

### III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

#### AYUNTAMIENTO DE

**27****MADRID**

##### ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

##### **Área de Coordinación Institucional Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno**

Acuerdo de 3 de septiembre de 2010, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se suprime el uso exclusivo de vehículo oficial por los titulares de órganos directivos y se aprueba el acuerdo de la Mesa General de Negociación de los Empleados Públicos del Ayuntamiento de Madrid y de sus organismos autónomos, por el que se aprueban y regulan las nuevas tipologías de puestos de trabajo de conductor y las medidas a adoptar en el conjunto de dichos puestos de la Administración municipal.

En el debate sobre el Estado de la Ciudad, celebrado el 26 de mayo, el alcalde de Madrid, ante la singularidad de las circunstancias derivadas de la grave crisis por la que atraviesa la economía y atendiendo a la exigencia de reducción del gasto impuesta a las Entidades Locales por el Real Decreto-Ley 8/2010, de 20 de mayo, por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público, anunció una serie de medidas que permitirán al Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos una importante reducción del gasto.

Entre dichas medidas se encuentran:

- La supresión del uso exclusivo de vehículo oficial por los titulares de órganos directivos, con las excepciones que procedan por razón exclusiva de la necesidad específica e individualizada de garantía de seguridad y, paralelamente, la paulatina sustitución de la actual flota de vehículos por otros de gama más baja y de bajas emisiones, así como su adecuación, de cara a su reducción. La eliminación del uso exclusivo de vehículo oficial por los titulares de órganos directivos supone que desaparezca también la necesidad de mantener los puestos de trabajo de conductor actualmente asignados a aquellos.
- La determinación de la hora de cierre de las dependencias administrativas a las diecisiete, medida esta que incide en esta categoría de personal, como en otras, y cuya efectiva aplicación exige modificar los turnos y horarios que actualmente se extienden más allá de las diecisiete horas, en las dependencias administrativas cuyo cierre a tal hora se ha determinado.

La adopción de dichas medidas ha generado la necesidad de realizar un análisis de la situación actual en cuanto a tipología, número, horario y distribución de los puestos de trabajo de conductor, así como de las nuevas necesidades para garantizar la adecuación del personal en términos de eficacia y eficiencia y, en definitiva, la óptima utilización de los recursos humanos disponibles.

Por otra parte, en los últimos tiempos se ha evidenciado la necesidad de creación de una tipología específica de puesto de trabajo para el servicio de los cargos electos. Ello porque, como ocurre en relación a otras categorías, en el ámbito de esta Administración las categorías de personal funcionario de “oficial mecánico conductor” y de “conductor” de personal laboral han generado la configuración de diferentes tipos de puestos que, con la misma denominación, tenían asignados diferentes importes de complemento específico en las relaciones de puestos de trabajo y plantillas presupuestarias.

Ello ha llevado a la distinción entre puestos de complemento específico “de tipo A” (de importes superiores y al servicio de autoridades, con carácter general), “de tipo B” (de importes medios y al servicio de autoridades-directivos, con carácter general) y “de tipo C/N” (de importes inferiores y para la cobertura de incidencias), sin que, sin embargo, se encuentren suficientemente identificadas, mediante la oportuna regulación, las necesarias diferencias en relación a los requerimientos y las particulares condiciones de desempeño de cada uno de estos diferentes tipos de puestos.

Esta configuración ha generado numerosas disfunciones, tanto para los empleados públicos (en especial, para los que venían ocupando puestos de complemento específico “de tipo A”), como para la propia organización, propiciando un elevado volumen de litigiosidad que los tribunales de justicia han venido resolviendo de manera diversa, ante la ausencia de concreción sobre lo que cada puesto retribuye mediante el diferente importe de complemento específico, en cada caso.

Por los motivos señalados, resulta indispensable realizar una reordenación y regulación de las diferentes tipologías de puestos de trabajo de conductor. Considerando que la nueva regulación de los puestos de trabajo de conductor afecta a las condiciones de trabajo del colectivo de personal, funcionario y laboral, que ocupa puestos de trabajo de conductor, la preceptiva negociación, de conformidad con lo establecido en la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público, se ha llevado a efecto en el seno de la Mesa General de Negociación de los Empleados Públicos.

Como fruto de esa negociación, se ha adoptado el acuerdo de 3 de agosto de 2010, de la Mesa General de Negociación de los Empleados Públicos del Ayuntamiento de Madrid y de sus organismos autónomos, por el Ayuntamiento de Madrid y las organizaciones sindicales CC OO y CSI-CSIF, por el que se aprueban y regulan las nuevas tipologías de puestos de trabajo de conductor y las medidas a adoptar en el conjunto de dichos puestos de la Administración municipal, entre las cuales se encuentra la adopción de un plan de ordenación de recursos humanos.

Este acuerdo prevé la creación de una específica tipología de puesto de “conductor de cargo electo”, a la que se asigna un turno y horario (de mañana o de tarde) y respecto de la que se cifra la jornada máxima de promedio semanal, poniendo fin a la actual prestación de servicio en horario indistinto de mañana y tarde y de la, hasta ahora, no delimitada jornada laboral de los conductores al servicio de dichas autoridades, indeterminación que ha generado, entre otros efectos, acciones de la Inspección de Trabajo en requerimiento a la Administración de una solución acorde con la legislación básica reguladora de la jornada laboral.

Este nuevo tipo de puesto de trabajo, de “conductor de cargo electo”, difiere completamente del actualmente existente de complemento específico “de tipo A” en las condiciones particulares de desempeño tal y como se desprende de su regulación en virtud del anexo I del citado acuerdo de 3 de agosto de 2010, de la Mesa General de Negociación de los Empleados Públicos y, en consecuencia, en las condiciones retributivas. El número de puestos de trabajo de este tipo de conductor será el que resulte necesario para dar servicio a la totalidad de dichas autoridades.

La creación del nuevo tipo de puesto de trabajo, “conductor de cargo electo”, unida a la supresión del uso exclusivo de vehículo oficial por los titulares de órganos directivos, comportan, necesariamente, la supresión de los actuales puestos “de tipo A” y “de tipo B”.

Asimismo, la creación del nuevo tipo de puesto de trabajo de “conductor de cargo electo”, con la consiguiente necesidad de supresión de los puestos “de tipo A” y “de tipo B”, la necesidad de la paulatina reducción de la actual flota de vehículos, así como la determinación de la hora de cierre de las dependencias administrativas a las diecisiete, han puesto de manifiesto la necesidad de transformar todos los actuales puestos “de tipo C/N” en puestos de “conductor de incidencias”, regulados conforme a lo establecido en el anexo I del citado acuerdo de la Mesa General de Negociación de los Empleados Públicos y dotados, tras la oportuna valoración, de un importe único de complemento específico. En este caso, procede la transformación de los puestos, ante la identidad de las funciones y la sustancial coincidencia en cuanto a las particulares condiciones de desempeño del “conductor de incidencias” con las que eran propias de aquellos “de tipo C/N”.

En definitiva, desde el 16 de septiembre de 2010, las dos tipologías de puestos de trabajo de naturaleza funcional y/o laboral de conductor serán únicamente la de “conductor de cargo electo” y la de “conductor de incidencias”.

En su conjunto, estas medidas, enmarcadas en el contexto económico actual, generan un nuevo escenario en relación a las necesidades de puestos de conductor de la organización municipal.

Por ello, se hace necesaria la aprobación de un plan de ordenación de recursos humanos relativo a los puestos de trabajo y efectivos con categoría de oficial mecánico conductor (y de conductor de personal laboral) del Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos. Este plan se recoge en el anexo II del citado acuerdo de 3 de agosto de 2010, de la Mesa General de Negociación de los Empleados Públicos.

El artículo 38.3 de la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público, establece que para la validez y eficacia de los acuerdos adoptados será necesaria su aprobación expresa y formal por el órgano de gobierno de la Administración pública. De con-

formidad con lo establecido en el artículo 17.1.m) y n) de la Ley 22/2006, de 4 julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, dentro del Ayuntamiento la competencia para la aprobación del citado acuerdo corresponde a la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

En su virtud, a propuesta del delegado del Área de Gobierno de Hacienda y Administración Pública, previa deliberación, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su reunión de 3 de septiembre de 2010, acuerda:

Primero.—Suprimir, con efectos del día 16 de septiembre de 2010, el uso exclusivo de vehículo oficial por los titulares de los órganos directivos del Ayuntamiento de Madrid y de sus organismos autónomos, con las excepciones que procedan por razón exclusiva de la necesidad específica e individualizada de garantía de seguridad.

Segundo.—Aprobar expresa y formalmente el acuerdo por el que se aprueban y regulan las nuevas tipologías de puestos de trabajo de conductor y las medidas a adoptar en el conjunto de dichos puestos de la Administración municipal, suscrito en la Mesa General de Negociación de los Empleados Públicos del Ayuntamiento de Madrid y de sus organismos autónomos el 3 de agosto de 2010, por el Ayuntamiento de Madrid y las organizaciones sindicales, CC OO y CSI-CSIF, que se incorpora como anexo al presente acuerdo.

Tercero.—Se faculta al titular del Área de Gobierno de Hacienda y Administración Pública para dictar las disposiciones y adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y ejecución de lo establecido en este acuerdo.

Cuarto.—Este acuerdo surtirá efectos desde el día de su adopción, debiendo publicarse en el “Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid”.

**ACUERDO DE LA MESA GENERAL DE NEGOCIACIÓN  
DE LOS EMPLEADOS PÚBLICOS POR EL QUE SE APRUEBAN  
Y REGULAN LAS NUEVAS TIPOLOGÍAS DE PUESTOS DE TRABAJO  
DE CONDUCTOR Y LAS MEDIDAS A ADOPTAR EN EL CONJUNTO  
DE DICHS PUESTOS DE LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL**

En la Administración municipal las necesidades de puestos de trabajo de conductor se han visto sustancialmente alteradas por la concurrencia de varios factores.

- A) En primer término, en el debate sobre el Estado de la Ciudad, celebrado el 26 de mayo, el alcalde de Madrid, ante la singularidad de las circunstancias derivadas de la grave crisis por la que atraviesa la economía y atendiendo a la exigencia de reducción del gasto impuesta a las entidades locales por el Real Decreto-Ley 8/2010, de 20 de mayo, por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público, anunció una serie de medidas que permitirán al Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos una importante reducción del gasto.

Entre dichas medidas se encuentran:

- La supresión del coche oficial de uso exclusivo de los titulares de órganos directivos (coordinadores generales, directores generales, gerentes de organismos autónomos y gerentes de Juntas de Distrito, entre otros) y, paralelamente, la paulatina sustitución de la actual flota de vehículos por otros de gama más baja y de bajas emisiones, así como su adecuación, de cara a su reducción. La eliminación del uso exclusivo de vehículo oficial por los titulares de órganos directivos, supone que desaparezca también la necesidad de mantener los puestos de trabajo de conductor actualmente asignados a aquellos.
- La determinación de la hora de cierre de las dependencias administrativas a las diecisiete horas, medida esta que incide en esta categoría de personal, como en otras y cuya efectiva aplicación, exige modificar los turnos y horarios que actualmente se extienden más allá de las diecisiete horas, en las dependencias administrativas cuyo cierre a tal hora se ha determinado.

- B) Por otra parte, en los últimos tiempos se ha evidenciado la necesidad de creación de una tipología específica de puesto de trabajo para el servicio de los cargos electos. Ello porque, como ocurre en relación a otras categorías, en el ámbito de esta Administración las categorías de personal funcionario de “oficial mecánico conductor” y de “conductor” de personal laboral, han generado la configuración de diferentes tipos de puestos que, con la misma denominación, tenían asignados diferentes importes de complemento específico en las relaciones de puestos de trabajo y plantillas presupuestarias.
- Ello ha llevado a la distinción entre puestos de complemento específico “de tipo A” (de importes superiores y al servicio de autoridades, con carácter general), “de

tipo B” (de importes medios y al servicio de autoridades-directivos, con carácter general) y “de tipo C/N” (de importes inferiores y para la cobertura de incidencias), sin que, sin embargo, se encuentren suficientemente identificadas, mediante la oportuna regulación, las necesarias diferencias en relación a los requerimientos y las particulares condiciones de desempeño de cada uno de estos diferentes tipos de puestos.

Esta configuración ha generado numerosas disfunciones, tanto para los empleados públicos (en especial, para los que venían ocupando puestos de complemento específico “de tipo A”), como para la propia organización, propiciando un elevado volumen de litigiosidad que los tribunales de justicia han venido resolviendo de manera diversa, ante la ausencia de concreción sobre lo que cada puesto retribuye mediante el diferente importe de complemento específico, en cada caso.

Estos resultados deben evitarse, sin duda, en aplicación de los principios de equidad, eficacia y eficiencia que deben regir la actividad de la Administración.

Por estas y otras razones resulta indispensable regular adecuadamente las diferentes tipologías de puestos de trabajo de conductor.

Ello ha requerido la creación una específica tipología de puesto de “conductor de cargo electo”, a la que se asigna un turno y horario (de mañana o de tarde) y respecto de la que se cifra la jornada máxima de promedio semanal, poniendo fin a la actual prestación de servicio en horario indistinto de mañana y tarde y de la, hasta ahora, no delimitada jornada laboral de los conductores al servicio de dichas autoridades, indeterminación que ha generado, entre otros efectos, acciones de la Inspección de Trabajo en requerimiento a la Administración de una solución acorde con la legislación básica reguladora de la jornada laboral.

Este nuevo tipo de puesto de trabajo, de “conductor de cargo electo” difiere completamente del actualmente existente de complemento específico “de tipo A” en las condiciones particulares de desempeño tal y como se desprende de su regulación en virtud del anexo I y, en consecuencia, en las condiciones retributivas. El número de puestos de trabajo de este tipo de conductor, será el que resulta necesario para dar servicio a la totalidad de dichas autoridades.

La creación del nuevo tipo de puesto de trabajo, “conductor de cargo electo”, unida a la supresión del uso exclusivo de vehículo oficial por los titulares de órganos directivos, comportan, necesariamente, la supresión de los actuales puestos “de tipo A” y “de tipo B”.

Asimismo, la creación del nuevo tipo de puesto de trabajo de “conductor de cargo electo”, con la consiguiente necesidad de supresión de los puestos “de tipo A” y “de tipo B”, la necesidad de la paulatina reducción de la actual flota de vehículos, así como la determinación de la hora de cierre de las dependencias administrativas a las diecisiete, han puesto manifiesto la necesidad de transformar todos los actuales puestos “de tipo C/N” en puestos de “conductor de incidencias” regulados conforme a lo establecido en el anexo I de este acuerdo y dotados, tras la oportuna valoración, de un importe único de complemento específico. En este caso, procede la transformación de los puestos, ante la identidad de las funciones y la sustancial coincidencia en cuanto las particulares condiciones de desempeño del “conductor de incidencias” con las que eran propias de aquellos “de tipo C/N”.

En definitiva, desde el 16 de septiembre de 2010 las dos tipologías de puestos de trabajo de naturaleza funcional y/o laboral de conductor serán, únicamente la de “conductor de cargo electo” y la de “conductor de incidencias”.

- C) En su conjunto, estas medidas, enmarcadas en el contexto económico actual generan un nuevo escenario en relación a las necesidades de puestos de conductor de la organización municipal.

En consecuencia, se ha hecho indispensable un análisis de la situación actual en cuanto a tipología, número, horario y distribución de los puestos de trabajo de conductor, así como de las nuevas necesidades conforme a los dos nuevos tipos de puestos, para garantizar la adecuación del personal en términos de eficacia y eficiencia y, en definitiva, la óptima utilización de los recursos humanos disponibles. Determinada, en dichos términos, la plantilla tipo o plantilla ideal de estos puestos de trabajo, se aprecia un excedente de plazas en la plantilla actual.

Por ello, se hace necesaria la aprobación de un plan de ordenación de recursos humanos relativo a los puestos de trabajo y efectivos con categoría de oficial mecánico conductor

(y de conductor de personal laboral) del Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos. Este plan se recoge en el anexo II del presente acuerdo.

En virtud de ello, la Mesa General de Negociación de los Empleados Públicos adopta el siguiente

### Acuerdo

#### I. *Determinación de los nuevos puestos de trabajo de conductor a configurar en las relaciones de puestos de trabajo*

1. La tipología de puestos de trabajo de naturaleza funcionarial o laboral de conductor será la siguiente:

- a) Puestos de trabajo de “conductor de cargo electo”.
- b) Puestos de trabajo de “conductor de incidencias”.

2. La regulación de las condiciones de desempeño de cada tipo de puesto de trabajo, conforme a lo establecido en el número 1 anterior, es la que se establece y aprueba en el presente acuerdo, en los términos previstos en el mismo y sus anexos.

3. Las relaciones de puestos de trabajo y plantillas presupuestarias se modificarán para adecuarse a lo establecido en el presente acuerdo y sus anexos, en los términos siguientes: desde el 16 de septiembre de 2010 se suprimirán los puestos de trabajo existentes con anterioridad a dicha fecha con importes de complemento específico más alto, que se identifican a efectos de este acuerdo bajo la denominación de puestos de trabajo de conductor con complemento específico “de tipo A”, así como los de complemento específico de importe medio, que se identifican a efectos de este acuerdo bajo la denominación de puestos de trabajo de conductor con complemento específico “de tipo B”.

Asimismo, desde el 16 de septiembre de 2010, se transformarán en puestos de “conductor de incidencias” los existentes con anterioridad a dicha fecha con importes de complemento específico más bajo, que se identifican a efectos de este acuerdo bajo la denominación de puestos de trabajo de conductor con complemento específico “de tipo C/N”.

Por último, desde el 16 de septiembre de 2010, se crearán puestos de trabajo de “conductor de cargo electo”, en el número necesario para el servicio a dichas autoridades.

Ello, sin perjuicio de las previsiones que se establecen en el “plan de ordenación” que se regula y aprueba en el anexo II de este acuerdo.

4. El importe de complemento específico que retribuye las condiciones de desempeño de cada uno de los nuevos tipos de puestos de trabajo de conductor es el que se establece para cada uno de ellos en el anexo I.

#### II. *Cobertura de vacantes y suplencia de las ausencias*

El ajuste de la plantilla que supone la plantilla tipo o plantilla ideal de conductores que se fija en virtud del plan de ordenación regulado en el anexo II determina la necesidad de cobertura inmediata, tanto de las vacantes que puedan producirse en puestos de dicha plantilla tipo fijada (excluidas las plazas que integran el “margen operativo” a que se refiere en su segunda fase el plan de ordenación del anexo II) como de las ausencias de quienes desempeñan puesto de trabajo de conductor, que puedan producirse por su situación de permiso retribuido, enfermedad o cualquier otra causa válidamente prevista en la normativa de aplicación.

La cobertura de las vacantes que puedan producirse en puestos de dicha plantilla tipo fijada (excluidas las plazas que integran el “margen operativo” a que se refiere en su segunda fase el plan de ordenación del anexo II) se producirá con arreglo a las previsiones normativa y convencionalmente establecidas.

La suplencia de las ausencias de quienes desempeñan puesto de trabajo de conductor que puedan producirse se realizará, o bien a través de nombramiento de interino, o bien mediante la encomienda por escrito a otro conductor. En este último caso, el empleado público percibirá la diferencia que, en su caso, corresponda, entre el importe del complemento específico de su puesto y el que se le encomiende desempeñar.

#### III. *Plan de ordenación de recursos humanos*

Las medidas adoptadas en virtud del presente acuerdo abren un nuevo escenario y obligan a abordar un plan para la ordenación de los actuales recursos humanos, con el fin de adecuarlos a las necesidades de la Administración, con el objetivo de prestación del servicio en términos de eficacia y eficiencia, haciendo uso de las posibilidades normativamente previstas y previa negociación con las organizaciones sindicales.

Este plan, en sus diferentes fases, se concreta en el anexo II del presente acuerdo y su motivación se encuentra en las nuevas necesidades de puestos de conductor derivadas, necesariamente, del nuevo escenario surgido por la supresión del uso exclusivo de coche oficial por los titulares de los órganos directivos, por el establecimiento y regulación de las nuevas tipologías de puestos de trabajo de conductor, por el cierre de las oficinas administrativas a las diecisiete horas y por la reducción de la flota de vehículos de que debe disponer el conjunto de la Administración municipal. Todo ello, en el marco del contexto económico en el que nos encontramos.

#### IV. *Comisión de seguimiento*

Se establece una comisión de seguimiento integrada por la Administración y los sindicatos firmantes del presente, que se reunirá a los seis meses de la entrada en vigor de este acuerdo y sus anexos para valorar la aplicación de las medidas previstas en el mismo.

La comisión de seguimiento analizará la paulatina reducción de la mayor jornada fijada para los “conductores de incidencias” provenientes de puesto de conductor “de tipo B” a los que se haya asignado CPT, en función de la reducción del importe global de retribuciones que se vaya produciendo (en virtud del complemento personal absorbible).

### ANEXO I

#### **NUEVA TIPOLOGÍA DE PUESTOS DE CONDUCTOR Y REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DE DESEMPEÑO DE CADA TIPO DE PUESTO DE TRABAJO**

##### A) *Puesto de “conductor de cargo electo”*

1. Se configuran como puestos de “conductor de cargo electo” aquellos cuyo cometido es el ejercicio de las funciones propias de su categoría en relación a los cargos electos, concejales coordinadores, concejales presidentes de las Juntas de Distrito y concejales de los grupos políticos, a los que prestarán servicio.

2. Su jornada anual se cifra en 1.652,5 horas anuales de trabajo efectivo, distribuidas en 215 jornadas de trabajo (213 jornadas a las que se adiciona el servicio en las jornadas festivas del día de San Isidro y del día de la Comunidad de Madrid), a desarrollar, con carácter general, de lunes a viernes, a razón de 7,5 horas cada una de ellas y en horario de 07.30 a 15.00, para el turno de mañana, y de 14.30 a 22.00 horas para los puestos de trabajo del turno de tarde y un total de 40 horas anuales más (disponibilidad) que se desarrollarán solo en caso de requerirse el servicio fuera de las 215 jornadas establecidas anteriormente (esencialmente en sábado/domingo) y que se distribuirán en función de la concreta duración del específico servicio requerido.

Esta jornada de trabajo no supera las 40 horas de promedio semanal, que se determinan como límite de jornada.

Sin perjuicio del horario establecido para las 215 jornadas de 7,5 horas, dicho horario se adaptará a las concretas necesidades de la autoridad a la que se da servicio, teniendo en cuenta a estos efectos lo establecido en el número siguiente.

La especial dedicación cifrada en la mayor jornada a que se refiere el párrafo anterior excluye la posibilidad de realización de horas extraordinarias. El personal que desempeñe los puestos de trabajo de esta tipología no podrá percibir gratificación extraordinaria alguna por razón de la realización de mayor jornada de la prevista. En este sentido, las adaptaciones del servicio que resulten necesarias en función de las concretas necesidades diarias de la autoridad asignada, generarán las acomodaciones oportunas, respetando el límite de jornada establecido en este número.

Sin perjuicio de lo anterior, los ocupantes de este tipo de puestos prestarán el servicio que les sea encomendado, dentro de las funciones atribuidas a su categoría, cuando la autoridad a la que prestan servicio no precise del mismo.

3. Se descansarán todos los festivos del año, excepción hecha del día de San Isidro y del día de la Comunidad de Madrid. En estas dos jornadas, en atención a la especialidad de las mismas en relación a la actividad institucional en Madrid en dichas festividades, se prestará servicio. El trabajo en estos dos días festivos está computado en la jornada anual establecida en el número 2 y la compensación adicional por trabajo en festivo se encuentra retribuida dentro del importe del complemento específico (en la cuantía, dentro del mismo, del “plus de festividad” existente a esta fecha).

4. Las necesidades de la organización del servicio impiden la aplicación del disfrute de la reducción de jornada diaria durante el período de verano y de la reducción de jornada diaria en la semana fijada por el Ayuntamiento de Madrid con ocasión de la festividad de San Isidro, así como su compensación convencionalmente cifrada en ocho días anuales de descanso adicional, por imposibilidad de llevarla a efecto. Por ello, de conformidad con lo previsto en el último párrafo del artículo 11.6 del vigente acuerdo sobre condiciones de trabajo comunes a personal funcionario y laboral, se establece su compensación económica, que se ha incorporado al importe del complemento específico.

5. Se disfrutarán 22 días hábiles o un mes natural en concepto de vacaciones anuales (o la proporción, si el tiempo de servicios fuere inferior a un año). Las fechas de su disfrute coincidirán con las de la autoridad a la que se preste servicio, sin perjuicio de la aplicación en esta materia, de las previsiones establecidas en el artículo 14 del acuerdo-convenio sobre condiciones de trabajo de los empleados públicos al servicio del Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos para el período 2008-2011 y, particularmente a estos efectos, de la establecida en el párrafo primero del número 2 del mencionado artículo.

El disfrute de los días convencionalmente previstos de libre disposición y los dos días de libranza de carácter no recuperable, se comunicará por los empleados con suficiente antelación, para posibilitar la correcta organización del servicio.

6. Los ocupantes de este tipo de puestos, por razón de la especificidad del servicio, no podrá flexibilizar su horario ni a la entrada ni a la salida.

7. El importe de complemento específico asignado a este tipo de puestos de naturaleza funcional se fija en 18.000 euros. Esta cuantía retribuye y compensa todas y cada una de las condiciones y características particulares de desempeño, así como la valoración general del puesto.

Las particulares condiciones de desempeño del puesto incluyen, entre otras, que el mismo se preste en el exterior; el margen de riesgo/peligrosidad de imposible prevención, asociados al específico desempeño del puesto en razón a la autoridad a la que dan servicio; la especial responsabilidad; la obligación de desarrollar las funciones propias de la categoría, sea cual sea el modelo, características y tonelaje del vehículo a utilizar y la especial dedicación hasta el límite de la jornada fijada y la especial disponibilidad establecidas en el número 2 anterior.

8. Todas las anteriores circunstancias y condiciones particulares de desempeño de este tipo de puestos, han sido valoradas en la asignación del importe de complemento específico asignado al mismo, por lo que se encuentran económicamente compensadas por este, no procediendo la asignación a los puestos, ni la percepción por sus ocupantes, de ningún tipo de “plus” que retribuya conceptos ya incorporados a los importes del complemento de destino y del complemento específico.

9. El procedimiento de provisión de los puestos de trabajo de conductor de cargo electo será el de libre designación, sin perjuicio de lo establecido en el anexo II.

10. Con carácter general, este tipo de puestos de trabajo serán desempeñados por personal funcionario.

Cuando se trate de puestos de naturaleza laboral y ocupados por personal laboral fijo, se adoptarán las medidas necesarias para la homologación retributiva de este tipo de puestos de trabajo de personal laboral, a los de personal funcionario, en los términos que procedan, de modo tal, que el conjunto de la retribución de uno y otro tipo de puesto sea la misma con independencia de su naturaleza laboral o funcional. En este sentido, las menciones del presente acuerdo al complemento específico se entenderán realizadas en relación a complemento retributivo equivalente. Asimismo, las referencias a pluses y al complemento de destino habrán de entenderse como referenciadas a los complementos homólogos o equivalentes de personal laboral.

11. La configuración de esta nueva tipología de puesto de trabajo en las relaciones de puestos de trabajo y plantillas, se efectuará en la fecha y términos establecidos en el “plan de ordenación” que se regula en el anexo II. Desde la fecha de creación de los puestos de trabajo en la RPT será de aplicación al desempeño de estos puestos la regulación aquí prevista.

#### B) Puesto de “conductor de incidencias”

1. Se configuran como puestos de “conductor de incidencias” aquellos cuyo cometido es el ejercicio de sus funciones en relación a la cobertura de los servicios generales y ordinarios relacionados con las tareas de conducción y mantenimiento de todo tipo de vehículos, traslado de personas, enseres, paquetes o correo, entre otros, necesarios para el normal

funcionamiento administrativo, así como los relacionados con la cobertura de servicios específicos en función de la concreta unidad de adscripción, tales como la conducción de maquinaria de obras públicas, vehículos de conservación del medio ambiente, de recogida de residuos, camiones, camiones grúa, camiones contenedores, o traslado de animales, entre otros.

2. Su jornada anual es la ordinaria fijada en el artículo 11 del acuerdo sobre condiciones de trabajo comunes a personal funcionario y laboral para el período 2008-2011, en los términos previstos en el mismo. Ello sin perjuicio de las previsiones específicas establecidas en el anexo II de este acuerdo para quienes pasen a ocupar este tipo de puesto de trabajo, proviniendo de un puesto “de tipo B”, con asignación del complemento personal transitorio establecido en dicho anexo.

El horario de estos puestos de trabajo será de 00.08 a 15.00 para el turno de mañana, de 22.00 a 07.00 horas para el turno de noche y de 15.00 a 22.00 horas para los puestos de trabajo con turno de tarde en las unidades y dependencias excluidas del ámbito de aplicación del acuerdo de 22 de julio de 2010, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se fija la hora de cierre de las dependencias administrativas a las diecisiete.

3. Además de los turnos y horarios anteriormente previstos, se establece un nuevo horario, de 10.30 a 17.30, en jornada continua. Este horario se asignará, desde el 16 de septiembre de 2010, a los puestos de trabajo que resultan necesarios, en función de los análisis oportunos, para la cobertura de las nuevas necesidades de la Administración hasta las diecisiete horas.

4. La pausa retribuida de treinta minutos regulada en el artículo 11.5 del acuerdo-convenio de la Mesa General de Negociación de los Empleados Públicos de 21 de noviembre de 2008, sobre condiciones de trabajo comunes al personal funcionario y laboral del Ayuntamiento de Madrid y de sus organismos autónomos para el período 2008-2011, se disfrutará por el personal que ocupe puestos a los que se les asigne este horario de 10.30 a 17.30, entre las 13.00 y las 14.30 horas.

5. La asignación de turno y horario a este tipo de puestos de trabajo se efectúa en función de las necesidades apreciadas, tras los análisis oportunos, para la cobertura de las nuevas necesidades de la Administración, en los términos previstos en el anexo II.

6. Los ocupantes de este tipo de puestos, por razón de la especificidad del servicio, no podrán flexibilizar su horario ni a la entrada ni a la salida.

7. El importe de complemento específico asignado al puesto de “conductor de incidencias de jornada ordinaria” se fija en un importe de 10.500 euros.

8. Esta cuantía retribuye y compensa todas y cada una de las condiciones y características particulares de desempeño, así como la valoración general del puesto. Las condiciones de prestación del servicio incluyen, entre otras, que el mismo se preste en el exterior; el margen de riesgo/peligrosidad de imposible prevención asociados a la propia actividad; la especial responsabilidad y la obligación de desarrollar las funciones propias de la categoría, sea cual sea el modelo, características y tonelaje del vehículo a utilizar, así como la especial dedicación que la jornada establecida comporta y, en su caso, la especialidad horaria.

9. Cuando se trate de puestos de naturaleza laboral, sin perjuicio de las adecuaciones posteriores que resulten necesarias en virtud del “plan de ordenación” previsto en el anexo II, se adoptarán las medidas necesarias para la homologación retributiva de este tipo de puestos de trabajo de personal laboral, a los de personal funcionario, en los términos que procedan, de modo tal, que el conjunto de la retribución de uno y otro tipo de puesto sea la misma con independencia de su naturaleza laboral o funcionarial. En este sentido, las menciones del presente acuerdo al complemento específico se entenderán realizadas en relación a complemento retributivo equivalente. Asimismo, las referencias a pluses y al complemento de destino habrán de entenderse como referenciadas a los complementos homólogos o equivalentes de personal laboral.

10. Conforme a lo establecido en el número anterior y por considerarse, en su conjunto, la presente regulación, más beneficiosa que la hasta ahora aplicable, desde el 16 de septiembre de 2010, se suprimirán de estos puestos de trabajo todos los pluses o complementos que pudieran tener asignados, con independencia de su origen, no procediendo la posterior asignación a los mismos, ni la percepción por sus ocupantes, de ningún tipo de “plus” o complemento que retribuya conceptos ya incorporados a los importes del complemento de destino y del complemento específico.

De esta previsión se exceptúa, exclusivamente, el plus de nocturnidad para los puestos de trabajo con turno de noche.

11. Las condiciones de desempeño de los puestos de “conductor de incidencias” entrarán en vigor el 16 de septiembre de 2010, sin perjuicio de las adecuaciones posteriores que resulten necesarias, en virtud del “plan de ordenación” previsto en el anexo II.

12. El procedimiento de provisión de los puestos de conductor de incidencias será el de Concurso de Méritos.

## ANEXO II

### PLAN DE ORDENACIÓN DE RECURSOS HUMANOS

#### I

En la Administración municipal las necesidades de puestos de trabajo de conductor se han visto sustancialmente alteradas por la concurrencia de varios factores.

- A) En primer término, en el debate sobre el Estado de la Ciudad, celebrado el 26 de mayo, el alcalde de Madrid, ante la singularidad de las circunstancias derivadas de la grave crisis por la que atraviesa la economía y atendiendo a la exigencia de reducción del gasto impuesta a las entidades locales por el Real Decreto-Ley 8/2010, de 20 de mayo, por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público, anunció una serie de medidas que permitirán al Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos una importante reducción del gasto.

Entre dichas medidas se encuentran:

- La supresión del coche oficial de uso exclusivo de los titulares de órganos directivos (coordinadores generales, directores generales, gerentes de organismos autónomos y gerentes de Juntas de Distrito, entre otros) y, paralelamente, la paulatina sustitución de la actual flota de vehículos por otros de gama más baja y de bajas emisiones, así como su adecuación, de cara a su reducción. La eliminación del uso exclusivo de vehículo oficial por los titulares de órganos directivos, supone que desaparezca también la necesidad de mantener los puestos de trabajo de conductor actualmente asignados a aquellos.
- La determinación de la hora de cierre de las dependencias administrativas a las diecisiete, medida esta que incide en esta categoría de personal, como en otras y cuya efectiva aplicación, exige modificar los turnos y horarios que actualmente se extienden más allá de las diecisiete horas, en las dependencias administrativas cuyo cierre a tal hora se ha determinado.

- B) Por otra parte, en los últimos tiempos se ha evidenciado la necesidad de creación de una tipología específica de puesto de trabajo para el servicio de los titulares de órganos superiores y cargos electos. Ello porque, como ocurre en relación a otras categorías, en el ámbito de esta Administración las categorías de personal funcionario de “oficial mecánico conductor” y de “conductor” de personal laboral, han generado la configuración de diferentes tipos de puestos que, con la misma denominación, tenían asignados diferentes importes de complemento específico en las relaciones de puestos de trabajo y plantillas presupuestarias.

Ello ha llevado a la distinción entre puestos de complemento específico “de tipo A” (de importes superiores y al servicio de autoridades, con carácter general), “de tipo B” (de importes medios y al servicio de autoridades-directivos, con carácter general) y “de tipo C/N” (de importes inferiores y para la cobertura de incidencias), sin que, sin embargo, se encuentren suficientemente identificadas, mediante la oportuna regulación, las necesarias diferencias en relación a los requerimientos y las particulares condiciones de desempeño de cada uno de estos diferentes tipos de puestos.

Esta configuración ha generado numerosas disfunciones, tanto para los empleados públicos (en especial, para los que venían ocupando puestos de complemento específico “de tipo A”), como para la propia organización, propiciando un elevado volumen de litigiosidad que los tribunales de justicia han venido resolviendo de manera diversa, ante la ausencia de concreción sobre lo que cada puesto retribuye mediante el diferente importe de complemento específico, en cada caso.

Estos resultados deben evitarse, sin duda, en aplicación de los principios de equidad, eficacia y eficiencia que deben regir la actividad de la Administración.

Por estas y otras razones, resulta indispensable regular adecuadamente las diferentes tipologías de puestos de trabajo de conductor.

Ello ha requerido la creación una específica tipología de puesto de “conductor de cargo electo”, a la que se asigna un turno y horario (de mañana o de tarde) y respecto de la que se cifra la jornada máxima de promedio semanal, poniendo fin a la actual prestación de servicio en horario indistinto de mañana y tarde y de la, hasta ahora, no delimitada jornada laboral de los conductores al servicio de dichas autoridades, indeterminación que ha generado, entre otras cosas, acciones de la Inspección de Trabajo en requerimiento a la Administración de una solución acorde con la legislación básica reguladora de la jornada laboral.

Este nuevo tipo de puesto de trabajo, “conductor de cargo electo”, difiere completamente del actualmente existente de complemento específico “de tipo A” en las condiciones particulares de desempeño tal y como se desprende de su regulación en virtud del anexo I y, en consecuencia, en las condiciones retributivas. El número de puestos de trabajo de este tipo de conductor, será el que resulta necesario para dar servicio a la totalidad de dichas autoridades.

La creación del nuevo tipo de puesto de trabajo, “conductor de cargo electo”, unida a la supresión del uso exclusivo de vehículo oficial por los titulares de órganos directivos, comportan, necesariamente, la supresión de los actuales puestos “de tipo A” y “de tipo B”.

Asimismo, la creación del nuevo tipo de puesto de trabajo de “conductor de cargo electo”, con la consiguiente necesidad de supresión de los puestos “de tipo A” y “de tipo B”, la necesidad de la paulatina reducción de la actual flota de vehículos, así como la determinación de la hora de cierre de las dependencias administrativas a las diecisiete horas, ha puesto manifiesto la necesidad de transformar todos los actuales puestos “de tipo C/N” en puestos de “conductor de incidencias” regulados conforme a lo establecido en el anexo I de este acuerdo y dotados, tras la oportuna valoración, de un importe único de complemento específico. En este caso, procede la transformación ante la identidad de las funciones y la sustancial coincidencia en cuanto las particulares condiciones de desempeño con las que eran propias de aquellos “de tipo C/N”.

En definitiva, desde el 16 de septiembre de 2010 las dos tipologías de puestos de trabajo de naturaleza funcionarial y/o laboral de conductor serán, únicamente, la de “conductor de cargo electo” y la de “conductor de incidencias”.

En su conjunto, estas medidas, enmarcadas en el contexto económico actual, generan un nuevo escenario en relación a las necesidades de puestos de conductor de la organización municipal.

## II

Por todo lo anterior, se ha hecho indispensable un análisis de la situación actual en cuanto a tipología, número, horario y distribución de los puestos de trabajo de conductor, así como de las nuevas necesidades conforme a los dos nuevos tipos de puestos que se crean, para garantizar la adecuación del personal en términos de eficacia y eficiencia y, en definitiva, la óptima utilización de los recursos humanos disponibles. Determinada, en dichos términos, la plantilla tipo o plantilla ideal de estos puestos de trabajo, se aprecia un excedente de plazas en la plantilla actual, que se cifra en 28 puestos.

Por ello, se hace necesaria la aprobación de un plan de ordenación de recursos humanos relativo a los puestos de trabajo y efectivos con categoría de oficial mecánico conductor (y de conductor de personal laboral) del Ayuntamiento de Madrid y sus Organismos autónomos.

Dado que los actuales puestos de conductor con complemento específico “de tipo A” y “de tipo B” desaparecen y se amortizan, resulta un excedente de efectivos. Los funcionarios de carrera y personal laboral fijo que integran este excedente son sujeto de reasignación.

Esta reasignación se aborda en el plan y se llevará a efecto (en la medida posible, en función de las nuevas necesidades), a los nuevos puestos de “conductor de cargo electo”, en virtud de la consideración de que este nuevo puesto puede ser calificado, a estos efectos, de “puesto similar”, conforme exige la normativa de supletoria aplicación en esta materia.

La amortización de los puestos “de tipo A” y “de tipo B” supone la desaparición de las causas que justificaron los nombramientos interinos y las contrataciones temporales, por lo que, su necesaria consecuencia, es el cese del mencionado personal que ocupaba aquellos

puestos, con efectos del 15 de septiembre de 2010. No obstante, a la vista de la plantilla tipo o plantilla ideal establecida para el conjunto de puestos de conductor en la Administración municipal, se establece en el presente la preferencia de este personal para la cobertura de las nuevas necesidades de la organización, por lo que le serán ofrecidas las plazas que, formando parte de dicha plantilla tipo, resulten de necesaria cobertura, para su adscripción temporal a las mismas con efectos del 16 de septiembre de 2010.

Atendiendo a las consecuencias que tiene sobre la plantilla de “conductores de incidencias” la necesidad de reasignar efectivos que venían ocupando puestos “de tipo B” (ahora suprimidos) y atendiendo, asimismo, a la incidencia de las medidas de desaparición del turno de tarde de las dependencias administrativas cuyo cierre se ha establecido a las diecisiete horas y de la necesaria reducción de la flota de vehículos disponibles en la Administración municipal y analizadas, en función de dichos factores, las nuevas necesidades reales de la organización, se ha determinado la plantilla tipo o plantilla ideal para el conjunto de puestos de conductor, resultando un excedente de 28 puestos de “conductores de incidencias” en la plantilla actual.

La necesidad de abordar la reasignación de funcionarios de carrera y personal laboral fijo, comporta la provisión de los puestos de “conductor de incidencias” ocupados por interinos, ya que ahora han de destinarse a dicha reasignación, conforme a la normativa vigente.

### III

El plan de ordenación de recursos humanos, plan de empleo, en la denominación utilizada por la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, relativo a los puestos de trabajo y efectivos con categoría de oficial mecánico conductor (y de conductor de personal laboral) del Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos, se desarrolla en virtud de las previsiones legales contenidas en el Estatuto Básico del Empleado Público, en la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, y, aplicando el principio de supletoriedad de la normativa existente, conforme a lo establecido en el Real Decreto 364/1995, de 10 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Ingreso del Personal al Servicio de la Administración General del Estado y de Provisión de Puestos de Trabajo y Promoción Profesional de los Funcionarios Civiles de la Administración General del Estado (en adelante Real Decreto 364/1995).

De conformidad con lo previsto en el artículo 69 del Estatuto Básico del Empleado Público, la planificación de los recursos humanos en las Administraciones públicas tendrá como objetivo contribuir a la eficacia en la prestación de los servicios y la eficiencia en la utilización de los recursos económicos disponibles mediante la dimensión adecuada de sus efectivos, su mejor distribución, formación, promoción profesional y movilidad. A tales efectos se faculta a las Administraciones públicas a aprobar planes para la ordenación de sus recursos humanos que incluyan entre otras medidas, el análisis de las disponibilidades y necesidades de personal, previsiones sobre modificaciones de estructuras de puestos de trabajo y medidas de movilidad forzosa.

Por su parte, el artículo 18.1 de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, precepto vigente de conformidad con el apartado 3 de la disposición final cuarta del Estatuto Básico del Empleado Público, establece:

“Las Administraciones públicas podrán elaborar planes de empleo, referidos tanto a personal funcionario como laboral, que contendrán de forma conjunta las actuaciones a desarrollar para la óptima utilización de los recursos humanos en el ámbito a que afecten, dentro de los límites presupuestarios y de acuerdo con las directrices de política de personal.

Las actuaciones previstas para el personal laboral en los planes de empleo se desarrollarán conforme a la normativa específica del ordenamiento jurídico laboral.

Los planes de empleo podrán contener las siguientes previsiones y medidas:

- a) Previsiones sobre modificación de estructuras organizativas y de puestos de trabajo.
- b) Suspensión de incorporaciones de personal externo al ámbito afectado, tanto las derivadas de oferta de empleo como de procesos de movilidad.
- c) Reasignación de efectivos de personal.
- d) Establecimiento de cursos de formación y capacitación.
- e) Autorización de concursos de provisión de puestos limitados al personal de los ámbitos que se determinen.
- f) Medidas específicas de promoción interna.
- g) Prestación de servicios a tiempo parcial.

- h) Necesidades adicionales de recursos humanos que habrán de integrarse, en su caso, en la Oferta de Empleo Público.
- i) Otras medidas que procedan en relación con los objetivos del plan de empleo”.

Por otra parte, el artículo 20.1.g) de la citada Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, también vigente, establece:

“Los funcionarios cuyo puesto sea objeto de supresión, como consecuencia de un plan de empleo, podrán ser destinados a otro puesto de trabajo por el procedimiento de reasignación de efectivos.

La reasignación de efectivos como consecuencia de un plan de empleo se efectuará aplicando criterios objetivos relacionados con las aptitudes, formación, experiencia y antigüedad que se concretarán en el mismo.

La adscripción al puesto adjudicado por reasignación tendrá carácter definitivo”.

El Reglamento de Ordenación del Personal del Ayuntamiento de Madrid, en el artículo 12.2 establece que “Cuando las necesidades del servicio lo exijan, los puestos de trabajo podrán cubrirse mediante redistribución de efectivos o por reasignación de efectivos como consecuencia de un plan de empleo, de acuerdo con lo previsto en la legislación que resulte de aplicación”.

Por su parte, el artículo 60 del Real Decreto 364/1995, de 10 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Ingreso del Personal al Servicio de la Administración General del Estado y de Provisión de Puestos de Trabajo y Promoción Profesional de los Funcionarios Civiles de la Administración General del Estado, establece una serie de fases diferentes para la reasignación de efectivos, que persiguen que esta se lleve a cabo en primer término, en puesto “similar” en el mismo departamento ministerial, incluyendo como parte del mismo los organismos adscritos a él y si ello no fuera posible, en una segunda fase, en puesto “similar” en otro departamento y de no ser posible, por último, podrán ser reasignados a puesto que guarde “semejanza” en otros departamentos.

Tratándose de norma supletoria, ha de determinarse, a estos efectos, qué debe considerarse en la Administración municipal equivalente a un departamento ministerial, y ha de concluirse que tal equivalencia opera respecto de cada una de las Áreas de Gobierno, cada uno de los organismos autónomos, cada una de las Juntas Municipales de Distrito, ello, porque el Ayuntamiento de Madrid ha delimitado el concepto de “departamento” a efectos de provisión, en el artículo 15.3 del Reglamento de Ordenación del Personal del Ayuntamiento de Madrid, y la Secretaría General del Pleno (en este último caso, por integrar la totalidad de los grupos políticos).

Cuando, en adelante, en el presente plan se aluda a “departamento” habrá de entenderse que la mención se refiere a estos ámbitos.

#### IV

Este plan de conformidad con lo establecido en la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público, ha sido precedido de la necesaria negociación. Tratándose de negociación de condiciones de trabajo comunes a personal funcionario y laboral, la negociación se ha llevado a efecto en el seno de la Mesa General de Negociación de los Empleados Públicos, habiéndose alcanzado acuerdo al respecto.

#### Fases del plan

El presente plan de ordenación se desarrollará en las siguientes fases:

1.<sup>a</sup> *Supresión de los puestos de trabajo identificados en el presente acuerdo bajo la denominación de conductor con complemento específico “tipo A” y conductor con complemento específico “tipo B” y medidas consecuentes a adoptar.*—En virtud del establecimiento, creación y regulación de la nueva tipología de puesto de trabajo “conductor de cargo electo” y de la eliminación del uso exclusivo de vehículo oficial para los titulares de órganos directivos, ya no resultan necesarios los actuales puestos de conductor con complemento específico “tipo A”, dado que la nueva regulación del puesto “conductor de cargo electo”, viene a dar respuesta completa y adecuada a las nuevas necesidades de la Administración municipal respecto de la cobertura del servicio a dichas autoridades, y de conductor con complemento específico “tipo B” en atención a que se suprime el servicio exclusivo al personal directivo.

La definición y regulación del nuevo puesto de trabajo “conductor de cargo electo” da respuesta, asimismo, a los problemas que venían planteándose en relación a la jornada a desarrollar por los conductores de autoridades y constituye, en definitiva, un nuevo tipo de puesto, similar en procedimiento de provisión y funciones a los antiguos puestos de conductor con complemento específico “tipo A” y conductor con complemento específico “tipo B”, pero del todo novedosa en las condiciones de desempeño del puesto.

Por ello, con fecha 15 de septiembre de 2010, se amortizarán en las relaciones de puestos de trabajo, todos los puestos de personal funcionario encuadrables en cualquiera de los dos antiguos tipos de puestos de conductor con complemento específico “tipo A” y conductor con complemento específico “tipo B” o de personal laboral asimilables.

La supresión y amortización de las plazas lleva aparejadas las siguientes consecuencias:

- Cese de los funcionarios interinos o extinción de la relación laboral temporal (o indefinida no fija, en su caso), con efectos del 15 de septiembre de 2010, de los empleados que ocupaban puestos encuadrables en las tipologías de conductor con complemento específico “tipo A” y conductor con complemento específico “tipo B”, o puestos asimilables de naturaleza laboral.

El cese del mencionado personal se produce como consecuencia de la amortización de los puestos de conductor con complemento específico “tipo A” y conductor con complemento específico “tipo B”, o puestos asimilables de naturaleza laboral y/o en razón a la existencia de un excedente de efectivos de conductores funcionarios de carrera o personal laboral fijo de los mencionados tipos A y B, que han visto suprimido sus puestos y que ocuparán, por reasignación, los puestos de la nueva tipología.

Todo ello supone la desaparición de las razones de urgencia y necesidad que motivaron los nombramientos interinos o que justificaban las contrataciones temporales, ya que la prestación del servicio desarrollado, cuando se mantenga la necesidad, quedará provista por funcionarios de carrera o personal laboral fijo.

No obstante, a la vista de la plantilla tipo o plantilla ideal establecida en este plan de ordenación para el conjunto de puestos de “conductor de incidencias” en la Administración municipal, este personal interino se integrará en la relación nominal a que se refiere el apartado B.4 de la segunda fase de este plan, para, una vez incluido en la misma con los criterios referidos en el mencionado apartado, cubrir, por el orden asignado en dicha relación nominal, las nuevas necesidades de “conductor de incidencias” establecidas en la plantilla tipo o plantilla ideal no cubiertas conforme a lo previsto en el número anterior por personal funcionario de carrera o personal laboral fijo.

- Necesidad de reasignación a otros puestos de trabajo de los efectivos que ocupen, como funcionarios de carrera o como personal laboral fijo a fecha 2 de septiembre de 2010, los puestos de conductor de complemento específico “tipo A” y de conductor de complemento específico “tipo B”. Esta reasignación de efectivos se llevará a cabo conforme al siguiente procedimiento:

- a) Reasignación definitiva de los funcionarios de carrera y del personal laboral fijo de la categoría “oficial mecánico conductor” y “conductor” que ocupen, a fecha 2 de septiembre de 2010, con carácter definitivo o en virtud de adscripción provisional, puestos de conductor “de tipo A”:

Esta reasignación trae causa de la supresión del puesto conductor de complemento específico “tipo A” y de la creación y definición del puesto “conductor de cargo electo”, que viene a dar respuesta completa y adecuada a las nuevas necesidades de la Administración municipal respecto de la cobertura del servicio a dichas autoridades y constituye, en definitiva, un nuevo tipo de puesto, similar en procedimiento de provisión y funciones a los antiguos puestos de conductor con complemento específico “tipo A” y similar también en procedimiento de provisión y en funciones (aunque en menor medida que el puesto de conductor tipo “A”) los antiguos puestos de conductor con complemento específico “tipo B” y, en este caso, similar también en condiciones retributivas.

Por ello y conforme a lo previsto en el artículo 60.3 del Real Decreto 364/1995, el mencionado personal será reasignado a puestos de “conductor de cargo electo” por razón de las similitudes existentes en el procedimiento de provisión y funciones entre los puestos suprimidos de conductor “tipo A” y los de la nueva tipología.

A estos efectos, el mencionado personal será reasignado, siempre que sea posible en atención a las necesidades reales determinadas, en los puestos creados de “conductor de cargo electo” en el ámbito del mismo “departamento” en el que venían prestando servicio.

Si existieran varias necesidades de esta nueva tipología en el mismo “departamento” con diferentes turnos de trabajo, los empleados funcionarios de carrera y personal laboral fijo objeto de esta reasignación, que anteriormente ocupaban puestos “de tipo A” en dicha unidad, podrán elegir, por orden de antigüedad en la categoría de “conductor” u “oficial mecánico conductor” en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos entre esas plazas de turno de mañana o de tarde. Si existiera empate en función de tal criterio objetivo, se dirimirá acudiendo a la antigüedad en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos, y de persistir el empate, se acudirá al orden alfabético a partir de la letra “J”, conforme al sorteo publicado por resolución de 26 de enero de 2010, de la Secretaría de Estado para la Función Pública, por la que se hace público el resultado del sorteo a que se refiere el Reglamento General de Ingreso del Personal al servicio de la Administración del Estado (“Boletín Oficial del Estado” de 5 de febrero de 2010).

De conformidad con lo previsto en el citado artículo 60.3.2.<sup>a</sup> del Real Decreto 364/1995, de 10 de marzo, una vez finalizado el proceso anterior se convocará a los funcionarios de carrera o laborales fijos que no hayan podido ser reasignados en el ámbito de su mismo “departamento” con el fin de ofertarles las vacantes de “conductor de cargo electo” que no hubieran podido ser cubiertas en otros “departamentos” en el proceso anterior, al objeto de efectuar su reasignación con carácter definitivo a estos puestos conforme al criterio de elección por mayor antigüedad en la categoría de “conductor” u “oficial mecánico conductor” en el Ayuntamiento de Madrid. Si existiera empate en función de tal criterio objetivo, se dirimirá acudiendo a los mismos criterios establecidos en el párrafo anterior.

Esta reasignación tendrá carácter obligatorio, al tratarse de puesto dentro del mismo municipio. Los funcionarios reasignados serán nombrados con carácter definitivo en estas plazas de conformidad con la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública y el Real Decreto 364/1995, de 10 de marzo, todo ello sin perjuicio de la posterior aplicación de la normativa reguladora de los puestos de libre designación, sistema de provisión con el que están configurados estos puestos.

No obstante lo previsto en el presente apartado, el personal funcionario de carrera y el personal laboral fijo de la categoría “oficial mecánico conductor” y “conductor” proveniente de puesto de conductor “de tipo A”, cuyo cometido esencial no fuera el servicio a autoridades con anterioridad al 2 de septiembre de 2010, podrá optar por su reasignación en puesto de conductor de incidencias, en virtud de la similitud funcional con esta última tipología de puesto. Esta opción por ser reasignado en puesto de conductor de incidencias comportará su reasignación con los mismos criterios que a los ocupantes de puestos “de tipo B” a los que deba reasignarse en puesto de conductor de incidencias y será manifestada cuando sean ofertadas a los conductores “de tipo A” las plazas de “conductor de cargo electo”.

- b) Reasignación definitiva (en la medida posible, en función de las necesidades reales determinadas) a puestos de “conductor de cargo electo”, de los funcionarios de carrera y del personal laboral fijo de la categoría “conductor” y “oficial mecánico conductor” que ocupe, a fecha 2 de septiembre de 2010, con carácter definitivo o en virtud de adscripción provisional, puestos de conductor de “tipo B”:

Esta reasignación trae causa de la supresión de la tipología de puestos de conductor de complemento específico “tipo B” y del carácter excedentario de estos efectivos.

Una vez finalizado el proceso anterior de reasignación de efectivos de conductores “tipo A” en los puestos de “conductor de cargo electo”, en los puestos de esta última tipología que no hayan sido cubiertos, se reasignará a los actuales funcionarios de carrera o personal laboral fijo de la categoría “conductor” y “oficial mecánico conductor” que ocupan con carácter definitivo o

provisional puestos de “conductor tipo B” a fecha 2 de septiembre de 2010. Habida cuenta que, en este caso, la similitud de cara a la reasignación, puede predicarse tanto con el nuevo puesto de “conductor de cargo electo”, por razón de la similitud retributiva del puesto de “conductor tipo b” y la nueva tipología de “conductor de cargo electo”, como con el nuevo puesto de “conductor de incidencias”, por razón de las concretas funciones y procedimiento de provisión, se ofertará al mencionado personal su voluntaria reasignación en uno u otro nuevo tipo de puesto.

A estos efectos, al mencionado personal se le ofertarán las necesidades reales de puestos de “conductor de cargo electo”, en primer lugar, en el ámbito del mismo “departamento” en el que se venía prestando servicio. Si existieran varias necesidades de esta nueva tipología en el mismo “departamento” (necesidades a ofertar, en primer lugar) con diferentes turnos de trabajo, los empleados funcionarios de carrera y personal laboral fijo objeto de esta reasignación que anteriormente ocupaban puestos “de tipo B” en dicha unidad, podrán elegir, por orden de antigüedad en la categoría de “oficial mecánico conductor” o de “conductor” en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos entre esas plazas de turno de mañana o de tarde. Si existiera empate en función de tal criterio objetivo, se dirimirá acudiendo a la antigüedad en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos, y de persistir el empate, se acudirá al orden alfabético a partir de la letra “J”, conforme al sorteo publicado por resolución de 26 de enero de 2010, de la Secretaría de Estado para la Función Pública, por la que se hace público el resultado del sorteo a que se refiere el Reglamento General de Ingreso del Personal al servicio de la Administración del Estado (“Boletín Oficial del Estado” de 5 de febrero de 2010).

En segundo lugar, al mencionado personal se le ofertarán las necesidades reales de puestos de “conductor de cargo electo” aún pendientes de cobertura en otros “departamentos”.

Este personal podrá manifestar su opción por ocupar, en el mismo o en otro “departamento”, puesto de “conductor de cargo electo” (siempre en función de las necesidades establecidas de esta tipología de puestos), o por ocupar, en los términos establecidos en la fase segunda del presente plan, puesto de “conductor de incidencias”. Para ello, se convocará a este colectivo de personal a un acto público, en el que irán manifestando su opción de manera expresa, por orden de mayor antigüedad en la categoría de “conductor” u “oficial mecánico conductor” en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos. Si existiera empate en función de tal criterio objetivo, se dirimirá acudiendo a los mismos criterios previstos anteriormente.

De no cubrirse la totalidad de necesidades de puestos de “conductor de cargo electo”, en virtud de la opción voluntaria establecida anteriormente, dichas necesidades no provistas se cubrirán por reasignación forzosa del personal que ocupaba puesto de conductor “de tipo B”, pendiente de reasignación, por orden de menor a mayor antigüedad en la categoría de “conductor” u “oficial mecánico conductor” en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos. Si existiera empate en función de tal criterio objetivo, se dirimirá acudiendo a los mismos criterios previstos anteriormente.

Formuladas las opciones y reasigando el personal necesario en virtud de lo previsto en el párrafo anterior, la reasignación tendrá carácter obligatorio, al tratarse de puesto dentro del mismo municipio. Los funcionarios reasignados serán nombrados con carácter definitivo en estas plazas de conformidad con la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, y el Real Decreto 364/1995, de 10 de marzo, todo ello sin perjuicio de la posterior aplicación de la normativa reguladora de los puestos de libre designación, sistema de provisión con el que están configurados estos puestos. El personal que no pueda optar por su reasignación a puesto de “conductor de cargo electo” por inexistencia de necesidades de esta tipología, será reasignado en puestos de “conductor de incidencias” con arreglo a lo previsto en la siguiente fase.

2.<sup>a</sup> *Determinación de la plantilla tipo de puestos de trabajo de “conductor de incidencias”, procedimiento para la reasignación de efectivos en dichos puestos y ajustes de plantilla:*

- A) Determinación de la plantilla tipo o plantilla ideal: una vez culminada la fase primera y cubierta la totalidad de los puestos de trabajo de “conductor de cargo electo” se determina, en cada “departamento” y con arreglo a las nuevas necesidades, la plantilla tipo o plantilla ideal de puestos de trabajo de “conductor de incidencias” con indicación del turno y horario asignados a cada puesto de trabajo en función de las necesidades objetivas del servicio.

De la determinación de la plantilla tipo o plantilla ideal establecida para esta tipología de puestos, resulta un excedente global de 28 puestos de la plantilla actual de conductores de incidencias. Dado que en la plantilla actual de este tipo de puestos hay un número muy superior de interinos, deben amortizarse 28 plazas de conductor de incidencias de las actualmente ocupadas por interinos, con el consiguiente cese de estos al finalizar las causas que justificaron los nombramientos interinos y/o las contrataciones temporales.

La identificación de estas 28 plazas concretas se efectúa en este plan con el criterio de impactar lo menos posible en el empleo y, por ello, las mencionadas plazas a amortizar se identifican del siguiente modo:

- En primer término, se amortizan las vacantes existentes, con el fin de impactar en el empleo lo menos posible. El número de vacantes disponibles para su amortización es de diez.
- A partir de dicha cifra, las restantes 18 plazas excedentarias en el conjunto de la plantilla de conductores de incidencias, se identifican en función del criterio del menor impacto posible en el empleo. Así, habida cuenta que en la Administración General del Estado se ha resuelto un proceso selectivo para esta categoría, en el que han resultado adjudicatarios de plaza en aquella Administración 18 empleados interinos de esta Administración municipal, serán estos los sujetos de cese, con efectos del 1 de octubre de 2010, amortizándose las plazas que ocupan con independencia de que estén previstas en la plantilla tipo o plantilla ideal.

- B) Reasignación de efectivos en puestos de conductor de incidencias: llevada a efecto la amortización de plazas excedentarias a que se refiere el apartado A anterior, se procederá a reasignar en los puestos de trabajo de “conductor de incidencias” determinados en la plantilla tipo o plantilla ideal, al personal pendiente de reasignación. En esta fase participará el personal oficial mecánico conductor o conductor que ocupe puestos “de tipo C” cuyo puesto de trabajo sea calificado en su “departamento de excedentario” como puesto de trabajo de “conductor de incidencias” en su turno y horario, así como el personal oficial mecánico conductor o conductor que ocupe puesto “de tipo B” suprimido y que no haya sido reasignado en la fase primera.

Bajo la premisa de garantizar, en lo posible, al personal objeto de reasignación en esta fase del plan, el mantenimiento del turno que actualmente tiene asignado, la reasignación de esos efectivos en puestos de trabajo de “conductor de incidencias” se desarrollará en los siguientes términos:

1. Determinada la plantilla tipo por “departamento” y asignado a cada puesto de trabajo turno y horario, será mantenido en su actual puesto el personal funcionario de carrera y el personal laboral fijo del “departamento” hasta que, por orden de mayor a menor antigüedad en la categoría de “conductor” u “oficial mecánico conductor” en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos, se complete la cobertura por dicho personal de los puestos de trabajo establecidos para cada turno y horario.
2. Una vez hecho lo anterior será declarado excedentario, en cada “departamento” el personal funcionario de carrera y el personal laboral fijo que exceda de las necesidades establecidas para cada turno y horario en el “departamento”.
3. El personal excedentario a resultas de lo establecido en los números anteriores, será reasignado a puestos de trabajo de “conductor de incidencias” en otros “departamentos” con arreglo al siguiente sistema:
  - Al mencionado personal le serán ofertados todos los puestos de trabajo de “conductor de incidencias” existentes en la plantilla tipo o plantilla ideal

determinada que no se encuentren ocupados por personal funcionario de carrera o por personal laboral fijo. En consecuencia, les serán ofertados para su reasignación, los puestos de “conductor de incidencias” ocupados por interinos, con independencia de que estos últimos estén previstos en la plantilla tipo o plantilla ideal, lo que comportará el cese de todos los interinos en sus puestos con efectos del 15 de septiembre de 2010.

- El personal funcionario de carrera y laboral fijo objeto de reasignación en puesto de “conductor de incidencias” elegirá su puesto de destino por orden de antigüedad en la categoría de “conductor” u “oficial mecánico conductor” en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos. Si existiera empate en función de tal criterio objetivo, se dirimirá acudiendo a la antigüedad en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos y de persistir el empate, se acudirá al orden alfabético a partir de la letra “J”, conforme al sorteo publicado por Resolución de 26 de enero de 2010, de la Secretaría de Estado para la Función Pública, por la que se hace público el resultado del sorteo a que se refiere el Reglamento General de Ingreso del Personal al servicio de la Administración del Estado (“Boletín Oficial del Estado” de 5 de febrero de 2010).

Esta reasignación tendrá carácter obligatorio, al tratarse de puesto dentro del mismo municipio. Los funcionarios reasignados serán nombrados con carácter definitivo en estas plazas de conformidad con la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, y el Real Decreto 364/1995, de 10 de marzo, con efectos del 16 de septiembre de 2010.

- El personal funcionario de carrera y laboral fijo que sea reasignado en esta fase del plan, y pase por tanto a desempeñar un puesto de trabajo de “conductor de incidencias” proviniendo de puesto de trabajo de conductor “de tipo “B” mantendrá, a título exclusivamente personal, las retribuciones que viniera percibiendo hasta ese momento mediante el abono de un “complemento personal transitorio”, absorbible, por la diferencia entre la retribución del puesto de trabajo de conductor “de tipo “B” y la correspondiente al puesto de trabajo de “conductor de incidencias” al que sea adscrito.

La percepción de este complemento personal transitorio viene a significar el respeto de la retribución originaria en el puesto “de tipo B” anteriormente ocupado y ahora suprimido. Dado que el importe asignado al puesto “de tipo B” comportaba no disfrutar de la reducción de jornada diaria durante el período de verano y de la reducción de jornada diaria en la semana fijada por el Ayuntamiento de Madrid con ocasión de la festividad de San Isidro, ni de su compensación convencionalmente cifrada en ocho días anuales de descanso adicional, se mantendrá esta misma condición que ahora queda compensada en el CPT. Asimismo, y por la misma razón, la percepción de ese complemento personal transitorio supone para este personal la realización de una jornada de trabajo de 35 horas semanales, más 3 horas semanales adicionales que se califican como de disponibilidad y en las que, de ser requerido, deberá prestarse el servicio.

Esta garantía retributiva se mantendrá mientras el trabajador permanezca en el puesto de trabajo que justificó su reconocimiento.

En aquellos supuestos en los que, en virtud de los procedimientos de promoción interna y provisión de puestos de trabajo establecidos normativa o convencionalmente, el empleado pase voluntariamente a desempeñar un puesto de trabajo distinto del que justificó la aplicación de la cláusula de garantía retributiva, pasará a percibir, exclusivamente, las retribuciones que para el puesto se establezcan en la correspondiente relación de puestos de trabajo.

Asimismo se mantendrá la garantía retributiva en aquellos supuestos en los que como consecuencia de decisiones de carácter organizativo de la Administración (reasignación de efectivos, planes de ordenación, supresión o modificación de los puestos de trabajo...), el empleado público se vea desplazado del puesto de trabajo que justificó aquel reconocimiento.

4. El personal interino que ocupe puesto de trabajo de “conductor de incidencias” se integrará en una relación nominal ordenada por orden de mayor a menor antigüedad en la categoría de “conductor” u “oficial mecánico conductor” en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos. Si existiera empate en función de tal criterio objetivo, se dirimirá acudiendo a la antigüedad en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos y de persistir el empate, se acudirá al orden alfabético a partir de la letra “J”, conforme al sorteo publicado por resolución de 26 de enero de 2010, de la Secretaría de Estado para la Función Pública, por la que se hace público el resultado del sorteo a que se refiere el Reglamento General de Ingreso del Personal al servicio de la Administración del Estado (“Boletín Oficial del Estado” de 5 de febrero de 2010). Este personal tendrá preferencia para cubrir, interinamente, con efectos del 16 de septiembre de 2010, por el orden asignado en la relación nominal anterior, las nuevas necesidades de “conductor de incidencias”, establecidas en la plantilla tipo o plantilla ideal, no cubiertas conforme a lo previsto en el número anterior por personal funcionario de carrera o personal laboral fijo.
- C) Ajustes finales de plantilla: se ha determinado un número de plazas que se califican de “margen operativo” y que se consideran prescindibles tras el transcurso de un período transitorio de adaptación, con arreglo a las plantillas tipo. Por ello, las vacantes de “conductor de incidencias” que se vayan produciendo hasta el 31 de mayo de 2011, se irán amortizando, con los ajustes consiguientes e inmediatos necesarios, de cara a la completa amortización de las plazas que integran el mencionado margen.

3.<sup>a</sup> *Medidas en relación con la oferta de empleo público.*—El presente plan de ordenación tiene incidencia en las convocatorias de pruebas selectivas que se publiquen a partir de la entrada en vigor del presente acuerdo en ejecución de las Ofertas de Empleo Público aprobadas con anterioridad y aún no convocadas (Ofertas de Empleo Público de 2006, 2008 y 2009), que, por tanto, podrán incluir un número de plazas inferior a las inicialmente anunciadas, como consecuencia de su amortización.

Madrid, a 3 de septiembre de 2010.—El director de la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno, Jesús Espino Granado.

(03/34.197/10)