo, trabajo que, apunta, debe ser valorado y defendido por la Administración.

Primer punto: Los Comités no están a favor de reducir el número de miembros de los retenes, entiendo que por debajo de 5 es imposible, por seguridad y porque no garantiza que se vaya a atender la incidencia antes, entienden que tres trabajadores manuales para cualquier actuación es lo mínimo.

El jefe de área interviene para aclarar que en el retén hay dos trabajadores más que tienen que actuar, a lo que se responde que la colaboración del coordinador del retén no es siempre la misma.

Se insiste pues en la oposición rotunda a reducir el número de composición del retén, insistiendo que es un límite infranqueable.

El Director General de Carreteras informa que para la Administración esta modificación también es inquebrantable.

Segundo punto: Rechazo unánime de la figura del Coordinador-conductor. Exigen que se aclaren las excepciones en las que el conductor puede ser coordinador de retén.

El Director General aclara que lo que quiere la Administración es 1 coordinador, 1 conductor y 2 trabajadores manuales, que sólo excepcionalmente el conductor puede asumir la labor de coordinador, por ejemplo, ante una enfermedad si posibilidad de persona que sustituya.

Tercer punto: unanimidad para eliminar la figura del Coordinador general. Se cuestionan sus funciones.

La Dirección General indica que esto también es una línea roja para la Administración, se explica que no se impone en la circular por problemas de turnos en algunas provincias.

Cuarto punto: Que el tiempo de guardia del retén sea el estricto de la guardia y no las 24 horas. Quiere que se diferencia entre el tiempo de jornada laboral y el tiempo de guardia.

El Director General explica que lo que se quiere estableciendo la guardia 24 horas es garantizar un mínimo de respuesta ante un momento crítico. Entiende que durante la jornada ordinaria la brigada está para el mantenimiento de las carreteras, pero se necesita que el retén esté operativo 24 horas, aunque en la práctica no se tira de retén durante la jornada ordinaria.

Entiende la parte sindical que tener el retén 24 horas es una actuación limitativa de derechos.

Quinto punto: Los retenes de cada zona deben hacerse con el personal de esa zona.

La Dirección General no entiende la zonificación, como ya ha explicado en un momento anterior de la mesa, entiende que los retenes se constituyen con personal de su zona pero no entiende



Castilla-La Mancha

que sean compartimentos estancos, se debe garantizar el poder tirar de otros retenes, solo en situaciones excepcionales.

Sexto punto: Que el cuadrante de retenes se incluya en la negociación del calendario como un anexo, es para que el trabajador conozca los días que tiene guardias.

La Administración vuelve a insistir en que se podría aceptar, pero entendiendo que son dos negociaciones diferentes sin poder vincular la falta de acuerdo en los cuadrantes con la negativa a negociar el calendario. Que quede claro que se acepta incluir el cuadrante como anexo del calendario, en el momento en que se acuerde el cuadrante y no supeditar la aprobación del calendario a que haya cuadrante.

Séptimo punto: Según los comités las guardias empiezan después de la jornada laboral por lo que piden que se les permita pedir moscosos los días de guardia, que solo se deniegue si son vacaciones.

La Dirección General vuelve a exponer su negativa al hecho de que el retén pueda estar de permiso, ya que se debe garantizar por cualquier situación excepcional que los retenes estén en disposición de actuar operativos las 24 horas.

Insiste la parte social es que es perfectamente factible pedir moscoso y hacer la guardia fuera de la jornada ordinaria.

Octavo punto: insisten en que los cambios sean voluntarios y de forma equitativa.

Noveno punto: Movilización del retén, considera el comité que debe ser cuando termina la jornada ordinaria.

Décimo punto: No se está de acuerdo en que el centro de operaciones no sea su centro de trabajo. Apuntan que no se puede obligar a un trabajador a ir a un centro de trabajo que no es el suyo. Entienden que tiene que haber acuerdo con el trabajador para poder llevarlo a cabo.

La Dirección General expone que lo estudiará.

Undécimo punto: En la redacción de la parte en la que se habla de la indemnización por comida, piden añadir "y/o" en lugar de "y" para cubrir cualquiera de las dos circunstancias y que la compensación sea en descanso también y no solo económica.

Duodécimo punto: Cuando se termina la jornada laboral, piden que se active sin más el retén ante una incidencia y no prologar la jornada de la brigada para así poder garantizar la conciliación del personal.

Décimo tercer punto: Cuando la incidencia supera los medios del retén, piden que se busque entre el personal de la zona en primer lugar.



Castilla-La Mancha

La Dirección General señala que cuando se puede garantizar con personal de la zona se hace, lo que regula la circular es solo para casos excepcionales.

Décimo cuarto punto: Horas a compensar en los retenes. Entienden que los 15 minutos que determina la circular no son objetivos y que se tendría que poner desde que se recibe la llamada hasta que se sale a la incidencia.

La Dirección General entiende que el tiempo a compensar que se reconoce es de una hora y media algo que les parece acorde y sobre todo igual para todo el personal.

Décimo quinto punto: Cuando se anule una emergencia se reconozcan dos horas en todo caso al retén.

Décimo sexto punto: El descanso de 6 horas desde la finalización de la última incidencia de la noche, no puede detrarse de la bolsa de horas. Entienden que no se cumplen las normas e prevención ni respeto de los descansos. Se discute sobre la consideración de trabajo a turnos.

Décimo séptimo punto: Cómo entregar la comunicación a los comités de empresa, de forma trimestral comprensivo de las incidencias.

Décimo octavo punto: Solicitan el compromiso para negociar el complemento de guardia. Exponen que es un complemento ridículo si se compara con el trabajo que se exige, por eso piden que la Administración valore la disponibilidad del personal comprometiéndose a una negociación.

EL Director General señala que no va a abrir una negociación para incrementar los sueldos. Si dice que podría abrir una negociación para la eliminación del límite de horas no compensadas económicamente (90 - 110 horas) pero siempre dentro de una acción global en la negociación de la circular de retenes.

Expuestas todas las alegaciones y posturas de ambas partes en la negociación de la circular de actuación de retenes de guardia localizada para la atención de emergencias e incidencias en la red viaria, así como su integración en el dispositivo de vialidad invernal, se acuerda que la parte sindical remitirá a la Administración un documento con los cambios que proponen para volver a reunirse nuevamente y continuar con la negociación tanto de esta circular como de la circular para la gestión de la compensación de horas trabajadas por el personal laboral integrante de las brigadas de conservación de la red viaria, fuera de la jornada habitual u ordinaria.

Sin más asuntos que tratar, siendo las 14:30 horas se da por finalizada la mesa técnica.

POR LA ADMINISTRACIÓN

POR LAS ORGANIZACIONES
SINDICALES



Castilla-La Mancha

EL SECRETARIO GENERAL
Fdo.: Daniel Corredor Román
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Fdo. David Merino Rueda.
LA JEFE DE AREA DE CARRETERAS
Fdo.: Roberto Puente Aguado
LA JEFA DE SERVICIO DE PERSONAL
Fdo.: María Díaz García

CC.OO.
Fdo.:
C.S.I.F.
Fdo.:
STAS
Fdo.:
UGT.
Fdo.: