

ACUERDO INTERÉS PROFESIONAL ACTIVIDAD TRANSPORTE BIMBO DONUTS IBERIA SAU

2022-2024



BIMBO
Sección Sindical Estatal **FICA**



Edita: Federación de Industria, Construcción y Agro de UGT (UGT FICA)
Avenida de América 25, 5ª Planta
Madrid - 28002

ÍNDICE

CAPÍTULO I	4
ÁMBITO DE APLICACIÓN	
CAPÍTULO II	6
ORGANIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE	
CAPÍTULO III	14
REQUISITOS PARA REALIZAR LA ACTIVIDAD CONTRATADA	
CAPÍTULO IV	18
ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE Y DISTRIBUCION DE LOS PRODUCTOS BIMBO Y DONUTS	
CAPÍTULO V	27
PREPARACION DE LAS CARGAS	
CAPÍTULO VI	28
RETRIBUCION ACTIVIDAD PROFESIONAL DE TRANSPORTE	
CAPÍTULO VII	36
DERECHOS SOCIALES	
CAPÍTULO IIIV	37
EXTINCIÓN CONTRATO MERCANTIL E INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES	
CAPÍTULO IX	43
PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES	
CAPÍTULO X	45
COMISION SEGUIMIENTO Y RESOLUCION EXTRAJUDICIAL DE CONFLICTOS	
CAPÍTULO XI	47
REPRESENTACIÓN SINDICAL/PROFESIONAL	
ANEXOS	49

CAPÍTULO I

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Art. 1.- ÁMBITO TERRITORIAL.

El presente AIP se aplicará a todos los transportistas autónomos que presten servicios para la Empresa Bimbo, Donuts Iberia, SAU— , siendo por tanto su ámbito de aplicación estatal (salvo Canarias y Portugal que quedan expresamente excluidos).

Lo anterior no impide la existencia de especiales derechos “ad personam” aplicables de forma excepcional y exclusiva a determinados trabajadores autónomos por razones históricas, según se recoge en los anexos del presente acuerdo.

Las condiciones que se pactan en el presente Acuerdo forman un todo orgánico e indivisible y a efectos de su aplicación práctica se considera globalmente, y ello con independencia de las particularidades a desarrollar en los acuerdos complementarios o especiales que las partes decidan realizar en el futuro.

Art. 2.- ÁMBITO TEMPORAL.

El presente AIP tendrá una vigencia de 2 años, estando su ámbito temporal comprendido entre el 1.2.2022 y el 31-1-2024; entendiéndose prorrogado su contenido anualmente, mientras que por cualquiera de las partes no sea denunciado con una antelación mínima de un mes a su término o prórroga en curso.

La denuncia del presente Aip habrá de formalizarse por escrito y notificarse de modo fehaciente a todas las partes que lo han suscrito.

En relación con la representación de los transportistas autónomos, estarán legitimados para formular dicha denuncia las mismas representaciones que lo hayan negociado.

Realizada la denuncia, la negociación del nuevo Acuerdo de Interés Profesional deberá iniciarse antes de que trascurra un mes desde su denuncia.

Mientras se llega a un nuevo acuerdo, se seguirá aplicando en tanto no finalice la negociación de aquél que deba sustituirlo.

Art. 3.- ÁMBITO PERSONAL.

1.- El colectivo al que es de aplicación el presente acuerdo son todos aquellos

transportistas autónomos, presentes o futuros, que presten servicios de transporte

para Bimbo, Donuts Iberia, SAU – empresa para la que realizan la actividad de transporte contratada -.

2.- Se respetará la situación jurídica actual de los transportistas autónomos en cuanto a ser Trade o no, siendo de aplicación el presente AIP a todos los transportistas autónomos que se rigen por la LETA.

La relación jurídica del transportista autónomo pasará a ser indefinida, una vez cumpla dos un año de antigüedad, computando a estos efectos el tiempo de antigüedad de la prestación de servicios profesionales en la Compañía de procedencia.

3.- La aplicación del presente AIP requiere que los transportistas autónomos reúnan de manera simultánea los siguientes requisitos:

- Que se encuentren afiliados a alguna de las Organizaciones firmantes del Acuerdo (UGTFICA Bimbo Donuts Iberia SAU , CCOO Industria o ATA o las asociaciones que la integran.(ASRA, ATAPAN o ATAD)
- Que procedan a adherirse expresamente al mismo.

Respecto de aquellos transportistas autónomos que comiencen a prestar servicios con posterioridad a la firma del presente AIP, la aplicación del mismo estará supeditada a la concurrencia de los mismos requisitos expuestos anteriormente y que deberán acreditar, a la empresa.

4.- En relación con lo anterior, aquellos transportistas autónomos que posteriormente dejen de estar afiliados a las Representaciones sindicales y profesionales firmantes del presente AIP quedarán excluidos del ámbito personal del mismo y la prestación de servicios quedará sometida a las estipulaciones contenidas en su contrato de transporte, en la LETA y su normativa de desarrollo.

5.- Es requisito necesario para tener esta relación mercantil de transporte reunir los requisitos legales establecidos para el desarrollo de la actividad de transporte y reposición (vehículo de transporte, tarjeta de transporte para mercancías por cuenta ajena de la que sea titular, alta en IAE y alta en RETA). El transportista autónomo se dará de alta en el régimen fiscal correspondiente a la actividad que realiza, y en especial procurará estar en el régimen fiscal de estimación objetiva por módulos como transportista.

Si en el futuro cambiasen las condiciones por los cuales se regula el transporte de mercancías por cuenta ajena que pueda afectar a la relación mercantil de

transporte, las partes se comprometen a realizar los cambios necesarios a efectos de mantener la citada calificación de la relación mercantil, procurando encontrar soluciones que eviten perjuicios a los transportistas autónomos pero que no conlleve un mayor coste para la compañía.

En las distintas sesiones de negociación del nuevo AIP se han explicado a la Representación Sindical y Profesional las condiciones del nuevo modelo PREVENTA- TRANSPORTE que implementará la compañía.

En virtud de dicha implementación coexistirán, en el ámbito de aplicación territorial del presente acuerdo, rutas de transporte que se rigen según el antiguo modelo de distribución pactado en el AIP de 12.4.2018 cuyas condiciones se reproducen en el presente acuerdo y que serán identificados y denominados en adelante como MODELO A y otras rutas que pasarán a regirse por las condiciones pactadas con la representación de los transportistas para el nuevo modelo y que serán denominadas en adelante en el presente acuerdo como MODELO B)

CAPÍTULO II

ORGANIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE

Art. 4.- ACTIVIDAD CONTRATADA

1.1 TAREAS CONTRATADAS EN EL MODELO A

Las tareas contratadas consisten, entre otras, en las que se indican a continuación con carácter enunciativo:

- Recoger de los almacenes logísticos de la compañía los productos que debe transportar y reponer, según modelos de cargas establecidos en el almacén logístico.
- Los productos son cargados en el furgón de transporte por parte del transportista y los acomoda en su interior.
- Realizar visitas a clientes programados en la ruta a efectos de transportar y reponer los productos en los lugares señalados por el cliente; recoger los productos de devolución según normas de frescura establecidos por el fabricante
- Documentar operaciones mercantiles con clientes
- Cobrar las cantidades que procedan a los clientes
- En caso de manejar efectivo liquidar las cantidades cobradas en la forma

que se determinará en cada caso

- Documentar las entregas y recogida de mercancía y la entrega de la documentación según mecánicas de funcionamiento aplicables en los clientes (identiket).
- Escanear los documentos de entrega de mercancías a los clientes
- Realización de previsión de pedidos de productos para las siguientes visitas.
- Control de los medios de transporte (tinias)
- Entregar los productos de devolución en la forma y lugares especificados por la Compañía
- Disponer de los medios informáticos necesarios, así como aquellos elementos de impresión de los documentos mercantiles que se consideren necesarios, sin que ello suponga coste alguno para el transportista.
- Aquellas otras actividades complementarias de la actividad principal de transporte contratada relacionadas con la misma (expositores, sticker etc.)

El sistema informático inicialmente asignado es Sed-Movex que permite conocer la información de la actividad contratada y el cálculo de la retribución que corresponde al transportista autónomo, donde se pone a disposición del mismo una herramienta informática sin coste, pero de la que es responsable. Esto conlleva realizar los procesos de control y entrega de las mercancías a los clientes, siguiendo los procesos establecidos por la compañía de introducir identiket de las entregas, captura de imagen de albaranes y entrega de efectivo según sistema establecido en cada almacén logístico. El transportista será responsable del correcto uso del sistema informático y de las herramientas puestas a su disposición.

1.1.2 TAREAS CONTRATADAS EN EL MODELO B

1. Las tareas contratadas consisten, entre otras, en las que se indican a continuación con carácter enunciativo:
2. transportar y reponer, según modelos de cargas establecidos en el almacén logístico.
3. Los productos son cargados en el furgón de transporte por parte del transportista y los acomoda en su interior.
4. Realizar visitas a clientes programados en la ruta a efectos de transportar y reponer los productos en los lugares señalados por el cliente; recoger

los productos de devolución según normas de frescura establecidos por el fabricante

5. Documentar operaciones mercantiles con clientes
6. Cobrar las cantidades que procedan a los clientes
7. En caso de manejar efectivo liquidar las cantidades cobradas en la forma que se determinará en cada caso
8. Documentar las entregas y recogida de mercancía y la entrega de la documentación según mecánicas de funcionamiento aplicables en los clientes (identiket).
9. Escanear los documentos de entrega de mercancías a los clientes
10. Control de los medios de transporte (tinajas)
11. Entregar los productos de devolución en la forma y lugares especificados por la Compañía
12. Disponer de los medios informáticos necesarios, así como aquellos elementos de impresión de los documentos mercantiles que se consideren necesarios, sin que ello suponga coste alguno para el transportista.
13. Aquellas otras actividades complementarias de la actividad principal de transporte contratada relacionadas con la misma (expositores sticker).

1.1.3 DURACION DE LA ACTIVIDAD EN EL MODELO B

14. Se establece una Jornada ordinaria de Lunes a Viernes de 50h/semanales, en computo mensual, ya que por semana serán jornadas distintas en función de los sábados trabajados.
15. Para realizar el cómputo de las 50 horas se computarán tanto las horas de actividad realizadas desde el primer cliente hasta el último, como tiempo adicional de 1,40 horas diario estimado para la carga y otros procesos auxiliares que estará incluido dentro de las 50 horas.
16. La empresa se compromete en el modelo B, a diseñar las rutas para poder ejecutarlas en 50h/semana.
17. Se establece un máximo para trabajo en sábados, del 50% de las rutas operativas, en aquellos Ceve en que resulte necesario.
18. Prioritariamente, se tendrá en cuenta la voluntariedad de los transportistas. Si la voluntariedad anterior no fuera suficiente, se complementará con

colaboradores de forma obligatoria y rotativa hasta un máximo del 50% exigido en cómputo anual.

19. En caso de festivo intersemanal, en esa semana no opera lo anterior, debiendo trabajar todas la rutas en sábado, tal como se establecen en los acuerdos anteriores. El trabajo en sábados como compensación por festivo intersemanal conlleva una compensación económica adicional de 20.-€.

20. Durante un plazo de 6 meses desde la implementación de las nuevas rutas del modelo B, en caso de que la carga de actividad en una ruta de transporte estuviese calculada de forma inadecuada, teniendo en cuenta las características de la ruta y el periodo de aprendizaje y adecuación del transportista autónomo, se procederá a analizar la misma por parte de una Comisión Paritaria que resolverá en el plazo máximo de un mes. En caso de no poder llegar a un acuerdo, se acudirá a la intervención del mediador designado por las partes.

1.1.4. DURACIÓN DE LA ACTIVIDAD EN EL MODELO A

- La prestación de servicios de transporte comprenderá la totalidad de días hábiles de la semana, incluido el sábado.
- La planificación de la ejecución de la actividad contratada en condiciones normales ha tenido en cuenta el número de visitas y volumen de mercancía que se debe transportar y entregar diariamente, teniendo en cuenta las características que concurren en la actividad (fuera de los almacenes logísticos) al tener que ser desarrollada principalmente en la calle mediante la realización de las visitas programadas a los clientes de la ruta.
- La actividad contratada puede tener oscilaciones de duración, en función de especiales días de la semana, mes o época del año, así como la existencia de periodos de espera antes de visitar los clientes por determinación de los mismos, siendo por tanto de distribución irregular durante la semana y épocas del año.
- La previsión general es una jornada semanal promedio de 50 horas, cuya retribución estará en función de la tipología de ruta asignada.
- En caso de que la carga de actividad en una ruta de transporte estuviese calculada de forma inadecuada, teniendo en cuenta las características de la ruta y el periodo de aprendizaje y adecuación del transportista autónomo, se procederá a analizar la misma por parte de una Comisión Paritaria que resolverá en el plazo máximo de un mes. En caso de no poder llegar a un acuerdo, se acudirá a la intervención del mediador designado.

Art. 5.- COMISION NEGOCIADORA

1. La Comisión Negociadora con competencias sobre materia de jornada y retribución, tendrá capacidad ejecutiva para tomar decisiones sobre los acuerdos alcanzados por las partes en estas materias. De la misma forma se regulará la intervención del mediador designado por las partes para aquellos casos donde no sea posible la consecución del citado acuerdo.

2. Las partes se comprometen a realizar dentro de los siguientes 15 días posteriores a la firma del acuerdo un reglamento de funcionamiento de dicha Comisión Negociadora donde se establecerán los procedimientos que deberán seguirse y los componentes de la citada Comisión Negociadora, bajo los principios de simplicidad y eficiencia de reuniones.

3. Una vez firmado el AIP, y entrada en vigor el mismo, dentro del plazo de 15 días posteriores se determinará por las partes firmantes la composición de la Comisión Paritaria del AIP y elaborarán un reglamento de funcionamiento de la misma en el plazo de 15 días

Art. 6.- ASIGNACIÓN RUTAS DE TRANSPORTE Y CLIENTES.

La asignación de las rutas de transporte, tanto de la propia ruta como de los establecimientos que la componen, es potestad de la Compañía, no quedando el transportista autónomo adscrito exclusiva ni específicamente a ninguna ruta y/o clientes en la que pudiera estar prestando servicios.

La Compañía procederá a asignar a cada transportista autónomo en una ruta de transporte, dentro de las existentes, y en función de la misma se establece la retribución. Los cambios de ruta se llevarán a cabo según el protocolo de comunicación de cambios de rutas de transporte de fecha 3 de noviembre de 2020 firmado con la comisión de seguimiento.

En el caso de que pueda resultar vacante una ruta de transporte, en las distintas modalidades existentes, aquellos transportistas autónomos del almacén logístico o Centros de la Comunidad Autónoma donde se de esta circunstancia, y siempre que reúnan los requisitos de capacidad adecuada para la ejecución de la actividad de

transporte y tipología de clientes, podrán solicitar realizar dicha ruta de transporte, pero sin que ello le conceda ningún tipo de titularidad actual o futura, ni de la ruta ni de los clientes que componen la misma.

Art. 7.- INTERRUPCIONES DE LA ACTIVIDAD

1. Interrupciones Retribuidas:

1.1. Supuestos:

- Nacimiento de hijo: 2 días.
- Fallecimiento de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad y afinidad: dos días. En caso de desplazamiento superior a 200 km desde el domicilio del transportista se ampliará a dos días adicionales
- Hospitalización de parientes hasta el primer grado de consanguinidad o afinidad: 2 días. Mientras se mantenga la hospitalización, el transportista autónomo podrá elegir el día de realización de la interrupción retribuida.
- Traslado de domicilio habitual: 1 día
- Matrimonio: 15 días naturales. A estos efectos, se asimila la situación de pareja de hecho debidamente registrada en el órgano público municipal o de la CCAA.

Salvo el último supuesto de matrimonio/pareja de hecho, las interrupciones retribuidas serán de días de actividad del transportista autónomo.

1.2 Retribución por cada día coincidente con actividad:

84 € brutos por día de actividad y los gastos fijos de la actividad.

2. Interrupciones no retribuidas:

Las previstas en el art. 16 de la Leta, donde el transportista solo percibe la prestación que le corresponda legamente según la causa que lo justifica, y ello sin perjuicio de que alguno de los referidos supuestos esté prevista su retribución en el presente acuerdo.

3. Interrupciones especiales retribuidas con gastos fijos de la actividad: En los casos de suspensión del contrato mercantil como consecuencia de situaciones de paternidad, maternidad (y por aplicación analógica la situación de riesgo de embarazo) durante la duración de esta situación, el transportista autónomo percibirá el importe de los gastos fijos de actividad (así como el coste mensual del renting).

Art. 8.- INTERRUPCION DE LA ACTIVIDAD POR VACACIONES

1. En cada almacén logístico se realizará un calendario anual de vacaciones en el mes de diciembre del año anterior, donde se establecen las fechas de realización consensuado con la representación sindical/profesional del almacén logístico, según las reglas establecidas en el apartado cuarto, estando comprendidos todos los transportistas autónomos, con

independencia de la compañía de procedencia. Los acuerdos adoptados sobre fechas de realización y transportistas que se van en los mismos, son vinculantes para todos los transportistas y se ajustan a la distribución que se indica después.

2. La duración anual del periodo vacacional son de 28 días naturales (4 semanas).

3. Los periodos vacacionales establecidos en el calendario anual se deberán realizar por los transportistas autónomos, según las fechas programadas para cada uno, y sin perjuicio de su adecuación a la situación existente en cada almacén logístico.

4. El disfrute del periodo vacacional se realizará fraccionado, en dos periodos, de dos semanas (14 días naturales) cada uno, comenzando en lunes y finalizando en domingo:

4.1.1. Dos semanas se realizan en la época estival que comprende los meses de junio a septiembre.

4.1.2. Las otras dos semanas fuera de la época estival (resto de meses de año).

4.1.3. Se establecen turnos de preferencia con rotación entre todos los transportistas, a efectos de combinar los periodos mejores de invierno y verano de forma equilibrada

4.1.4. El transportista que decida realizar el periodo vacacional de las dos semanas de época estival en los meses de mayo u octubre (sean las dos semanas en uno de los dos meses, o una semana en cada mes) percibirá una cantidad adicional de 200 € brutos. En todo caso se podrá limitar dicha utilización, cuando organizativamente no cumpla la finalidad establecida de aplanar al máximo durante el año el periodo vacacional. La cantidad de 200.-€ se abonará en el mes de noviembre de cada año.

5. Retribución: se regula en el art. 18,2 del presente AIP.

6. De forma adicional al periodo vacacional, se tendrá derecho a un día de libre disposición, a realizar de mutuo acuerdo con el responsable del almacén logístico, por el que se percibirá la cantidad de 84 € brutos más los gastos fijos de la actividad.

7. En el caso de que el transportista autónomo estuviese en situación de incapacidad temporal en la fecha de realización del calendario de vacaciones se procederá a indicar fechas en que el mismo presumiblemente pueda estar en activo a efectos de poder realizar las mismas.

Si el transportista autónomo hubiese estado en situación de incapacidad temporal durante las fechas de realización de los periodos señalados, procederá a realizar las mismas fuera de las fechas indicadas dentro del año natural, o hasta 6 meses del año natural siguiente y a continuación de las fechas programadas para el resto de transportistas autónomos del almacén logístico.

Al finalizar dicho periodo sin que el transportista autónomo pudiese realizar las vacaciones previstas para el mismo por situación de incapacidad temporal, percibirá el montante económico a que hubiese ascendido la retribución por el período de vacaciones que se abonará en la factura del mes de julio del año natural siguiente.

El disfrute del día de libre disposición tendrá el siguiente régimen:

En el caso de que organizativamente sea posible en el almacén logístico, se podrán conceder días de libre disposición en los periodos comprendidos en semana santa y Navidad, así como enlazado a determinado puentes de festivos intersemanales. Se establecerán sistemas de posible disfrute de forma rotatoria siempre que la organización y el mercado permita atender dichas peticiones.

Para ellos almacenes logísticos que tenga un incremento importante de la actividad como consecuencia de la estacionalidad, como el caso de los almacenes logísticos que atienden clientes de costa, estos periodos quedarán excluidos como regla general del disfrute del día de asuntos propios.

Para poder utilizar el día de libre disposición se deberá solicitar con una antelación mínima de 15 días, salvo casos excepcionales justificados, donde el transportista autónomo acredite la urgencia de la petición.

La compañía deberá manifestar su decisión a este respecto con una semana de antelación a la fecha indicada por el transportista para su debido conocimiento; en caso de no manifestar nada, se entenderá concedido.

Como máximo pueden solicitar para un mismo día hasta un 5 % de los transportistas autónomos del almacén logístico, procurando en todo caso realizarlo de la forma más lineal posible, dada la necesidad de sustitución y vehículo de transporte para suplir la ausencia.

En caso de que existan varias peticiones para utilización de un mismo día de asuntos propios, se dará prioridad al transportista autónomo que lo hubiese solicitado con mayor antelación, salvo que concurran circunstancias especiales en dicha petición debidamente justificadas. Para futuras peticiones, aquel que haya tenido prioridad en la realización del día de

libre disposición, tendrá un derecho menos preferente frente al resto de transportistas que no hayan concurrido en la misma petición.

En caso de que la petición de realizar asuntos de días propios venga coincidir con una fecha de mayor ausencia de transportistas autónomos, como puede ser la situación de vacaciones programadas, se podrá proceder a cambiar la fecha del citado día de libre disposición, por concurrencia de razones organizativas y mercado que lo justifican.

Art.9.- TRABAJO EN DÍAS FESTIVOS

1. Los festivos locales de los almacenes logísticos son los correspondientes a los de la ubicación del mayor número de clientes de la ruta que realiza cada transportista. En caso de que finalmente no se realice el día festivo local por trabajar el mismo (trabajar el día del almacén y el día del mayor número de clientes de la ruta), tendrá la compensación establecida para los festivos no locales.

2. En caso de festivos no locales intersemanales, donde sea necesario atender los clientes de la ruta, se establecerá la actividad con transportistas voluntarios y en caso de no haberlos se establecerá un sistema de rotación entre los mismos para no dejar desatendido el mercado.

3. El trabajo en día festivo no local intersemanal sin descanso compensatorio, se abonará con la cantidad de 100 € brutos por día, más gastos de carburante y la retribución variable que le corresponda por la actividad realizada. En caso de emplear el equivalente a media jornada de actividad diaria para realizar la reposición la cantidad será de 50 € brutos por día; no obstante la Compañía procurará acumular carga de trabajo a efectos de poder emplear un día de actividad cuando organizativamente sea posible.

4. Para el modelo B la realización de actividad en sábado como compensación por un festivo intersemanal se compensará con 20.-€ brutos adicionales a la retribución que el transportista perciba por la actividad realizada en ese sábado.

CAPÍTULO III

REQUISITOS PARA REALIZAR LA ACTIVIDAD CONTRATADA

Art. 10.- CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE.

1.- Tarjeta de Transporte

- Los transportistas autónomos tendrán la obligación de ser titulares de la tarjeta de transporte o autorización administrativa que en el futuro pudiera sustituirle (de ámbito nacional, autonómico o local) que fuera necesaria para realizar las tareas de transporte que son contratadas.

- Los transportistas autónomos que no puedan acreditar fehacientemente en el momento de suscripción del contrato de transporte, o en el momento en que así sean requeridos por la Compañía, disponer de la citada tarjeta de transporte, se les concederá un plazo de 30 días naturales para que justifiquen la posesión de la misma.

- La renovación de la tarjeta de transporte deberá efectuarse en el plazo marcado por la normativa que la regule y ser puesta a disposición de la Compañía en el plazo de 30 días a contar desde su obtención.

- El incumplimiento de dicha obligación, previo requerimiento, se considerará causa justificada de extinción del contrato, sin derecho a indemnización.

2.- Vehículo de transporte.

- El vehículo con el que se ha de desarrollar la prestación del servicio de transporte que sea objeto del contrato, tendrá que cumplir con las siguientes características:

o M.M.A. superior a 2.000 Kg. (o la que en el futuro pudiera establecerse como mínima para precisar autorización administrativa para el transporte público de mercancías), homologado según la legislación higiénico-sanitaria que se encuentre vigente en cada momento y que resulte de aplicación para los productos cuyo transporte la Empresa requiera en cada momento.

o A efectos identificativos del vehículo de transporte, el transportista autónomo se compromete a cumplir con las indicaciones técnicas que en cada momento pueda fijar la Empresa sobre el diseño, formato, tamaño y contenidos de la publicidad o rotulación que se pueda exponer en el camión de transporte.

Art. 11.- VEHÍCULO DE TRANSPORTE: 2 T MÉTRICAS DE CARGA CON TARJETA DE TRANSPORTE SERVICIO PÚBLICO

1. En concepto de publicidad de camión, siendo parte de la actividad contratada de transporte y reposición, la Compañía abonará dentro de la factura mensual una cantidad que cubra el coste del renting de un vehículo de transporte adecuado para la actividad de transporte contratado, que será debidamente rotulado a cargo de la compañía. En caso de optar el

transportista por un vehículo de propiedad percibirá la misma cantidad, pero el mismo deberá ser renovado de acuerdo a las características establecidas para el mismo (capacidad y antigüedad) siendo rotulado por la Compañía.

2. Se establecerá un protocolo de uso de vehículo, para evitar que sea destinado a usos incompatibles a los contratados (producto de alimentación) o deterioro de la imagen del mismo, el cual se desarrollará dentro de los 15 días siguientes a la firma del acuerdo.

3. En el caso de que el transportista decida utilizar un vehículo de propiedad, el mismo deberá tener las características adecuadas para realizar la actividad, debiendo conservarlo en debido estado de uso, mantenimiento y presencia, sin que supere la antigüedad de 10 años acordada por la Comisión negociadora del AIP. A estos efectos se estará a lo regulado en el anexo I del presente acuerdo.

4. El vehículo deberá estar acondicionado en su interior para realizar la actividad contratada y no podrá ser utilizado para actividades incompatibles con el transporte de productos de alimentación

5. A la finalización de la relación mercantil se procederá a quitar la rotulación a cargo de la Compañía.

6. La utilización indebida del vehículo de transporte en actividades incompatibles o el mal estado de conservación del vehículo que deteriore la imagen de la Compañía - identificada por la rotulación, una vez preavisado con 15 días naturales para que proceda a corregir dichas deficiencias - conllevará que se deje de hacer efectivo el citado pago hasta que se subsane la referida anomalía. En el caso de que el deterioro de la rotulación fuese ajeno al transportista autónomo, la compañía procederá a corregir dichas deficiencias mediante la rotulación total o parcial del vehículo de transporte.

7. La cantidad abonada por la compañía cubrirá el coste standard del vehículo de transporte, siendo indiferente que el transportista autónomo haya decidido tener la titularidad de uso de un vehículo de transporte de renting, propiedad o alquiler. Si el transportista no está al día en el pago de dicho coste con la compañía que decida contratar, se dejará sin efecto el abono de la cantidad mensual hasta su regularización, dado que es requisito necesario que el transportista autónomo disponga de un vehículo de transporte con autorización administrativa para poder realizar la actividad contratada.

8. En el caso de avería o imposibilidad de utilización del vehículo sobre el que tiene disposición de uso el transportista para realizar la actividad, el mismo podrá disponer de otro vehículo (sea alquiler o cesión) donde asumirá un coste diario de 10 € durante los tres primeros días; no tendrá que abonar

cantidad alguna del cuarto al décimo del día, y a partir del día 11º asumirá un coste diario de 10 €. No obstante, en caso de averías de larga duración o accidente que requiera una reparación de larga duración, se establecerán las excepciones correspondientes al coste del vehículo cedido o alquilado, siempre que el accidente o la avería no hubiese sido por causa imputable al transportista.

Art. 12.- INFRACCIONES DE TRÁFICO

1. Con independencia de la calificación de la infracción, aquellas multas que tengan como causa la voluntad subjetiva del trabajador, en hechos relacionados con la conducción o manejo de un vehículo de transporte, serán responsabilidad exclusiva del mismo.

2. En especial, se considera responsabilidad del transportista autónomo las siguientes infracciones:

- Exceso de los límites de velocidad, en vía urbana o interurbana.
- Conducción de vehículos a motor, no respetando los límites de alcoholemia o bajo la influencia de drogas
- Aparcamiento en lugares o circunstancias que hayan generado un accidente de circulación de vehículos o en la integridad física de peatones o personas, y se ratifique por la Autoridad competente, una vez agotados los recursos legales.
- Aparcamiento en lugares de especial sensibilidad, como son pasos de cebra, zona reservada a discapacitados, o supongan eliminar la visibilidad de señales fijas u ópticas que pueda conllevar especial peligrosidad para vehículos o personas.

3. La Compañía procederá a asumir las infracciones administrativas, fuera de los casos anteriores, que tuviesen como origen o consecuencia la actividad contratada para poder desempeñar las actividades de transporte y reposición.

4. Sin perjuicio de lo anteriormente establecido, en los casos donde concurren especiales circunstancias, ya sea por la reiteración en las infracciones, zona de actividad o conducta del transportista autónomo, la Compañía procederá a dar un tratamiento específico diferenciado; después de haber comentado y razonado la decisión a adoptar con la Comisión de Seguimiento del AIP.

5. Dado que las infracciones son notificadas de forma individual al transportista autónomo, el mismo se compromete a comunicar de forma inmediata dicha recepción, a efectos de que se pueda beneficiar la Compañía de los descuentos por pronto pago de las sanciones de circulación que

asume. Si el transportista autónomo dejase pasar el plazo para acogerse al pronto pago con descuento, la compañía sólo asumirá la parte de la sanción económica que hubiese tenido que pagar por pronto pago, debiendo asumir el transportista autónomo el diferencial; en caso contrario, si el retraso fuese por la Compañía, esta asumirá el importe total.

6. El transportista autónomo deberá tener actualizado en Tráfico el domicilio a efectos de notificaciones de las posibles multas, a efectos de poder beneficiarse del pronto pago por ser notificado en forma.

7. En el plazo de un mes a la firma del acuerdo, Sse elaborará un reglamento con la comisión negociadora para el funcionamiento del pago de las multas de circulación que se hará público entre todos los transportistas autónomos a efectos de gestionar adecuadamente esta cuestión.

CAPÍTULO IV

ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE Y DISTRIBUCION DE LOS PRODUCTOS BIMBO Y DONUTS

Art. 13.- ORGANIZACIÓN DE LAS RUTAS DE TRANSPORTE.

La organización de las distintas rutas de transporte, así como la composición de los clientes de cada una y la asignación a los Transportistas autónomos, corresponde a la Compañía, la cual determinará el modelo organizativo de entrega de los productos por especialización de rutas de transporte en base a clientes, dando las instrucciones técnicas correspondientes, en función de las características concurrentes en cada caso.

La composición de las rutas de transporte, en cuanto al transportista autónomo que realiza las mismas y los clientes que integran cada ruta. Según el protocolo de asignación de rutas de transporte firmado con la comisión de seguimiento en fecha 3 de noviembre de 2020..

Art. 14.- TIPOLOGIA DE RUTAS

A) Tipología de rutas de transporte: modelo retributivo

Los distintos tipos de rutas de transporte están en función de:

- a. zona geográfica/concentración urbana de poblaciones
- b. tipología de clientes según canal.

B) Posiciones mercantiles de rutas de transporte

Las posiciones mercantiles de transporte y entrega de productos a los clientes que componen las rutas de transporte, estará en función de la zona geográfica/concentración urbana y la tipología de clientes que la componen.

Se establecen las siguientes posiciones mercantiles – rutas de transporte -, con la denominación de:

- i. Transporte en rutas modelo B
- ii. Transporte en rutas modelo A
 - 1. Transporte PRV Hiper (TPH)
 - 2. Transporte PRV Super (TPS)
 - 3. Transporte Canal Detalle Urbana Especializada (TCDUE)
 - 4. Transporte AV Canal Moderno (TAVCM)
 - 5. Transporte Canal Detalle Urbana Mixta (TCDUM)
 - 6. Transporte AV Mixta Rural (TAVMR)
 - 7. Transportista Food Service – minireparto - (TFS)

Sin que todas las posiciones mercantiles tengan que estar implantadas en todos los territorios.

Los umbrales de tabla euros kilo e incentivos de devolución para aplicar en las rutas del modelo B son los especificados en el apartado h.

Los umbrales (tramos) de VMC para aplicar la retribución variable de cada tipo de ruta del modelo A se indican en el apartado G.

En función de las circunstancias concurrentes se puede acudir a nuevos modelos organizativos que puedan combinar las distintas posiciones, según la situación de concentración de población y tipología de clientes existentes en la zona.

C) Clases de zonas de concentración urbana en las rutas del modelo A

Quedan exceptuadas de esta clasificación las rutas correspondientes al nuevo modelo B.

Con la finalidad de poder organizar la actividad de transporte de los productos hasta los clientes, y sin perjuicio de las distintas áreas geográficas establecidas a efectos de gestión del negocio de transporte y distribución, se crean cinco clases de zonas geográficas que aplican para las rutas del

modelo A, en función:

- concentración de población - tanto en la ubicación del almacén logístico como zona geográfica cercana de influencia -,
- tipología de clientes y
- servicio que se tiene que dar a cada uno de ellos.

En función de la evolución de la tipología de clientes en la zona y los cambios demográficos en las zonas, pueden variarse la tipología de organización de cada zona.

Con carácter enunciativo y a título de ejemplo, la previsión establecida en cuanto a las distintas zonas geográficas que se atienden por las distintas rutas de transporte, se han establecido en cinco modelos, siendo éstos:

A) Ciudades de mayor concentración urbana (MACU), con poblaciones o núcleos urbanos que se atienden desde el almacén logístico, de más de 500.000 habitantes. A título de ejemplo serían zonas de concentración urbana tipo Madrid, Barcelona, Valencia, y Sevilla.

B) Ciudades de normal concentración urbana (NOCU), con poblaciones o núcleos urbanos que se atienden desde el almacén logístico, de más de 200.000 habitantes. A título de ejemplo serían zonas de concentración urbana de Málaga, Zaragoza, etc.

C) Ciudades de menor concentración urbana (MECU), con poblaciones o núcleos urbanos que se atienden desde almacén logístico, entre 100.000 y 200.000 habitantes

D) Ciudades de inferior concentración urbana (INCU), con poblaciones o núcleos que se atienden desde almacén logístico, que están por debajo de los 100.000 habitantes.

E) Ciudades o servicios no encuadrados en los anteriores modelos.

En función de:

o la concentración urbana (población que se atienden desde el almacén logístico),

o volúmenes de transporte y distribución del producto hasta los clientes en la ruta de transporte

o y tipología de clientes existentes en dichas zonas geográficas la Compañía procede a organizar el servicio de transporte y entrega a clientes, a través

de las rutas de transporte que considere necesarias, a efectos de dar el adecuado servicio que requieren estos clientes.

D) Definición de las posiciones mercantiles de transporte

Las diferentes posiciones mercantiles de transportistas autónomos que se pueden establecer, en función de las áreas geográficas y tipología de clientes, son:

1.- Transporte PRV Hiper (TPH)

- Ruta de transporte focalizada en clientes de la tipología hipermercado donde al menos el 50% de la VMC de la ruta se realiza en esta clase de clientes.
- La ruta de transporte está compuesta por un número de hipermercados que permita obtener una VMC promedio semanal dentro de los parámetros.
- En caso necesario, y a efectos de complementar la carga de actividad de la ruta, podrá realizar transporte a clientes adicionales.
- La actividad de la ruta se programa en seis días laborales a la semana, donde se visitan de forma diaria los clientes. En función del número de clientes asignados a la ruta se organiza las visitas diarias, en jornada partida de mañana y tarde (a partir de las 16 horas).
- Ser realizan actividades complementarias a la actividad de transporte, en función de la tipología de producto.
- La gestión de las necesidades del cliente se realiza por establecimiento, teniendo en cuenta la entrega diaria de productos frescos y planificación de días para la entrega de los productos de MLV. Recogida diaria de la devolución.

2.- Transporte PRV Super (TPS)

- Ruta de transporte focalizada en clientes de la tipología supermercado, con un volumen de VMC por establecimiento de más 200 € semana. Clientes de visita diaria o terciada.
- Los clientes que integran la ruta se programan visitas según necesidades.
- La ruta de transporte está compuesta por un número de supermercados que permita obtener un VMC promedio semanal dentro de los parámetros.
- La actividad de la ruta se programa en seis días laborales a la semana. La gestión de las necesidades del cliente se realiza por establecimiento,

teniendo en cuenta la entrega diaria de productos frescos y planificación de días para la entrega de los productos de MLV. Recogida de devolución según visitas.

3.- Transporte Canal Detalle Urbano Especializada (TCDUE)

- Ruta de transporte focalizada en clientes de la tipología Tradicionales, Horeca y Hostelería, con un volumen de VMC por establecimiento hasta 200 € semana. Clientes de visita terciada, bisemanal o semanal.
- La actividad de la ruta se programa en seis días laborales a la semana, aplicando técnicas de entrega a clientes Canal Detalle, con elaboración, entrega y cobro de factura a clientes de contado.
- La ruta de transporte puede llevar productos de alta rotación (con visitas diaria, terciada o semanal) o productos de baja rotación con visita semanal. Recogida de devolución según visitas.

4.- Transporte AV (TAVCM)

- Ruta de transporte focalizada en clientes de canal moderno ubicado en zonas de concentración urbana, con un volumen de VMC por establecimiento hasta 200 € semana. Clientes de visita diaria, terciada o bisemanal.
- Los clientes que se atienden en la ruta y número de visitas diarias está en función de los umbrales de rentabilidad y dedicación razonable
- La ruta de transporte está compuesta por un número de clientes que permita obtener un VMC promedio semanal superior a 4.100 € semanales.
- La actividad de la ruta se programa en seis días laborales a la semana. Recogida de devolución según visitas.

5.- Transporte Canal Detalle Urbana Mixta (TCDUM)

- Ruta de transporte focalizada en clientes de Canal Detalle en zonas urbanas, que por razón de los volúmenes de VMC, distancias o concentración urbana, no resulta adecuado atenderlo por otros modelos organizativos de rutas y transportes
- La tipología de clientes que son atendidos a través de este tipo de rutas comprende todo tipo de clientes de crédito y contado.
- La actividad de la ruta se programa en seis días laborales a la semana, y según la tipología de clientes y ubicación de los mismos, puede programarse visita diaria, terciada, bisemanal o semanal; con elaboración, entrega y cobro

de factura a clientes de contado. Recogida de devolución según visitas.

6.- Transporte AV mixta rural (TAVMR)

- Ruta de transporte focalizada tanto en clientes de Canal Moderno como Canal Detalle en zonas rurales, por razón de los volúmenes de VMC, distancias o concentración urbana, donde no resulta adecuado atenderlo por otros modelos organizativos de rutas y transportes
- La tipología de clientes que son atendidos a través de este tipo de rutas comprende todo tipo de clientes de crédito y contado
- La actividad de la ruta se programa en seis días laborales a la semana, y según la tipología de clientes y ubicación de los mismos, puede programarse visita diaria, terciada, bisemanal o semanal; con elaboración, entrega y cobro de factura a clientes de contado. Recogida de devolución según visitas.

7. Transportista Food Service mini reparto (TFS)

- Transportista que procede a realizar el transporte y entrega de mercancías en determinada tipología de clientes que integran el llamado Food Service, Colectividades, hospitales, vending, hoteles etc.
- Realiza reparto con entrega de mercancía sin actividades adicionales de previsión de consumos.
- Percibe una retribución fija sin retribución variable. Retribución bruta anual equivalente a 21.835 euros. Dicha retribución no tiene retribución variable, por la tipología de la ruta, y a los importes brutos anteriormente indicados se añaden el importe de carburante y vehículo.

Transportista en rutas del nuevo modelo B:

El Transportista realiza reparto con entrega de mercancías sin actividades adicionales de previsión de consumos.

Percibe una retribución fija más una retribución correspondiente a incentivos por kilos transportados (con un peso del 75% del incentivo) y otro de devolución (con un peso del 25% del incentivo).

E) Elementos comunes a todas las rutas de transporte

La actividad principal contratada es el transporte y reposición de los productos que comercializa la compañía, desde los almacenes logístico de la misma hasta los lugares indicados por los clientes donde se entrega la mercancía (almacenes del cliente, sitios especiales o espacios destinados a la exposición de productos de alimentación asignados).

Sin perjuicio de lo indicado en el art. 4,1 las actividades complementarias a la actividad principal de transporte, entre otras, comprenden:

- Control y/o recogida de la devolución del establecimiento del cliente, según normas de frescura del fabricante, y entregar la misma en los almacenes logísticos de la compañía en el lugar indicado por esta.
- Elaboración de documentos mercantiles acreditativos de la recogida de los productos de los almacenes logísticos de la compañía, así como de la entrega de la mercancía en los establecimientos del cliente, indicación de los productos entregados de forma visible para los consumidores, así como cobro de cantidades y liquidación de cuentas a la compañía para la tipología de clientes de contado, según prácticas del almacén logístico.
- Complementar y justificar los procesos establecidos por los establecimientos comerciales donde se entrega o recoge la mercancía (identiket) de forma complementaria a los documentos de entrega de mercancía o recogida de devolución, e introducirlo en el sistema informático.
- Documentar todas las operaciones de la actividad en los sistemas informáticos especificados por la compañía.
- Identificación de precios o actividades promocionales en aquellos productos comercializados que se especifique por el establecimiento o la compañía (stiker, precios en lineales, actividades específicas de colocación y visualización de los productos en locales especificados)
- Actividades complementarias que mejoren la exposición los productos de los lugares indicados por los clientes.

F) Previsión de consumos de los clientes de la ruta para aquellas rutas del modelo A

La previsión de consumos de los clientes de la ruta se realizará en función de la tipología de los mismos y sus volúmenes de consumo diarios/semanal.

La realización de las previsiones de consumo para rutas tipo hipermercados y supermercados, se realizará por establecimiento comercial, a efectos de adecuar la previsión del consumo a las necesidades reales de cada establecimiento.

Para el resto de tipología de rutas (salvo Food Service que es reparto) se estará en función de la frecuencia de visita semanal y volúmenes de consumo en los establecimientos.

Las rutas del nuevo modelo B no realizan pedido, por lo que no les resulta de aplicación las previsiones de este apartado.

G) Tramos de VMC para cada tipo de ruta del modelo A

Tipo de ruta		Mínimo	Promedio	Máximo	
Hipermercado	Prv Hiper	5500	6000	8200	6,6%
Supermercado	Prv Super	5000	5500	7500	7,2%
Detalle	AV Detalle	3500	3800	5200	10,4%
	AV Moderno	4100	4500	6100	8,8%
Mixta	AV Mixta Urbana	3500	3800	5200	10,4%
	AV Mixta Rural	3500	3800	5200	10,4%

F) Tramos retribución por incentivos modelo B

Se establece una retribución de partida de 19.800.-€ netos en cómputo anual, con 22.500.-€ netos de referencia promedio. Se establece un complemento ad personam no absorbible ni compensable, para aquellos transportistas que en la actualidad tengan una retribución mayor a 22.500.-€ netos, de hasta un máximo de 24.500.-€ netos. En ningún caso la retribución de partida de 19.800.-€ en cómputo anual establecida se tendrá en cuenta el complemento ad personam.

Cuando sea asignada la ruta en el modelo de preventa de reparto ya sea de inicio o por cambios de rutas, se entregará al Transportista afectado, volumen de kilos por cliente y precio kilo de los últimos 12 meses.

El punto de partida se calculará teniendo en cuenta el promedio de kilos transportados en los 12 últimos meses en los clientes de que se componga la ruta en el momento de su asignación al transportista.

El cliente Bimbo tiene la obligación de asignar una ruta a cada repartidor, en caso de repartidor sin ruta sin causa imputable al repartidor, este tendrá una garantía del 100% de la retribución promedio de 22.500.-€ establecida para el transportista. Se establece una cantidad diaria de 82,72€ netos (71,31.-€ brutos)

La retribución de incentivos por transporte del transportista en el modelo B se establece en el 75% del total de los incentivos y según la siguiente tabla euro/kilo que es la que marca el precio por kilo transportado en bruto sin descontar devoluciones. Todo ello según la retribución promedio de 22.500.-€ netos establecida.

La retribución del transportista en el modelo B se regirá por la siguiente tabla euro/kilo que es la que marca el precio por kilo transportado.

Horquilla kg	euro/kg
0	0,184
8.400	0,144
10.400	0,114
13.400	0,104

La retribución de incentivos de devolución para los transportistas en el nuevo modelo B es la que se establece a continuación:

Cumplimiento ppto	Retribución bruta
85%	363
87%	365
89%	369
92%	375
95%	383
98%	392
100%	413
102%	418
105%	425
107%	433
109%	442
111%	452
113%	464

Estas tablas establecen la recuperación de incentivos con revisión trimestral y anualmente.

Estas tablas han sido calculadas partiendo de una retribución media de 22.500.-€ netos. Las partes se comprometen a reunirse en el plazo de 6 meses a contar desde que se haya implementado el nuevo modelo retributivo para revisar los valores de la tabla. En el caso de que la retribución media nacional percibida por los transportistas sea superior o inferior a los 22.500.-€ netos se actualizarán al alza o a la baja según corresponda, los valores de euro/kilo de la tabla para ajustarlos a la retribución media pactada de 22.500.-€ netos.

Se establece un factor corrector del 2% para regularizar posibles situaciones de desajuste entre un tramo de la tabla y otro. En el caso que el número de kilos transportados por el transportista no llegue al umbral del siguiente

tramo de la tabla por un porcentaje de kilos hasta el 2%, el transportista tendrá derecho a que se le aplique el valor establecido en el tramo inferior de la tabla.

Como ejemplo: en la horquilla inicial entre 8.400 kg y 10.400 kg es 0,144 €/k, el factor corrector del 2% se aplicaría hasta los 8.568 kg ($8.400 + 2\% = 8.568$), aplicando el tramo inferior de 0,184 €/k.

A aquellos transportistas cubrerrutas que pase a realizar la cobertura de rutas del nuevo modelo preventa-reparto, se les aplicará las condiciones retributivas previstas para el nuevo modelo reparto B preventa reparto establecidas en la presente acuerdo con una garantía del 100% sobre la retribución promedio de 22.500.-€. A aquellos que se mantengan realizando cobertura de rutas del modelo A a, seguirán con las condiciones retributivas establecidas actualmente, teniendo un garantizado diario de 57€ brutos para aquellos días en que no realiza actividad de transporte.

Para aquellos días en que realice actividad el transportista obtendrá la comisión que le corresponda sin ninguna cantidad garantizada . Para aquellos cubrerrutas que realicen actividad en ambos modelos, se le aplicará íntegramente el nuevo modelo establecido en el presente acuerdo.

Se manifiesta por las partes que, si bien para mayor claridad se han realizado los cálculos para tener una referencia de la retribución neta, el sistema retributivo se establece en base a retribuciones brutas, tal y como establece el artículo 16.1 del AIP.

CAPÍTULO V

PREPARACION DE LAS CARGAS

Art. 15.- MODELO DE CARGAS EN LOS ALMACENES LOGÍSTICOS

1. El modelo de cargas que se aplicará en los almacenes logísticos deberá tener en cuenta las características de los productos que se deben entregar a los clientes (frescura de productos), la hora de llegada de los camiones a los almacenes logísticos y el tiempo necesario para preparación del modelo de cargas.
2. El transportista deberá proceder a recoger la mercancía prevista para la ruta del día, en los lugares donde se le haya indicado y procederá a cargar la misma dentro del vehículo de transporte.
3. En aquellos almacenes logísticos donde organizativamente sea posible, la compañía estudiara la posibilidad de aplicar modelos mixtos de preparación

de cargas que permitan mejorar la eficiencia de las rutas de transporte, a efectos de que se pueda realizar más actividad fuera del almacén logístico.

4. Para aquellos almacenes logísticos /rutas de transporte que tengan establecido el sistema Funnel total por razón organizativa y de negocio, el transportista que realiza la actividad de transporte con sistema Funnel integral (todos los productos), a efectos de compensar esta actividad, percibe la cantidad de 4,50 euros por día de actividad. Este complemento desaparece con la implantación de sistemas diferentes al Funnel total en la ruta.

CAPÍTULO VI

RETRIBUCION ACTIVIDAD PROFESIONAL DE TRANSPORTE

Art.16. - SISTEMA RETRIBUTIVO TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS

1. La remuneración que percibe el transportista autónomo por la actividad contratada se establece en base a retribuciones brutas.

2. Se aplican dos modelos de remuneración a los transportistas; en primer lugar, para aquellos transportistas que realicen rutas del nuevo modelo B tendrán derecho al modelo retributivo establecido en el artículo 16 bis, basado en una retribución Fija más otra basada en incentivos de Kilos transportados (75% del incentivo) y según objetivos de devolución establecidos por la compañía (25% del incentivo).

3. El coste del renting del vehículo de transporte (compensa la publicidad de la rotulación y que forma parte de la retribución de la actividad) y coste de carburante, estará individualizado para cada ruta a efectos de tener un efecto neutro para el transportista. El transportista que decida mantener o adquirir un vehículo de propiedad que reúna las características de los vehículos de transporte establecidos, percibirá la compensación económica equivalente al coste del renting del vehículo de transporte según lo indicado en el Anexo I, con el límite de antigüedad de 10 años del vehículo establecido, dado que por razón de imagen, funcionamiento mecánico y restricciones de circulación en determinadas ciudades no deben superar determinada antigüedad.

4. Los gastos de realización de la actividad contratada, como pueden ser a título de ejemplo peajes de autopistas donde sea necesario su utilización, aparcamientos, autorizaciones especiales de parada en zonas de reparto, gastos renovación de las autorizaciones administrativas para realizar

la actividad (tarjeta de transporte) etcétera serán compensados por la compañía. Teniendo para ello en cuenta los requisitos de la actividad que establezca cada comunidad autónoma.

5. Para las rutas del modelo A existen siete tipos de rutas de transporte, según tipología de clientes y atención de los mismos (especialización de las rutas por clientes y referencias), donde se ha establecido una cantidad mínima de umbral de rentabilidad de cada tipo de ruta (3.500 euros VMC promedio semana), y los umbrales de VMC mínima, promedio y máxima a efectos de establecer un % de la VMC – Valor Mercancía Cobrada - para cada una de ellas; con un % VMC diferencial para la cantidad que supere el VMC máximo previsto para la tipología de ruta.

No obstante, si el aumento del VMC por encima del umbral de la tipología de la ruta es consecuencia del esfuerzo individual del transportista autónomo, por realización de visitas a clientes añadidos – salvo circunstancias excepcionales de especiales clientes - o por razón de la estacionalidad se mantendrá el mismo % VMC, aunque supere el máximo previsto para el tipo de ruta.

6. Se entiende VMC el valor cobrado por la Compañía por la entrega de productos a los clientes, descontadas promociones, condiciones comerciales y devolución.

7. La retribución de la actividad para las rutas del modelo A, se establece en base a un porcentaje sobre el valor de la mercancía cobrada a los clientes (VMC), siendo diferente el porcentaje, según la tipología de ruta.

El transportista tendrá conocimiento del tipo de ruta que realice antes de empezar la actividad.

En caso de que la ruta pudiese estar entre dos tipologías de modelos de ruta, se aplicará el % VMC correspondiente al mayor volumen del que compone la ruta de transporte.

8. Se informa que se han calculado las rutas de transporte del modelo A para que los transportistas autónomos (salvo rutas de mini reparto que tienen una retribución específica) que están en situación de estimación objetiva por razón de la actividad, puedan obtener después de gastos y pago de impuestos de la actividad – IRPF e IVA

- una retribución promedio anual equivalente a 20.500 € netos. En caso de que existan territorios de CCAA donde exista un régimen fiscal diferente al nacional, se tendrá en cuenta dicha diferencia, a efectos de establecer un modelo de retribución análogo. Se informa que se han calculado las rutas

de transporte del nuevo modelo B para que los transportistas autónomos (salvo rutas de mini reparto que tienen una retribución específica) que están en situación de estimación objetiva por razón de la actividad, puedan obtener después de gastos y pago de impuestos de la actividad – IRPF e IVA - una retribución promedio anual equivalente a 22.500 € netos.

9. Los importes de retribución diseñados para cada tipo de ruta están basados en el modelo mixto de carga (funnel y picking). En el modelo funnel total para todas las referencias, se requiere de determinada dedicación diaria por el transportista autónomo que se compensa en la forma indicada en el art. 15, mientras se mantenga este modelo organizativo de cargas de funnel total; en el caso de que el transportista autónomo pase al sistema mixto de preparación de cargas deja de percibir la cantidad diaria de actividad por funnel total.

10. Retribución transportistas autónomos que cubren ausencias en el almacén logístico Los transportistas autónomos que cubran ausencias en el almacén logístico y que realicen rutas del modelo a con independencia de la causa que justifique dicha sustitución (vacaciones, IT, licencias etc,) percibirán la siguiente retribución variable:

- Se computará la totalidad de la actividad realizada en la ruta en el mes de facturación por todos los transportistas autónomos que hayan participado en su realización.
- Se calculará la retribución correspondiente a la ruta en el periodo de facturación del mes, y se distribuirá la cantidad económica resultante de forma proporcional al número de días de actividad realizados por cada transportista autónomo en la misma.
- En todo caso se garantiza al transportista autónomo que realiza las ausencias que no percibirá por dicha actividad menos que la retribución promedio estándar establecida para las rutas de transporte (referencia anual promedio dividido por días de actividad anuales); si los resultados de la actividad son superiores, percibirá dicha cantidad superior.
- Los gastos de carburante serán los de la ruta de transporte que realice en cada momento el transportista autónomo.

Los transportistas autónomos que cubran ausencias en el almacén logístico y que realicen rutas del nuevo modelo B, se les aplicará las condiciones retributivas previstas para el nuevo modelo B, aquellos que se mantengan realizando cobertura de rutas del modelo actual, seguirán con las condiciones retributivas establecidas en el modelo.

Art.17.- RETRIBUCIÓN DE LA ACTIVIDAD, CALENDARIO DE PAGOS

La retribución de la actividad y su calendario de pagos es el que viene regulado en el acta de la comisión de seguimiento de fecha 16 de mayo de 2019.

Art. 18.- ESTRUCTURA RETRIBUTIVA ACTIVIDAD TRANSPORTISTA AUTONOMO**1.Coste industrial vehículo de transporte:**

La realización de la actividad contratada debe ser efectuada por un vehículo de transporte de mercancías, debidamente adecuado a la mercancía transportada y con las autorizaciones administrativas correspondientes a la misma (tarjeta de transporte de servicio público por ser el vehículo superior a MMA de 2 t métricas y registro sanitario del vehículo).

El transportista autónomo percibe una compensación por tener la estructura empresarial necesaria (en cualquiera de las modalidades previstas en derecho que le permita realizar la actividad de transporte: renting, propiedad o arrendamiento) para poder realizar la actividad contratada y que decide poner a disposición de la Compañía para realizar la misma – vehículo de transporte- que se abona en la factura mensual, siendo parte integrante de la actividad realizada mediante un camión debidamente rotulado.

Al percibir dicha compensación económica por poner a disposición de la compañía el vehículo de transporte, rotulado con las marcas del fabricante, el transportista autónomo se compromete a:

- no utilizar el vehículo en actividades incompatibles con la actividad contratada de transporte y reposición de mercancías de alimentación -debiendo contar además con la correspondiente autorización de registro sanitario para los transportistas, según normativa aplicable-.
- no exponer ningún tipo de publicidad en el camión de transporte, sea en la parte interior o exterior del mismo, que pueda ser considerada perjudicial o contraproducente a los intereses de imagen o notoriedad del fabricante.
- no destinar el vehículo a actividades incompatibles con el transporte de productos alimentarios
- estar al día en el pago del coste del vehículo utilizado (ya sea renting o propiedad) a efectos de evitar una mala imagen ante tercero o la posibilidad de su pérdida.

2. Coste industrial Suplidos Fijos

Con carácter mensual el transportista autónomo percibe 100 euros por semana - equivalente a 14,2857 € por día natural - (52 semanas al año) que cubre determinados gastos de la actividad empresarial.

Durante el periodo vacacional percibe 125 euros adicionales por semana de vacaciones.

No obstante, el transportista autónomo que hubiese optado por percibir 333 euros por semana de vacaciones, percibirá en este caso 84 euros semanales de gastos fijos. En caso de licencias retribuidas o días de libre disposición percibe la cantidad acordada para estos supuestos.

Si el transportista autónomo hubiese optado por percibir 333 euros por semana de vacaciones y no pueda realizar las mismas por estar en situación de incapacidad temporal, percibirá la diferencia económica dejada de cobrar sobre los 100 euros semana así como el importe de las vacaciones en la última factura del año, sin que la opción del transportista autónomo venga a suponer mayor coste económico para la compañía.

3. Retribución variable de la actividad de transporte contratada en modelo A

El transportista autónomo tendrá asignada una ruta de transporte, donde en función del VMC obtenido en la ruta asignada, percibirá una cantidad económica variable por ejecución de la actividad. Esta cantidad estará en función del VMC y el tipo de ruta que se realiza.

Las partes han establecido este sistema de retribución variable, como cálculo de la actividad realizada, dado que en función de la tipología de los productos transportados, volúmenes de carga y entregados a los clientes, se determina la retribución de la actividad ejecutada por el transportista autónomo.

Las tablas de retribución variables, según tipología de ruta y VMC semanal realizada, son las siguientes:

Tipo de ruta	% VMC
Transporte PRV Hiper (TPH)	6,6
Transporte PRV Super (TPS)	7,2
Transporte Canal Detalle Urbana Especializada (TCDUE)	10,4
Transporte AV Canal Moderno (TAVCM)	8,8
Transporte Canal Detalle Urbana Mixta (TCDUM)	10,4
Transporte AV Mixta Rural (TAVMR)	10,4

Nota: las cantidades que superen el umbral máximo de cada tipología de ruta tendrán el 2% de VMC, salvo que se deba a situaciones de estacionalidad o por actividad adicional del transportista autónomo. Se efectuará el cálculo promedio mensual a efectos de determinar si se superan los umbrales máximos.

4.-Retribución transportista en el modelo B

La retribución del transportista en el nuevo modelo B, se establece tanto para personas de nueva contratación, como para aquellos TRADES actualmente en plantilla, que pasen a realizar rutas del modelo B:

1. SALARIO TABLAS REPARTIDOR. Se establece un módulo de retribución Fija+Variable, de acuerdo a las siguientes Tablas:

Horquilla kg	euro/kg
0	0,184
8.400	0,144
10.400	0,114
13.400	0,104

2. La retribución de partida a percibir por el transportista será de 19.800.-€ netos en cómputo anual, en promedio 22.500.-€ de referencia. En caso de que el transportista no llegara a dicha retribución, se regularizará en el mes de enero del año siguiente. En casos de situación de IT durante el año, la retribución de partida de 19.800.-€, será proporcional a los días en que el transportista haya prestado efectivamente realizando servicio.

3. COMPLEMENTO AD PERSONAM. Para todos aquellos TRADE que en la actualidad, tengan un módulo de retribución mayor de los 22.500€ teniendo en cuenta la retribución neta percibida de noviembre de 2020 a Octubre 2021 y en el caso de situaciones de IT se tendrá en cuenta la retribución de los 12 últimos meses con actividad en que se hubieran prestado servicios por el transportista. Se establece un complemento Ad Personam, hasta un máximo de 24.500.-€. Este complemento no es compensable ni absorbible en caso de aumento de retribución a través del punto 2.

4. INDEMNIZACIÓN PÉRDIDA SALARIO. Para todos aquellos TRADE que en la actualidad tengan acreditado un módulo de Retribución neta superior a 24.500.-€ establecidos en el apartado anterior, se establece una indemnización de 2 anualidades de la pérdida retributiva sufrida por el transportista, hasta un máximo de 5.000.-€ brutos por año (tope de 10.000.-

€ brutos). Para determinar la pérdida producida se tendrá en cuenta la media de la retribución mensual percibida por el transportista en el Noviembre 2020 a Octubre 2021 y en el caso de situaciones de IT se tendrá en cuenta la retribución de los 12 últimos meses con actividad en que se hubieran prestado servicios por el transportista.

5. Dicha indemnización a percibir por parte del transportista se percibirá en 12 mensualidades. No obstante, en caso de que se extinga el contrato por causas no imputables a la persona del TRADE en el periodo comprendido entre los 12 meses previstos para el pago de la indemnización el TRADE tendrá derecho a percibir la totalidad de la indemnización por pérdida de salario que se haya establecido.

6. Las partes acuerdan asimismo que la cantidad correspondiente a las tablas de incentivos están sujetas a revisión con carácter anual. A tal efecto las partes se reunirán en el mes de enero de todos los años para formalizar el incremento de la tabla de incentivos, tomando como referencia los incrementos que se alcancen en los convenios colectivos de la empresa. A este efecto en el mes de enero de 2023 se revisará la tabla de incentivos para el 2022,

7. Para aquellos establecimientos de más de 2.500 m² (hiper) en los que no se realice por parte del transportista la actividad de reposición se retribuirá al 50% de lo establecido en las correspondientes tablas de incentivos por euro-kilo.

Art.19.- ACTIVIDAD ADICIONAL FINALIZADA LA JORNADA: REPOSICIÓN TARDES

Cuando las necesidades del mercado lo justifiquen y esté debidamente autorizado por el responsable del almacén logístico, se podrá realizar reposición por las tardes en los lugares indicados por el cliente de los productos previamente transportados, como actividad adicional voluntaria a la ruta de transporte, percibiendo una retribución bruta de 15 € euros hora más kms de desplazamiento.

No será de aplicación esta regulación para aquellos supuestos de clientes que tengan establecida la actividad en jornada de mañana y tarde dentro de los parámetros de actividad diaria establecidos (a título de ejemplo, atención a grandes superficies) al estar la actividad de tarde dentro de la jornada programada.

Art. 20.- CONSUMO DE CARBURANTE PARA REALIZACIÓN DE LA RUTA DE TRANSPORTE

1. El transportista autónomo percibirá con la factura mensual una cantidad

equivalente al coste real del carburante utilizado para realizar la actividad de transporte contratada (ruta de transporte) en condiciones normales de conducción.

2. A efectos de calcular adecuadamente el costo real de carburante, se instalará en el sistema informático (PDA/Tablet) una aplicación que pueda proporcionar dicha información. El citado dispositivo tendrá por finalidad controlar el gasto real de kilometraje en función de los kilómetros recorridos por el transportista por la realización de la actividad contratada.

3. A efectos de calcular el consumo de carburante, se tendrán en cuenta los informes de la empresa constructora del vehículo de transporte sobre consumos, aplicando el promedio del consumo urbano y mixto.

4. El precio del carburante se calculará teniendo en cuenta los precios medios publicados en la página web del Ministerio de Industria (u organismo competente), donde se informa del valor del carburante medio en cada CCAA de dos meses atrás (en enero se publican los precios de noviembre, y así sucesivamente)

5. El cálculo de la cantidad que corresponda abonar tendrá en cuenta los kilómetros que tiene que recorrer el transportista para realizar la ruta en la semana, por el consumo medio del vehículo de transporte, que da un valor diario de km/consumo (kilómetros semanales/por seis), y se multiplica el valor promedio diario por el precio medio del carburante obtenido según lo indicado en el párrafo anterior (aplicando el precio medio de la CCAA donde se encuentre ubicado el almacén logístico). Se informará mensualmente en el almacén logístico del valor del precio del carburante que se ha tenido en cuenta a efectos del abono del carburante.

6. Los kms que componen cada ruta de transporte se empezarán a computar desde la salida del almacén logístico para realizar la actividad contratada hasta el retorno al almacén logístico.

7. En todo caso el coste de los kilómetros que deba recorrer el transportista desde su domicilio hasta el almacén logístico, y desde el mismo hasta su domicilio serán a cargo de este. Cada vez que se realice una modificación de la ruta de transporte que afecte al número de kilómetros que se tiene que recorrer, se actualizarán los parámetros económicos tenidos en cuenta para el abono del carburante.

CAPÍTULO VII

DERECHOS SOCIALES

Art. 21.- DERECHOS SOCIALES TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS

Los transportistas autónomos tienen derecho a las siguientes ayudas sociales cuyo coste será a cargo de la compañía:

1. Seguro de responsabilidad civil que cubra la actividad realizada fuera del camión de transporte y en las tiendas donde realiza la actividad contratada.
2. Seguro de accidentes que cubra situaciones de fallecimiento e invalidez por importe de 20.000 euros
3. Fondo económico a desarrollar por la Comisión de Seguimiento, que actuará como una Comisión Social de transportistas, a efectos de destinarlo a ayudas de becas, ayudas a discapacitados y determinadas ayudas sociales a concretar en el reglamento que elabore dicha Comisión. La composición de dicha comisión social tendrá en cuenta la implantación y representación de las organizaciones sindicales y profesionales firmantes del acuerdo, y la misma elaborará un reglamento de funcionamiento y ayudas a conceder.
4. Ayudas en situaciones de incapacidad temporal declarada oficialmente por el sistema público sanitario:

o se abonan los gastos fijos de la actividad (coste vehículo y 100 euros semana (14,2587 € por día natural).

o se establece un seguro a cargo de la compañía que cubra las situaciones de incapacidad temporal con un periodo de carencia de 15 días de baja y una cantidad diaria de 24 € con el límite de un año. En el caso de que el transportista autónomo por razones históricas “ad personam” percibirse una ayuda de cotización para mejorar su base de cotización a la seguridad social, no percibirá dicho importe económico del seguro.

A la vista preocupante situación de absentismo actual en el colectivo de Transportistas de BIMBO DONUTS IBERIA, S.A.U. las partes se emplazan a convocar una reunión de la comisión Negociadora en el mes de septiembre de 2022 para encontrar soluciones pactadas que permitan reducir el índice de absentismo.

Asimismo, se valorará en la misma comisión las propuestas realizadas por la parte social para encontrar soluciones pactadas que permitan mejorar en cuanto a vacaciones, días de libre disposición y permisos.

CAPÍTULO IIIV

EXTINCIÓN CONTRATO MERCANTIL E INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES

Art. 22.- CAUSAS EXTINCIÓN DEL CONTRATO

La relación contractual entre las partes se extinguirá por alguna de las siguientes circunstancias:

1. mutuo acuerdo de las partes
2. causas válidamente consignadas en el contrato, salvo que las mismas constituyan abuso de derecho
3. muerte y jubilación o invalidez incompatibles con la actividad profesional contratada, conforme a la correspondiente legislación de seguridad social
4. desistimiento del trabajador autónomo económicamente dependiente, debiendo comunicar su voluntad con un preaviso de 15 días de antelación
5. por voluntad del trabajador autónomo fundada en un incumplimiento contractual grave y culpable de la empresa en los términos que más adelante se expresarán
6. por voluntad de la empresa por causa justificada ya sea basada en incumplimientos contractuales graves y culpables del transportista autónomo, o por circunstancias económicas, técnicas, organizativas o productivas en los términos que más adelante se expresarán.
7. por decisión de la trabajadora transportista autónoma que se vea obligada a extinguir la relación contractual como consecuencia de ser víctima de violencia de género.

Art. 23.- INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES DE FACTURACIÓN, EQUIPOS INFORMATICOS Y MEDIOS DE DISTRIBUCION.

1. Medios de distribución

- El transportista autónomo es responsable de los medios de distribución que se ponen a su disposición (tinajas, carros, etc.) para poder realizar la actividad contratada.
- Diariamente se llevará un control de los medios de distribución retirados de los almacenes logísticos y aquellos que debe devolver.

- Salvo autorización expresa del responsable del almacén, no se podrán dejar medios de distribución en los clientes a los que se visita. En caso de que sé de dicha autorización, se deberá llevar un control de los medios de distribución que se encuentran depositados en los clientes, por razón de entrega de mercancía.

- En caso de que se produzcan diferencias entre los medios de distribución retirados y los que debe devolver, el transportista autónomo deberá explicar las razones por las cuales se produce el faltante. En función de la situación concurrente se establecerá una decisión para cada caso, previa información a la representación que se encuentre afiliado el transportista autónomo.

2. Equipos informáticos

- El transportista autónomo para realizar la actividad contratada dispondrá de una herramienta informática (Tablet/PDA/TPV) y los equipos de impresión necesarios para poder documentar las operaciones que realiza y poder entregar la misma a los clientes de la ruta de transporte.

- La propiedad del software de facturación es propiedad de la compañía, por lo que no podrá ser utilizada la herramienta informática ni los equipos de impresión para actividades ajenas a la actividad contratada.

- La actualización y mantenimiento de los equipos informáticos es a cargo de la Compañía, la cual actualizará los mismos, en función de las necesidades existentes y cambios de sistemas, sin que ello conlleve coste alguno para el transportista autónomo.

- El transportista autónomo tiene la obligación de conservar en adecuado estado de uso la herramienta informática, los equipos de impresión del mantenimiento y el software.

- En caso de deterioro de los equipos informáticos y sistemas de impresión, se analizará cada caso para conocer la causa de ello, y en función de las circunstancias concurrentes se tomará una decisión concreta.

- El transportista autónomo deberá adoptar la diligencia adecuada para evitar la sustracción y/o rotura del equipo informático y medios de impresión. En caso de que se produzca una sustracción o rotura del mismo, se analizará cada caso, y en función de las circunstancias concurrentes se tomará la decisión que proceda, previa información a la representación que se encuentre afiliado el transportista autónomo.

3. Utilización de equipos informáticos

- El transportista autónomo deberá utilizar los equipos informáticos y

sistemas de impresión según indicaciones de la compañía, a efectos de que quede debidamente registradas todas las operaciones realizadas, a efectos de registro contable de la actividad así como poder facturar posteriormente la Compañía a los llamados clientes de crédito

- Diariamente se deberá realizar una captura de los albaranes de crédito, a efectos de tener el control de los mismos, y de esta forma tener conocimiento concreto de la actividad realizada en estos, así como posibles reclamaciones de los clientes en cuanto a la mercancía entregada, promocionada o retirada de devolución
- En caso de que los clientes exijan determinadas requisitos, tanto para la entrega de mercancía como para la retirada de devolución (identikets) el transportista autónomo deberá realizar los mismos para registrar y computar la actividad realizada. Mientras no sea realizado este requisito, el transportista autónomo será responsable de la mercancía entregada o retirada (salvo que dicha situación sea ajena a la voluntad del transportista autónomo). Una vez realizado el identiket y registrado en el sistema se computará la actividad y/o devolución que proceda.

Art. 24.- INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES EN LA EJECUCION DE LA ACTIVIDAD

Con carácter general (y sin perjuicio de los especiales derechos de los representantes liberados en cuanto a los procedimientos a seguir) la compañía procederá a informar de las decisiones que tome en relación a los temas que después se indicarán, a la representación sindical a la que se encuentre afiliado el transportista autónomo.

a) INCUMPLIMIENTOS DE EJECUCIÓN EN LOS CLIENTES

La actividad contratada consiste en la recogida de la mercancía en los almacenes logísticos o lugar indicado por la compañía y su entrega en los clientes que componen la ruta de transporte, según la programación de visitas diaria establecida para la ruta.

Se entenderá que se incumple la actividad contratada, los hechos que se indican a continuación y que sean imputables al transportista autónomo, los siguientes:

- no recoger la mercancía en el almacén logístico que se deba entregar a los clientes, salvo que concurra causa justificada no imputable al transportista autónomo.
- no realizar la actividad contratada sin causa justificada

- no avisar la ausencia para realizar la actividad, generando perjuicio organizativo
- no entregar la gama de productos referenciados en los clientes que componen la ruta, generando rotura de stock
- no aplicar las condiciones contractuales establecidas con los clientes (entregas promocionales, exposiciones y material publicitario)
- no seguir las políticas de frescura de los productos, incumpliendo la normativa de recogida de los mismos.
- no ingresar las cantidades económicas cobradas a los clientes, en los términos y plazos establecidos en el almacén logístico

En caso de incumplimiento de las anteriores obligaciones se procederá a realizar una advertencia verbal; en caso de reincidencia se realizará una advertencia por escrito, a efectos de indicar los incumplimientos y que el transportista autónomo pueda corregirlos.

Una vez efectuadas tres advertencias por escrito en un plazo de 6 meses, la compañía podrá proceder a la resolución del contrato mercantil o la suspensión de la relación mercantil (sin abono de ninguna cantidad, ni fija ni variable al transportista autónomo) hasta un máximo de dos meses.

No obstante lo anterior, en el caso de no ingresar las cantidades económicas cobradas a los clientes, además de procederse a descontar su importe económico de la facturación al transportista autónomo, se requerirá para que estos hechos no se vuelvan a producir. En caso de existir tres advertencias por escrito en un plazo de seis meses, se procederá a la resolución de la relación mercantil sin ningún tipo de transacción económica.

b) INCUMPLIMIENTOS EN LA RELACIÓN CON CLIENTES, COMPAÑEROS Y COLABORADORES

En la ejecución de la actividad el transportista autónomo tiene que relacionarse con otros colaboradores de la compañía, compañeros de actividad en la calle o con los clientes o empleados de los mismos.

Existe un código de ética aplicable a todas las personas que se relacionan con la Compañía que es de público conocimiento y que obliga a todas ellas, con independencia del tipo de relación jurídica existente, y donde se establece como regla de oro el respecto a las personas, pudiéndose adoptar medidas en caso de que no se respete dicho código.

En caso de ofensas verbales o físicas, a cualquiera de las personas antes indicadas, dará lugar a la adopción de medidas por parte de la compañía, en

función de la gravedad de los hechos y repercusión.

Las ofensas verbales graves así como cualquier tipo de agresión física realizada a cualquier persona antes indicada, darán lugar a resolución del contrato mercantil sin compensación económica.

Las ofensas verbales de menor entidad, serán valoradas y en función de la gravedad concurrente, se podrá realizar una advertencia verbal o escrita o una suspensión de la actividad contratada (sin abono de ninguna cantidad) hasta un máximo de un mes.

c) INCUMPLIMIENTOS EN LA RELACIONES JURÍDICAS CON LA COMPAÑÍA

Se entenderá por incumplimiento de las relaciones con la Compañía, con las consecuencias que se derivan para cada caso, los siguientes supuestos

- No reunir los requisitos legales para poder realizar la actividad de transporte contratada, como son no estar al día en el pago de cuotas de seguridad social, pago de impuestos derivados de la actividad, no disponer de tarjeta de transporte de servicio público o de la titularidad de un vehículo para poder ejercer su actividad (sin perjuicio de las situaciones excepcionales de avería y vehículo de sustitución), y la privación de la licencia administrativa para conducir camiones de transporte.

La compañía podrá requerir al transportista autónomo para que justifique reunir los requisitos legales para poder ejercer adecuadamente su actividad, estando obligado el mismo a acreditar que reúne los requisitos para realizar la misma.

En estos casos, se efectuará un requerimiento por escrito al transportista autónomo para que corrija dicha situación en un plazo de 15 días naturales. Transcurrido dicho plazo, si el transportista autónomo no ha regulado dicha situación, la compañía procederá a resolver el contrato mercantil sin ningún tipo de compensación económica.

- No observar las normas éticas de relación con clientes, compañía o colaboradores: en los casos en que el transportista autónomo procediese a realizar conductas contrarias a la buena fe contractual (como son realización de facturas ficticias que no se correspondan a la realidad, inventándose operaciones inexistentes, ya sea de entrega, promoción, recogida o abono de producto ficticio que genere perjuicio económico a la compañía y/o beneficio al transportista autónomo con independencia de su cuantía), sustraer pertenencias o dinero de otros colaboradores o clientes a los que visita en el ejercicio de la actividad contratada.

En estos casos se procederá a la resolución del contrato mercantil de forma inmediata sin ningún tipo de compensación económica.

- Pérdida reiterada de medios de distribución de la empresa (tinajas), una vez haya sido advertido previamente por la compañía, y se mantenga en dicha situación el transportista autónomo

En estos casos, además de ser responsable el transportista autónomo del valor económico de los medios de distribución extraviados se procederá a realizar una advertencia escrita. Si se realizan tres advertencias escritas en un plazo de 6 meses, se podrá suspender la relación mercantil (sin ningún tipo de compensación) por un plazo de 30 días.

- Dedicar el vehículo de transporte a actividades que afecten al adecuado desarrollo de la actividad contratada (transporte de productos de alimentación).

En estos casos, una vez detectado el destino del vehículo de transporte a actividades incompatibles con el transporte de productos de alimentación, según la normativa de higiene alimentaria o no reunir los requisitos adecuados para realizar dicha actividad (registro sanitario del camión) se efectuará un requerimiento por escrito para que se corrija la situación en un plazo de 15 días.

En caso de que no se solucione dicha situación, la compañía procederá a resolver el contrato mercantil sin ningún tipo de compensación económica.

- No observar la normativa de prevención de riesgos laborales de los transportistas autónomos y la coordinación de riesgos establecidas en los almacenes logísticos, generando o pudiendo generar situaciones de accidentes de trabajo, sean del propio transportista o de otros colaboradores que existan en el almacén logístico.

En función de la gravedad de la infracción de la normativa de prevención de riesgos, la compañía tomara la decisión correspondiente, que podrá ir desde la advertencia por escrito hasta la resolución contractual sin compensación alguna.

ART. 25.- INDEMNIZACIONES EN CASO DE EXTINCIÓN INJUSTIFICADA DE LA RELACIÓN MERCANTIL

1. Modulo indemnizatorio: retribución variable percibida por el transportista en el año natural anterior a la fecha de extinción. La Comisión de Seguimiento del AIP establecerá que se entiende por retribución variable y que conceptos quedan excluidos de la misma.

2. Cuantías indemnizatorias:

- 45 días sobre la retribución variable por año de antigüedad para las extinciones improcedentes individuales, sin tope de años.
- En el caso de extinciones de carácter colectivo, por razones organizativa, productiva, económica o técnica se establecerá la indemnización que acuerden las partes cuando regulen dicha situación.

En cuanto a la situación concreta del vehículo de transporte, para aquellos casos donde el transportista autónomo hubiese optado por la modalidad de renting, se estará a lo establecido en el anexo I.

CAPÍTULO IX

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Art. 26.- SEGURIDAD Y SALUD

La protección de la salud de los transportistas autónomos constituye un objetivo básico y prioritario de las partes y consideran que para alcanzarlo se requiere del establecimiento y planificación de una actividad preventiva en las tareas desarrolladas por el colectivo de transportistas autónomos, adoptando para ello las medidas necesarias, tanto en la corrección de las situaciones que pudieran existir como en la evolución técnica y organizativa de la Empresa.

Con tal objetivo se pretende no sólo el cumplimiento de las obligaciones legales y exigencia de las responsabilidades de los actores implicados en el marco de la actividad de la Compañía sino también fomentar una nueva cultura de la prevención que avance en el desarrollo de la misma.

Se creará una Comisión Estatal de Seguridad y Salud de los Transportistas Autónomos, con la composición que se determine por la Comisión Negociadora donde se tratará de forma técnica la situación de riesgos profesionales de los transportistas autónomos. Se determinará por la Comisión Negociadora la composición de dicha comisión, así como las fechas de reunión en el año.

Art.27.- COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

1.- De conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y en el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, la Compañía adoptará las medidas necesarias para que los transportistas autónomos que puedan desarrollar alguna actividad en sus centros de trabajo reciban la información y las instrucciones adecuadas, en relación con los riesgos existentes en el centro de trabajo, las

medidas de protección y prevención correspondientes, así como sobre las medidas de emergencia a aplicar.

Para ello, en el momento de la contratación, la Compañía pondrá a disposición de los transportistas autónomos la información e instrucciones a que se hace referencia en el párrafo anterior.

2.- La Compañía vigilará el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales por parte del colectivo de transportistas autónomos, viniendo éstos obligados a poner a disposición de la Compañía cuanta información y documentación les fuera requerida al objeto de verificar tal cumplimiento. En este sentido, la obstaculización o negativa a colaborar con dicha obligación, supondrá la existencia de causa justa para la extinción del contrato, sin derecho a indemnización alguna.

3.- El transportista autónomo a que acreditar ante la compañía la existencia de una evaluación de riesgos de la actividad contratada así como un reconocimiento médico (vigilancia de la salud) que acredite que es apto para la realización de las actividades contratadas.

La compañía pondrá a disposición del transportista autónomo un Servicio de Prevención externo especializado en evaluación de riesgos de la actividad profesional de transportista autónomo a efectos de realizar la correspondiente evaluación de riesgos de la que debe disponer, así como la vigilancia de la salud anual, al exigir estos requisitos los establecimientos donde procede a transportar, entregar y reponer la mercancía.

Se buscarán fórmulas económicas a efectos que dichos costes sean neutros para el transportista autónomo, dada la obligación de coordinación de riesgos profesionales y el interés del transportista autónomo y de la Compañía en observar la regulación sobre los riesgos profesionales. En todo caso, el transportista autónomo podrá tomar la decisión de realizar la evaluación de riesgos y/o vigilancia de la salud con otros servicios de prevención, sin que esto conlleve un coste adicional para la Compañía.

Art. 28.- UTILIZACIÓN DE MAQUINARIA, EQUIPOS, PRODUCTOS O MATERIALES DE LA COMPAÑÍA.

La Compañía deberá proporcionar de manera individualizada a los transportistas autónomos que presten servicios para ella la información necesaria para la correcta utilización y manipulación de la maquinaria, equipos, productos, materias primas y útiles de trabajo proporcionados por la Compañía, al objeto de que ésta se produzca sin riesgos para la seguridad y salud de aquéllos.

La referida información se facilitará en el momento de la contratación del transportista autónomo, constituyendo el incumplimiento de las instrucciones contenidas en la misma causa justa para proceder a la extinción de su contrato de transporte sin derecho a indemnización alguna.

CAPÍTULO X

COMISION SEGUIMIENTO Y RESOLUCION EXTRAJUDICIAL DE CONFLICTOS

Art 29.- COMISIÓN MIXTA PARITARIA

1. Integrantes de la Comisión Mixta Paritaria AIP: será de composición, 6 miembros por parte de la Compañía y otros 6 por la parte representación sindical/profesional firmantes del acuerdo en función de su representatividad. Podrán contar con un asesor en las reuniones.

3. Competencias: Tendrán igualmente atribuidas las funciones de interpretación, conciliación y vigilancia del cumplimiento de este AIP.

4. Efectos jurídicos de las resoluciones de la Comisión mixta paritaria resoluciones que adopte la Comisión mixta paritaria tendrán carácter vinculante para todas las partes, tanto para la Compañía como para el colectivo de transportista autónomos que representan, formando estos acuerdos parte de las condiciones económicas, de prestación de servicios y sociales del contrato mercantil de los mismos.

5 Procedimiento: La representación sindical/profesional realizará una convocatoria formal a la representación de la compañía informando sobre los puntos a tratar en la reunión de la comisión mixta paritaria que tendrá lugar en un plazo máximo de 15 días. Tras el referido periodo de 15 días la representación de la empresa deberá dar respuesta acordada a la problemática planteada, por la representación sindical/profesional en el plazo de 15 días. En caso contrario las partes acudirán al sistema de resolución extrajudicial de conflictos establecido en el artículo siguiente.

Art. 30.- RESOLUCIÓN EXTRAJUDICIAL DE CONFLICTOS

1. El presente acuerdo regula los procedimientos para la solución de todos los conflictos de naturaleza colectiva surgidos entre la Compañía y el colectivo de transportistas autónomos a que resulte de aplicación el presente acuerdo.

2. Sistemas y órganos de resolución extrajudicial de conflictos: La resolución extrajudicial de conflictos a que se hace referencia en el presente acuerdo se llevará a cabo a través de un sistema de Mediación, entendiéndose por tal la intervención de un mediador asignado para favorecer la solución de

una controversia que afecta a las distintas partes que integran una relación contractual de prestación de servicios. En este sentido, la Compañía y los representantes de los sindicatos/ asociaciones profesionales de los transportistas en la Comisión mixta paritaria designarán, de común acuerdo, un mediador para aquellos conflictos que pudieran originarse

3. Procedimiento para la resolución extrajudicial de conflictos.

3.1 Para aquellos conflictos que se susciten entre la Compañía y el colectivo de transportistas autónomos que presten servicios en la Compañía, la Mediación resultará obligatoria en todos los casos, debiendo preceder necesariamente a la correspondiente acción jurisdiccional.

Se entenderá que tiene carácter colectivo aquel conflicto que afecte un mínimo del 30 % de los transportistas autónomos del territorio correspondiente, computándose a estos efectos exclusivamente a aquellos transportistas a los que les sea de aplicación el AIP.

3.2 La Mediación podrá ser solicitada de mutuo acuerdo o a instancia de parte ante el Mediador designado, debiendo hacerse mención en dicha solicitud a las materias sobre las que versa el conflicto, así como las propuestas que, por ambas partes o por la parte solicitante, se proponen para la solución del mismo.

Tras ello, el Mediador examinará la cuestión planteada, citará a las partes para la realización de un Acto de Mediación, en el que intentarán llegar a un acuerdo. De no producirse acuerdo en el trámite de mediación, el Mediador realizará una última propuesta de la que dejará constancia en el acta final levantada al efecto, y en la que igualmente se reflejarán las posiciones de las partes intervinientes hubieran realizado durante el desarrollo de la Mediación. Las propuestas de solución que ofrezca el Mediador a las partes podrán ser libremente aceptadas o rechazadas por éstas. Tanto en el caso de aceptación como en el de Acuerdo en el trámite de mediación, la avenencia conseguida tendrá fuerza ejecutiva.

Salvo que por el propio Mediador, de manera excepcional, se decidiera lo contrario, el Acto de Mediación se desarrollará en la localidad donde se originó el conflicto.

3.3. Costes de las Mediaciones

Los costes y gastos en que incurran las partes como consecuencia de la celebración de los Actos de Mediación a que se hace referencia en el presente Anexo serán satisfechos por la Compañía, salvo que se someta a mediación una petición que sea calificada sin fundamento por parte del

mediador, o sea una cuestión que ya se hubiera resuelto anteriormente, en cuyo caso cada parte asumirá a partes iguales los costes del mediador.

CAPÍTULO XI

REPRESENTACIÓN SINDICAL/PROFESIONAL

Art. 31.- MODELO DE REPRESENTACION TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS

Se mantiene en vigor el modelo de representación pactado en el artículo 32 del AIP de 12.4.2018 hasta 31 de enero de 2023, fecha en que las partes deberán adecuar el número de representantes de cada una de las representaciones a la afiliación que acrediten en dicha fecha y, en todo caso según la proporcionalidad pactada en el anterior modelo de representación de un liberado por cada 100 rutas de transporte. Teniendo en cuenta que los transportistas cubrerrutas computarían como una ruta más.

En todo caso se respetarán los derechos y garantías establecidos en el artículo 32 del anterior AIP de fecha 12 de abril de 2018 para los representantes institucionales a nivel nacional, representantes territoriales e interlocutores locales hasta que se pacte el nuevo modelo de representación de los transportistas.

Art. 32.- AYUDA SINDICAL.

1. La Compañía facilitará a cada representación sindical / profesional una cantidad económica de 900 euros mensuales, para destinarla a un local permanente de reunión donde ejercer sus funciones.

2. Se establece un ayuda total anual de 28000 €, a favor de las representaciones sindicales / profesionales firmantes de este acuerdo que será distribuida de forma proporcional al número de afiliados que tenga cada sindicato o representación profesional.

3. Los representantes sindicales / profesionales pertenecientes a los Sindicatos y organizaciones firmantes podrán contar con los asesores que estimen convenientes a la hora de negociar, y los gastos originados por un asesor por cada uno de los Sindicatos firmantes (con el límite de una cantidad anual de 1800w euros) serán abonados por la Compañía, siempre que el Sindicato o la representación profesional que lo designe cuente con el 10% de implantación (medido en número de afiliados).

4. Las cuantías antes indicadas se aplicarán en el año 2018 y serán incompatibles con las existentes en los AIP de origen de las compañías sin que pueda haber duplicidad de pagos.

Art. 33.- ASAMBLEAS.

En los almacenes logísticos se podrán convocar asambleas de transportistas autónomos (máximo 12 al año), comunicándolo por escrito con 72 horas de antelación, fuera de la actividad diaria, responsabilizándose el convocante de los daños que pueda causarse con motivo de la realización de la asamblea.

Para poder convocar una asamblea de transportistas autónomos, el convocante deberá tener implantación efectiva de afiliados en el almacén logístico, realizándose para los afiliados de la misma, y sin perjuicio del derecho individual de cada transportista autónomo de poder asistir en caso de estar interesado.

Art. 34.- CUOTA SINDICAL / ASOCIACION.

La Compañía se compromete a proceder al descuento de la cuota sindical / asociación sobre la retribución del transportista autónomo previa solicitud del afiliado y posteriormente a ingresar la cuantía en la cuenta corriente que designe la representación a la que pertenece.

ANEXOS

ANEXO I

AIP TRANSPORTISTAS AUTONOMOS VEHICULOS DE TRANSPORTE

PRIMERO.- VEHICULOS DE RENTIG Y EXTINCION DE LA RELACION MERCANTIL

El transportista autónomo puede realizar la actividad de transporte, mediante:

- vehículo propiedad del transportista, que deberá reunir las condiciones determine la Comisión de Seguimiento teniendo en cuenta la ruta de transporte que deba realizar.
- vehículo de renting del transportista, el cual debe reunir determinadas características de capacidad (17 , 3 m 3 y antigüedad) y se percibe determinada compensación por el mismo a efectos de que sea neutro para el transportista autónomo.

En cuanto a la situación del vehículo del renting en caso de extinción de la relación mercantil, el criterio que acuerdan las partes es que se aplique es el siguiente:

a) Extinción de la relación mercantil por causas ajenas a la voluntad del transportista autónomo o desistimiento de la relación mercantil :

- Casos: extinción como consecuencia de procesos de reestructuración de rutas que generen excedentes de transportistas autónomos, resolución injustificada de la relación mercantil, jubilación, fallecimiento, invalidez o por desistimiento contractual del transportista debidamente comunicado en tiempo y forma.
- la compañía asumirá la subrogación del vehículo de transporte, a favor de la misma o de un tercero, sin que suponga coste económico al transportista autónomo, siempre y cuando, no tenga deudas con la propia Compañía y esté al corriente de las cuotas con la compañía de renting.

b) Extinción de la relación mercantil por incumplimientos contractuales del transportista autónomo o existencia deudas del transportista autónomo.

- Casos: resolución de la relación mercantil por incumplimientos contractuales grave, según AIP que regula las relaciones de los transportistas autónomos (así como el caso anteriormente indicado de deudas con la Compañía y /o

compañía de renting).

En estos casos la con la compañía informará a la comisión mixta paritaria a los efectos de poder valorar una solución, aunque como norma general en estos casos la empresa no asumirá la subrogación del vehículo.

En todos los casos si el transportista autónomo está interesado en continuar con dicho vehículo, podrá hacerlo, en cuyo caso ú n i c a m e n t e s e procederá a quitar la rotulación a cargo de la C ompañía

SEGUNDO.- SITUACIÓN TRANSITORIA DE LOS VEHÍCULOS PROPIEDAD TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS

En los casos en que el transportista autónomo tenga un vehículo de su propiedad, que reúna las características establecidas para el transporte de los productos contratados (antigüedad y capacidad) siempre que se mantenga en adecuado estado de uso y mantenimiento, hasta la fecha en que termine la vigencia máxima de la antigüedad del vehículo acordada entre las partes, se aplicará el siguiente régimen jurídico

1. Como regla general se establece que el vehículo de transporte debe tener una capacidad de 17,3 m³ y una antigüedad no superior a diez años. En función de la ruta de transporte que tenga que realizar/características de ubicación de los clientes, personal técnico especializado de la Compañía podrán homologar la utilización del camión de propiedad del transportista autónomo de capacidad diferente, teniendo siempre en cuenta el estado de conservación del vehículo y mantenimiento. La Comisión de Seguimiento tendrá en cuenta el criterio del personal técnico sobre el estado de uso y mantenimiento del vehículo, y en función de las circunstancias concurrentes procederá a aplicar una solución a cada caso.

2. El transportista autónomo percibirá en concepto de gastos de estructura industrial por la actividad contratada (publicidad/rotulación) una cantidad económica equivalente al precio estándar ofertado por una compañía de renting, para la tipología de vehículo que se necesita (hasta 3500 kilos) y kilómetros anuales previstos en la realización de la ruta de transporte. Si cambiasen los kms anuales previstos se ajustará la cantidad a la nueva situación.

3. La cantidad correspondiente, tasada por la compañía de renting, se abonará al transportista autónomo hasta el vencimiento máximo de la antigüedad de uso del vehículo de su propiedad acordado.

4. A la finalización del período de vigencia de uso del vehículo, el transportista autónomo podrá decidir:

- a. continuar con ese mismo vehículo, en cuyo caso dejará de percibir la cantidad económica establecida por este concepto (en cuyo caso dejará de tener rotulación en caso de que lo solicite).
 - b. adquirir un nuevo vehículo de renting, en las condiciones estándar establecidas para los transportistas autónomos
 - c. o adquirir un nuevo vehículo de propiedad, en cuyo caso percibirá las condiciones estándar establecidas para los transportistas autónomos.
5. Al margen de lo anterior, el transportista autónomo podrá utilizar un vehículo de renting en las condiciones estándar, comunicándolo con antelación adecuada a efectos de poder realizar dicho cambio.

ANEXO II

DERECHOS HISTÓRICOS TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS PROCEDENTES DE BIMBO CON ANTIGUA RELACIÓN LABORAL

1. Ayuda a la cotización

- Se mantiene el derecho de ayuda a la cotización a la seguridad social, como derecho personal histórico, por razón de procedencia, en los mismos términos reconocidos en el acuerdo de 29 de julio de 2011 y contrato mercantil individual, de los transportistas autónomos procedentes de Bimbo con antigua relación laboral, en los siguientes términos:

- a. Las bases de cotización mensual de referencia para cada uno de los transportistas en el cálculo de la ayuda a la cotización quedan congeladas en su valor a 31.12.2017. No procederá revalorización alguna mientras existan pérdidas en los resultados económicos de Grupo Bimbo España. En el caso de que se salga de la situación de pérdidas, la revalorización según el sistema pactado se producirá según el sistema establecido, pero sin carácter retroactivo por los años sin revisión.

- b. Los transportistas autónomos que alcancen los 48 años de edad a partir del 01.01.2018, pasarán a percibir la ayuda a la cotización según bases de cotización mensual de referencia a cierre del año 2017.

- c. La diferencia entre la base de cotización a fecha de 31.12.2017 y la base mínima de cotización del RETA vigente en cada momento para mayores de 48 años multiplicado por el tipo de cotización que se venía realizando para la actividad de TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA (CNAE -

Actividad: 4941) determinará la ayuda de cotización mensual a percibir.

2. Garantía de futuro

- Se mantiene como derecho personal la llamada “garantía de futuro” en los términos acordados en los contratos mercantiles de los transportistas autónomos procedentes antigua relación laboral de Bimbo, congelado los valores vigentes en el año 2017.
- No procederá revalorización alguna de estas cantidades hasta que dejen de existir pérdidas en los resultados económicos de Grupo Bimbo España. En el caso de que se salga de la situación de pérdidas, la revalorización según el sistema pactado en estos derechos, se producirá según el sistema establecido, pero sin carácter retroactivo por los años sin revisión.

ANEXO IV

CLÁUSULA FINAL CAMBIOS SUSTANCIALES DE CONDICIONES ECONÓMICAS

En el caso de que durante la vigencia del presente acuerdo se modificase de forma sustancial las condiciones económicas que se han tenido en cuenta a efectos de estructurar el sistema retributivo (por cambio sustancial de los importes de las cuotas de cotización en el sistema de autónomos o modificación del sistema de tributación por módulos de transportista autónomo) las partes firmantes del acuerdo procederán a reunirse a efectos de analizar dicha situación, la forma en la que repercuten esos cambios en las retribuciones finales de los transportistas autónomos y las soluciones que se puedan aplicar a efectos de encontrar un equilibrio en la situación contractual.

En todo caso se buscará entre las partes una fórmula que evite perjuicios al transportista autónomo y sin que suponga un mayor coste económico para la compañía.

ANEXO V

VIGENCIA AIP

1. El nuevo AIP entra en vigor en fecha de 1 de febrero de 2022. Las otras materias recogidas en el mismo, en las fechas indicadas para estas, y en su defecto coincidiendo con la firma del acuerdo y ratificación posterior de los órganos de representación de cada organización.

2. El nuevo modelo retributivo para el modelo B será de aplicación a partir del momento en que se implemente el nuevo modelo en cada uno de los Ceve, sin tener en cuenta el Ceve de Gavà que por ser una prueba piloto tiene su propio sistema de retribución acordado (sistema de garantía). Resto de Ceves tendrán una garantía de 3 meses de la media de retribución igual que en centro de Gavà. Para calcular la referida retribución se tendrá en cuenta la retribución neta percibida por el transportista entre los meses de noviembre de 2020 y octubre de 2021.

3. El transportista autónomo al que le es de aplicación el nuevo AIP procederá a adherirse al nuevo acuerdo,

4. Una vez firmado el AIP y ratificado en cada organización, el transportista autónomo tendrá dos semanas para adherirse al mismo, y que le sea de aplicación, constituyendo el mismo un todo orgánico e indivisible.

5. En caso de que existan transportistas autónomos que no quieran adherirse al nuevo AIP , se procederá de la siguiente forma:

a. La Comisión mixta paritaria de Seguimiento analizará la situación de los transportistas autónomos afectados que no quieran adherirse

b. las partes procederán a encontrar las soluciones adecuadas al respecto,

c. que todos los transportistas autónomos se rigen por un mismo AIP,

d. en el caso de que existan transportistas autónomos que no quieran adherirse al AIP, las partes procederán a aplicar un específico plan de salidas para los mismos.

CLASULA FINAL

El presente AIP será de aplicación a los transportistas autónomos de BIMBO DONUTS IBERIA, S.A.U. desde la fecha de su adhesión por parte del transportista,

En todo caso, se respetará la decisión del transportista autónomo de mantener el tipo de relación jurídica (Trade o Independiente) con la compañía, al ser una decisión individual del mismo dicha situación, y sin perjuicio de aplicar de forma analógica las condiciones establecidas en el presente AIP.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA.- APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE EN MATERIAS DE TRANSPORTE Y LETA

La adhesión al presente Acuerdo de Interés Profesional no impide la aplicación subsidiaria de las previsiones contenidas en la normativa vigente en cada momento sobre la actividad de transporte de mercancías y las disposiciones contenidas en la Ley del Estatuto del Trabajador Autónomo, que nos estén específicamente reguladas en el mismo.

SEGUNDA.- CLÁUSULA DE CONDICIÓN MÁS FAVORABLE

Cualquier cláusula o condición, ya sea de contenido económico, de prestación de servicios, social o sindical, pactada a nivel colectivo con cualquier otra representación sindical diferente a las firmantes o agrupación profesional de transportistas que pueda mejorar lo pactado en este AIP, se incorporará de forma inmediata a este AIP.

DIRECCIONES DE UGT FICA

UGT FICA ANDALUCÍA

Blas Infante, 4. 41011. Sevilla
Teléfono: 954 50 63 93
Fax: 954 91 51 32
Email: andalucia@fica.ugt.org

UGT FICA ARAGÓN

Cl. Costa, 1, 2ª. 50001. Zaragoza
Teléfono: 976 70 01 08
Fax: 976 70 01 07
Email: fica@ugtficaaragon.org

UGT FICA ASTURIAS

Pza General Ordóñez, 1, 3ª. 33005. Oviedo
Teléfono: 985 25 31 98
Fax: 985 27 55 83
Email: asturias@fica.ugt.or

SOMA FITAG UGT ASTURIAS

Pza La Salve, 14. 33909. Langreo
Teléfono: 985 68 28 33
Fax: 985 69 04 76
Email: org@somafitagugt.es

UGT FICA BALEARES

Cl. Font i Monteros, 8, 3ª. 07003. Palma de Mallorca
Teléfono: 971 75 50 26
Fax: 971 76 13 24
Email: baleares@fica.ugt.or

UGT FICA CANARIAS

Avda. Primero de Mayo, 21 - 2º. 35002. Las Palmas
Teléfono: 922 28 89 55
Fax: 922 28 89 36
Email: fica@canarias.ugt.org

UGT FICA CANTABRIA

Cl. Rualasal, 8 - 4ª. 39001. Santander
Teléfono: 942 22 79 28
Fax: 942 22 70 35
Email: cantabria@fica.ugt.org

UGT FICA CASTILLA-LA MANCHA

Cl. Cuesta Carlos V, 1 - 2º Dcha. 45001. Toledo
Teléfono: 925 28 30 19
Fax: 925 28 43 49
Email: clm@fica.ugt.org

UGT FICA CASTILLA Y LEÓN

Cl. Gamazo, 13 - 2º. 47004. Valladolid
Teléfono: 983 32 90 08
Fax: 983 32 90 36
Email: cyl@fica.ugt.org

UGT FICA EUSKADI

Cl. Colón de Larreategui, 46 bis - 3ª 48011. Bilbao
Teléfono: 944 25 56 00
Fax: 901 70 71 00
Email: fica.bilbao@ugteuskadi.org

UGT FICA EXTREMADURA

Cl. Obispo Segura Sáez, 8. 10001. Cáceres
Teléfono: 927 21 38 14
Fax: 927 77 05 92
Email: extremadura@fica.ugt.org

UGT FICA GALICIA

Cl. Miguel Ferro Caaveiro, 12 - 2º. 15707.
Santiago de Compostela
Teléfono: 981 58 97 43 - Fax: 981 58 97 58
Email: galicia@fica.ugt.org

UGT FICA LA RIOJA

C/ Milicias, 1 Bis. 26003. Logroño
Teléfono: 941 27 76 54
Fax: 941 25 58 60
Email: ugtfica@larioja.ugt.org

UGT FICA MADRID

Avenida de América, 25 - 4ª. 28002. Madrid
Teléfono: 915 89 73 50
Fax: 915 19 25 01
Email: madrid@fica.ugt.org

UGT FICA MURCIA

C/ Santa Teresa, 16. 30005. Murcia.
Teléfono: 968 28 12 30
Fax: 968 28 20 68
Email: murcia@fica.ugt.org

UGT FICA NAVARRA

Avda de Zaragoza, 12 - 1º. 31003. Pamplona
Teléfono: 948 29 06 24
Fax: 948 24 28 28
Email: navarra@fica.ugt.org

UGT FICA PAIS VALENCIÀ

C/ Arquitecto Mora, 7 - 4º. 46010. Valencia
Teléfono: 963 88 41 10
Fax: 963 93 20 62
Email: fica@pv.ugt.org

UGT FICA CATALUNYA

Rambla del Raval, 29 - 35 2ª. 08001. Barcelona
Teléfono: 933 01 83 62
Fax: 933 02 06 25
Email: fica@ugtfica.cat

AFILIATE

AHORA TE TOCA

POR TUS DERECHOS

TÚ ELIGES

Pasar a la Ofensiva

Acabar con la Precariedad

Mejores Salarios

Calidad de Empleo

Más y mejor Industria

IUGT



BIMBO
Sección Sindical Estatal

FICA



AFILIATE

www.ugt-fica.org





Industria,
Construcción
y Agro

FICA

ACUERDO INTERÉS PROFESIONAL ACTIVIDAD
TRANSPORTE BIMBO DONUTS IBERIA SAU



Federación de Industria, Construcción y Agro

Avda. de América, 25 - 28002 Madrid