



Martes, 20 de abril de 2021

TENEMOS QUE ESTAR PREPARAD@S



El pasado día 22 de diciembre de 2020 en nuestro comunicado ya manifestábamos que la Empresa había encargado a una consultoría externa (Deloitte), la elaboración del Plan Estratégico de EMT para los años 2021 al 2025. El plan estratégico es, ni más ni menos, la línea maestra del funcionamiento de la Empresa. El importe del encargo del Plan Estratégico supera los cientos de miles de euros, cuando el anterior documento fue elaborado con recursos propios, a coste cero. Cabe destacar que los resultados en la Empresa durante la vigencia del anterior plan fueron espectacularmente buenos, a todos los niveles, por lo que no tiene justificación posible el elevado gasto que la Empresa está destinando a este trabajo, salvo que sea para beneficiar a algún “amiguete”.

En aquellas fechas nadie se hizo eco de lo que denunciábamos en nuestro comunicado. Ha sido ahora cuando ha vuelto a salir a luz dicho encargo del plan estratégico para EMT 2021-2025 (*que dicho sea de paso, se está realizando con el mayor secretismo*). Según parece, en el documento viene incluido la entrada de capital privado en nuestra Empresa.

Los partidos políticos de MAS MADRID y PSOE, ambos con representación en el consejo de administración en nuestra empresa, han pedido la celebración de un consejo extraordinario de la EMT (*el resto de las fuerzas políticas con representación en el Consejo de Administración no han manifestado preocupación por el problema*) para que tanto el gerente de la EMT como el concejal, Sr. Carabante, den explicaciones al respecto y aclaren la noticia y digan que hay de verdad o de mentira en la misma. Vaya por delante que estaríamos encantados de que no fuera cierto el rumor. Carabante sacó un tuit en el que desmentía la noticia y decía que en la EMT no va a entrar capital privado, por lo suponemos que no tendrá ningún problema en convocar dicho consejo y aclarar la situación, facilitando el documento tanto a los miembros del Consejo de Administración como al Comité de Empresa.

En SICAM siempre estamos atentos, velando por l@s trabajador@s y por nuestra Empresa. Lo que estamos viendo desde que ha llegado esta gerencia, en cuanto a materia de contratación, no nos gusta. La dirección lleva planteados mil problemas para cubrir los diferentes departamentos, alegando problemas económicos, pero para cargos cercanos a la dirección parece no haber límites, creando además nuevas direcciones, subdirecciones, además de querer consolidar las categorías de jefe de servicio, jefe de negociado, etc., para que en vez de cobrar esa categoría cuando se esté desempeñando el puesto, como ocurre ahora, la consoliden y estén donde estén la tengan que percibir, así se garantizan que a esas personas que acceden a esos puestos, que seguramente sean de su confianza, aunque cambie la dirección de la EMT al final la manejen siempre ellos.

Muestran mucho amor a la Empresa privada, denostando lo público, “*pero ellos dan ejemplo*”, no hacen más que vivir de sus carguitos en las empresas públicas como la nuestra, así que compañer@s, estar atent@s a los acontecimientos porque parece que se avecinan tiempos difíciles, una vez más, pero ahí estaremos tod@s defendiendo lo que es nuestro y manteniendo la Empresa 100% pública.

CONVENIO

La pasada semana, la Empresa nos entregó una “*propuesta*” de convenio al Comité de Empresa. El documento contiene unos recortes a las IPT’s que no hay por donde cogerlo, cercenando la regulación actual de las IPT’s, intentando vendernos la mula de que se perjudica a unos pocos y beneficia al resto. La dirección piensa que l@s trabajador@s de EMT nos vendemos por unos cientos de euros, poniéndonos el dinero por delante, y perder el seguro que tenemos para cubrirnos cuando perdemos la salud en el tajo. Ninguno estamos exento de perder la salud de un día para otro, por lo que hay que cuidar y mantener los

derechos adquiridos. El resto de la propuesta prácticamente no hay por donde cogerla, ya que o bien solo habla de subida para el primero de los tres años que propone la Empresa, o fía las subidas al acuerdo sobre las IPTS. La dirección no se entera o no se quiere enterar que esté Comité, o por lo menos la mayoría de él, no negocia perdidas de derechos.

NUEVO PUPITRE Y CONSOLA

Algo que nos ha llamado mucho la atención, como conductores que somos, es que con esta nueva máquina ya no vamos a tener que preocuparnos por si el viajero ha cogido el billete sencillo o no, ya que el billete se emite por fuera de la mampara y el conductor no tiene acceso a él.

Esto nos hace reflexionar sobre los problemas de billeteaje. Cuando los inspectores hagan una intervención en el autobús y haya un viajero sin billete que afirme que ha pagado el billete ¿qué van a hacer los inspectores?

Hasta ahora, pedían explicaciones al conductor y hacían que el viajero pusiera una reclamación para, automáticamente, sancionar al conductor con 15 días de empleo y sueldo. Pero con la nueva máquina, no tenemos que darle ningún billete al viajero, nuestra responsabilidad se limita a expedir el billete. Luego, por fin, ¿van a sancionar al viajero sin billete?

¿TODO VALE?

Son habituales las quejas de trabajador@s sobre el funcionamiento del Centro de Operaciones de Fuencarral por la existencia, desde hace tiempo, de un importante problema en la prestación de tarde. Es habitual que algún "mando intermedio" actúe como si fuera el dueño de la EMT y lo que es peor, tratando a compañer@s que llevan poco tiempo en la Empresa con poca educación y respeto, saltándose a la torera en ocasiones la normativa por la que nos regimos en la Empresa. Hemos hablado repetidamente del tema con quién se supone son superiores suyos en el Centro de Operaciones, indicándonos que iban a tratar el tema. Pero sorprendentemente este "compañero" sigue actuando de la misma manera, lo que nos lleva a pensar que no sabemos quién es quién manda en la cochera, planteándonos si manda más un mando intermedio que el jefe de estación o el propio responsable del Centro. Los problemas en el Centro de Operaciones de Fuencarral casi siempre vienen por LOS MISMOS, y la jefatura del centro, salvo que demuestre lo contrario, permitiéndolo.

PREMIO A LA CONDUCCIÓN

En la nómina de este mes de abril nos vendrá abonado el premio a la conducción y el adicional, siempre y cuando hayamos reunido los requisitos necesarios para su abono. Estos serán 209 prestaciones completas en línea, pudiéndose completar estas con prestaciones incompletas (permisos retribuidos parciales, consultas médicas, etc). Los días generados por L06 y L26 cuentan como prestación en el año que se genera el día. los L09 y L18 también cuentan como prestación cuando se disfrutan. Los días de baja por accidente laboral sumarian como prestaciones, y 2 días forzosos en el mismo año cuentan como una prestación. En cuanto al premio a la conducción, perdemos el mismo si la Empresa debe de pagar un céntimo por cualquiera de las posibles colisiones. En el adicional no podemos tener viajeros lesionados, ni dentro ni fuera del bus, y podemos tener como máximo una colisión en la que la empresa tenga que pagar por ella.

READMISIÓN DE DESPEDIDOS

Recientemente, la dirección no ha dado por superado el periodo de prueba a dos conductores, según ellos. Para nosotros son despidos, lo pinten como lo pinten.

SICAM pide que se readmita a estos dos compañer@s. Creemos que en plena negociación de convenio, el despido huele a lo que huele, por lo que si la empresa fuese como debe ser, prorrogaría el periodo de prueba y resolvería una vez acabada la negociación del convenio.