

La Audiencia Nacional obliga a Ferrovial Servicios a implantar un registro de jornada fiable y objetivo

- USO reclamaba un sistema de registro horario que reflejara de forma exacta la hora de inicio y fin de la jornada diaria de los trabajadores de servicio a bordo de los trenes de Renfe

Madrid, 22 de febrero de 2022.- La Audiencia Nacional ha dictado sentencia en la que obliga a Ferrovial Servicios, concesionaria del servicio a bordo de los trenes de Renfe, a implantar un sistema de registro de jornada fiable y objetivo, que cumpla con la ley, al apreciarse irregularidades en la medición del tiempo real de la jornada de estos trabajadores.

Ferrovial Servicios implantó un sistema propio de estimaciones unilaterales de tiempo de trabajo, generalizado para toda la plantilla y programado previamente a la realización de servicio.

La Audiencia Nacional, tras analizar el caso, determina que Ferrovial Servicios no contaba con un sistema de registro que acreditase el horario concreto de inicio y fin de la jornada diaria de trabajo, ni que los datos registrados se conservasen, por lo que no cumplía con los fines previstos en la norma legal.

Se observó, que la empresa disponía solamente de una hoja en papel donde el empleado firmaba cuando tomaba el servicio, con los inconvenientes que ello suponía para que dicha información pudiera luego ser puesta a su disposición y de los delegados sindicales o Inspección de Trabajo.

Incumplimiento de registro de la jornada real de los trabajadores

El sistema de registro horario implantado por Ferrovial Servicios no reflejaba de forma fiel y exacta la hora de inicio y finalización de la jornada diaria de los trabajadores de servicio a bordo de los trenes, afectando y perjudicando a unos 1.200 trabajadores. Tampoco se reflejaban todas las horas de trabajo efectivo que realizaba cada trabajador en los trayectos de fuera de la base o centros de trabajo, donde la empresa no tiene oficinas. Además, no existía un dispositivo en el que los trabajadores pudieran anotar los retrasos y turnos en el tiempo real.

Concretamente, la hora de toma de servicio estaba predeterminada unilateralmente por la empresa en los cuadrantes, lo que perjudicaba a los trabajadores que, además de las funciones regulares del trayecto de viaje, tienen que realizar otras labores como recepción de viajeros, ayuda con los equipajes o preparar la cafetería, entre otras. A estas se suman otras labores que se realizan cuando el tren estaciona en el andén, como despedida de viajeros, devolución de la documentación del tren, depósito del material, la entrega de fondos, etc.

En este caso concreto, la hora de llegada del tren, sin duda, no es la finalización de la jornada, ya que el trabajador debe efectuar otras labores antes de poner fin a su tiempo efectivo de trabajo. Además, los tiempos normalmente se alargan y no pueden ser calculados de antemano de forma estimatoria y en una programación previa mensual, ya que los trabajadores dedican tiempo a las incidencias imprevistas o a la atención a los viajeros, situaciones que habitualmente suceden en las estaciones.

A través de este sistema de registro de jornada, la representación legal de los trabajadores no podía acceder a las mediaciones del sistema propio de la empresa, ni controlar las horas trabajadas en día libre; jornadas de reserva; horas de presencia; los retrasos; horas complementarias de los trabajadores a jornada parcial; doblaje de jornada, etc., a efectos de cómputo de jornada anual, descansos y horas extras. No computar las horas realmente trabajadas da pie a la posibilidad de superar el límite de la jornada máxima anual establecida en el Convenio Colectivo, sin disminución efectiva de las tareas a realizar, siendo la información perfectamente manipulable por parte de la empresa.

Por otro lado, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social levantó acta de infracción, finalizado con la imposición de falta grave a la empresa por carecer de registro objetivo, fiable y accesible de jornada.