

ORGANIZACIÓN DE LOS PUESTOS DE TRABAJO

El actual contexto de intensa competencia del sector del automóvil tanto externa como interna en el Grupo PSA, hace preciso evolucionar los sistemas organizativos para que respondan a las necesidades de competitividad del Centro y que permitan crear modos de funcionamiento, comunes y convergentes, a los practicados en el Grupo PSA.

En este sentido en el artículo 23 del Convenio Colectivo se determina la aplicación en el Centro de Vigo de los sistemas de determinación de los tiempos que en cada momento rijan en el Grupo PSA, y a fin de desgranar las implicaciones que dicho principio de funcionamiento produce a día de hoy en la organización actual de los puestos de trabajo de cada uno de los Talleres, se establece lo siguiente:

Organización del tiempo de trabajo.

La actividad de un operario en un puesto del Taller –sin considerar, por tanto, la parte de jornada dedicada a la atención de necesidades fisiológicas– se descompone en tiempo productivo (tiempo cronometrado), entendido éste como el tiempo físico necesario para realizar la producción, y tiempo de no actividad que, a su vez, puede ser de dos clases: bien disponibilidad del operario por falta de carga del puesto, o bien, paradas productivas sobrevenidas por averías de medios, útiles o instalaciones, paradas Andon, faltas de aprovisionamiento o similares.

De modo paralelo, el operario dispone de un Coeficiente Recuperador, fijado para cada puesto atendiendo al conjunto de las operaciones a realizar en el mismo, a fin de recuperarse del esfuerzo físico y mental en que pudiera incurrir durante la realización del trabajo.

Consecuentemente, un principio fundamental para optimizar la organización de los puestos de trabajo es asegurar que los tiempos de no actividad son al menos iguales o superiores al coeficiente recuperador atribuido a cada uno de ellos en función de sus respectivas

condiciones de ejecución; es precisamente esta circunstancia la que asegura el disfrute de dicho Coeficiente a lo largo de la jornada de trabajo.

Organización de los Talleres.

La aplicación de tales principios –fijación del coeficiente recuperador tomando en consideración la visión global del puesto y tiempo de no actividad igual o superior a dicho coeficiente– supone ciertas evoluciones en la organización de los Talleres que se concretan en lo siguiente:

En el caso de Embutición, habida cuenta del ratio de fiabilidad de sus instalaciones y de las limitaciones en la carga de los puestos derivadas del propio funcionamiento del Taller, la aplicación de estos principios permite que el coeficiente recuperador pueda disfrutarse en paradas de línea, en lugar del sistema de relevos utilizado hasta la fecha; en Montaje, se imputarán a Andon todas las paradas o microparadas de Línea; en definitiva, en Ferraje estos principios no suponen modificación alguna, pues este criterio de equilibrado ya se utiliza, y tampoco en Pintura a día de hoy.

Todo ello sin perjuicio de las evoluciones futuras que puedan experimentar estos principios y de las consecuencias que ello pueda tener en la organización de los Talleres o servicios. En estos casos, se convocará a la Comisión Paritaria de Tiempos para informar con antelación sobre la puesta en marcha de los nuevos sistemas; así como del posible impacto que su aplicación pudiera causar en los Talleres, realizando las acciones de formación a sus miembros que al respecto procedan.

Cambios de reparto.

La velocidad de las líneas de Montaje no se variará dentro de un mismo reparto. No obstante, con el propósito de favorecer el correcto aprendizaje por parte de la plantilla y preservar la calidad del proceso y producto, en circunstancias como la fabricación de nuevos modelos o cambios en los repartos con nuevas operaciones, entre otras, se podrá fijar un periodo transitorio para alcanzar la cadencia horaria fijada en reparto, pudiendo modificarse la velocidad al alza o a la baja sin sobrepasar la máxima establecida en el mismo. En estos casos se informará convenientemente a la Comisión Paritaria de Tiempos.

Cumplimiento de la producción.

Sin perjuicio del régimen de preavisos al Comité de Empresa establecidos para el funcionamiento de los turnos variables -de Noche y de Día-, sobre las jornadas laborables del Centro y los horarios de apertura del periodo de producción entrante, se establece la posibilidad de ampliar la jornada diaria prevista para dichos turnos hasta un máximo de 30 minutos, como mecanismo para dar cumplimiento a la producción diaria prevista, así como para el mantenimiento del flujo adecuado de vehículos en curso. La necesidad de su utilización y su concreción horaria se comunicará al personal afectado antes de la última pausa de la propia jornada.

En todo caso, lo regulado por el Acuerdo de funcionamiento del Turno Especial de Noche, de marzo de 2008, mantendrá su vigencia y aplicabilidad, en todo aquello que no colisione con lo aquí acordado.

Pausas de geometría variable.

En aquellas zonas donde, atendiendo a las circunstancias del proceso productivo, se hayan establecido pausas colectivas –ya sea para la atención de necesidades fisiológicas, o ya en concepto de bocadillo– será posible, desplazar cualquiera de dichas pausas un máximo de 20 minutos respecto a su horario habitual en caso de producirse paradas productivas asociadas a averías o de cualquier otra índole. En estos supuestos, deberá garantizarse que el tiempo entre pausas no excede de 2 horas y 30 minutos y que la pausa desplazada mantiene una duración mínima de 10 minutos; todo ello de modo que resulte posible reducir la pérdida de producción asociada a dichas paradas.

En todo caso, se garantizará que, con antelación suficiente, todo el personal afectado estará debidamente informado por su jerarquía de la modificación del horario de la pausa a fin de asegurar su pleno disfrute.

En prueba de conformidad, lo firman en Vigo, a seis de marzo de dos mil doce, de una parte, la Dirección del Centro de Vigo de **PEUGEOT CITROËN AUTOMÓVILES**