



INFORMA

Martes, 25 de octubre de 2022



sicamemt@sicamemt.org

915 522 802

912 772 371

www.sicamemt.org

C/ Abtao 25 1º oficina 3
28007-Madrid

@sicamEMTMadrid

SicamEmtMadrid

@sicamemt

PROCOLO RAMPA MANUAL

Son muchas las dudas que nos planteáis de cómo debemos actuar, tanto l@s conductor@s como l@s inspector@s a la hora de activar los protocolos de actuación cuando nos falla la rampa eléctrica. Existen diferentes casuísticas que pueden suceder dependiendo del modelo de autobús que llevemos en ese momento, ya que puede llevar o no rampa manual, ante las cuales debemos actuar ambos colectivos de diferentes formas.

🌐 Si llevamos un autobús sin rampa manual:

Cuando haya un viajero que quiera acceder al autobús y no nos funcione la rampa eléctrica, contactaremos con el SAE pulsando la tecla de accidente para que se dé prioridad a nuestra llamada, cuando el inspector@ nos conteste, le comunicaremos cual es el problema, el inspector@ debe contactar con el coche de detrás, el cual le informará de si lleva disponibilidad para que el viajero suba a su coche o si la rampa la lleva útil. También debe el inspector@ controlar que el coche de detrás de la línea esté a menos de 15 minutos de frecuencia, si estas casuísticas se dan, se le dirá al viajero que espere si quiere al autobús de detrás, pero si por circunstancias no es posible que tampoco pueda viajar en el coche de detrás, se le ofrecerá al viajero la posibilidad de enviarle un taxi adaptado, para lo que tendrá que facilitar su teléfono al conductor y este al inspector@ del SAE para que pueda contactar con el viajero, facilitándole sus datos para así enviarle el taxi, el cual deberá estar en la parada donde esté el viajero en un máximo de 15 minutos.

🌐 Si llevamos un autobús que lleva instalada adicionalmente la rampa manual deberemos actuar de la siguiente manera:

- 1- La rampa adicional de desplegado manual instalada es considerada como una medida de uso no habitual a utilizar en excepcionales ocasiones, siendo la rampa de funcionamiento eléctrico el mecanismo prioritario y habitual para el acceso y descenso de personas con discapacidad física en sillas de ruedas.
- 2- Con la consideración sobre este mecanismo adicional, la rampa de desplegado manual solo se utilizará para evacuar en caso de emergencia o ante la imposibilidad de extraer la rampa eléctrica, para el descenso de un viajero con discapacidad física en silla de ruedas que hubiera accedido utilizando este mecanismo, considerado como prioritario y habitual.
- 3- Se deberá hacer uso de la rampa manual para el ascenso de personas con discapacidad física en silla de ruedas, ante la imposibilidad del uso de rampa eléctrica, en los siguientes casos:
 - Primer coche cuadro de cada línea, cuando se encuentre realizando el primer viaje.
 - Último coche cuadro de cada línea, cuando se encuentre realizando el último viaje.
 - Líneas con un solo coche cuadro.

Evidentemente, cuando la rampa eléctrica no nos funcione, aparte de activar los protocolos antes explicados, lo que también haremos es pedir un cambio de coche por avería; si no fuera posible el cambio por cualquier circunstancia, nos iríamos a encerrar para cambiar el coche.

¿Y LO PRÓXIMO QUE SERÁ?

Días atrás, salió una noticia en los medios de comunicación en la que hablaban de un proyecto de la Comunidad de Madrid para poner un servicio de autobús eléctrico con carriles y semáforos prioritario, que conectarán barrios del extrarradio de Madrid con el centro de la capital.

Hasta ahí todo parece bueno, que se acerquen los barrios al centro de Madrid nos gusta. Lo que no nos gusta ni un pelo son las manifestaciones realizadas desde la Comunidad de Madrid donde indicaban que la gestión de este servicio sería dada por una empresa privada. Tenemos que recordar a estos amigos de lo privado que el transporte por superficie de la Ciudad de Madrid atañe en exclusividad a la EMT de Madrid.

En un pleno del Ayuntamiento de Madrid de 1947, año de creación de la EMT de Madrid, se llegó al acuerdo de que todo el transporte de viajeros por superficie sería realizado por esta, dejando claro que el transporte urbano de Madrid era competencia exclusiva de EMT. Entendemos con esto, que el Ayuntamiento actual debe de pelear por defender aquel acuerdo e impedir que empresas privadas entren en el transporte de viajeros dentro de Madrid como ciudad, salvo que se le vea la patita por debajo de la puerta y muestren claramente lo amigos que son de lo privado.

SORTEO DE VACACIONES

Esta semana se publicará la asignación de vacaciones para el año 2023. Como sabéis están divididas en dos periodos, uno de 21 días en verano y otro de 9 días en invierno.

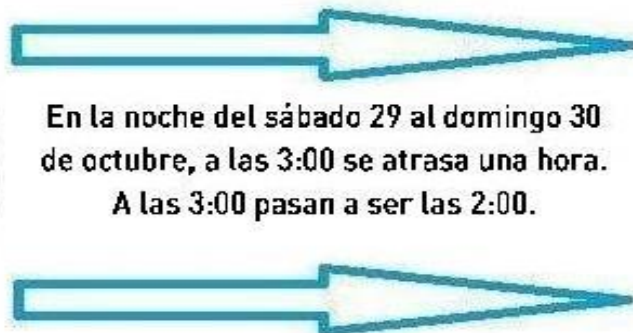
Para la asignación de nuestras vacaciones se calcula de manera conjunta sobre el total de vacaciones de conductor@s de cada C.O. Se suman los pesos de las vacaciones asignadas en los cuatro años anteriores. En el caso de que algún@ compañer@ no tenga asignado peso específico en alguno de los cuatro años anteriores se le asignará un peso de 300 puntos cada uno de los años que no tuviese asignación.

Las diferentes bolas de vacación de verano, se asignarán entre el 25 de junio y el 16 de septiembre.

Y los nueve días de vacación de invierno serán asignados fuera del periodo anterior.

De ambos periodos, podremos cambiar con otr@s compañer@s 21 días, 15 días o 6 días del periodo de verano, si los 15 o 6 días coinciden con el principio o el final del periodo de 21 días.

También podemos cambiar nuestros 9 días de invierno, por días de verano, siempre y cuando coincida con el inicio o el final del periodo de verano del compañer@.



En la noche del sábado 29 al domingo 30 de octubre, a las 3:00 se atrasa una hora.
A las 3:00 pasan a ser las 2:00.

