

PLAN DE ATENCIÓN AL CONDUCTOR/A

Otro desaguado más causado por los responsables de operaciones (director de área, director de departamento, director de negociado, director de servicio, e inspector/a jefe/a) no sabemos si lo hacen a propósito o no les da para más.

Han decidido cambiar el formato para atender las reclamaciones de los usuarios/as. **Las cabezas "pensantes" han decidido enviar a un inspector jefe/a cuando el conductor/a está trabajando en línea conduciendo un vehículo de transporte de pasajero, y delante de los usuarios/as** preguntarles si están contentos o no con su trabajo diario, o por su puntualidad, o si tiene que dar alguna explicación sobre alguna reclamación de los usuarios. **(Más lo último que lo primero).**

Entre los despropósitos y hechos más surrealistas, destacar el que cometieron al ir a hablar con una conductora por una reclamación de una usuaria, sin comprobar, como mínimo, si esa persona trabajó o no ese día en ese convoy. Al hablar con ella se dieron cuenta del ridículo más espantoso al ser informado por la misma compañera, **que ese día se encontraba de baja, y por lo tanto difícilmente podía estar conduciendo ese convoy en esa fecha.** ¿Tan difícil es que el nuevo Jefe de Negociado de Operaciones Sr. Redondo, pueda realizar el pequeño esfuerzo de cuanto menos, comprobar con cierta certeza la identidad del trabajador al que se le quiera preguntar? ¿Es necesario ir a incordiar a una conductora o conductor a su puesto de trabajo de máxima responsabilidad, cuando es mucho más urgente ir a comprobar el estado de las paradas y los horarios para facilitar el trabajo de todos y mejorar el servicio? ¿Los que dirigen el departamento de Operaciones tienen derecho a ir a llamarte la atención delante de los usuarios/as, cuando se dejan abandonados a su suerte a un compañero con un derrame nasal agudo, que después de una hora hubo que trasladarlo al hospital, el mismo día que se dejaba abandonado otro conductor con su vehículo averiado hasta las 00:30 de la noche desde las 20:30?

Parece que es más importante para los directivos de Operaciones ir a reprimir y coaccionar a los conductores que ir a ayudarlos en su trabajo, y es que algunos no pueden evitar olvidar de donde han venido y por quien han venido a esta empresa, **se les huele a kilómetros el ADN "PePero" y antiobrero.**

Esta práctica que ha puesto en marcha los "irresponsables" de Operaciones, contribuye a aumentar la presión en el puesto de trabajo del colectivo de conductores y conductoras. Aumenta la conflictividad y los niveles de ansiedad, que sin duda tendrá repercusión en los niveles de absentismo laboral. Además

atenta contra la dignidad de los trabajadores, provocando incidencias directas sobre el desarrollo normal del servicio. Si algún compañero/a abandonara o retrasara el servicio por dicha situación, ¿Quién asumirá alguna responsabilidad por el perjuicio ocasionado?

Aviso a navegantes, ya hemos denunciado estos hechos en el comité de salud laboral. Si se vuelven a producir emprenderemos las acciones legales que consideremos oportunas, así como

recomendarles a los compañeros/as que las sufren, que sí por dichos motivos no se encuentran en condiciones de continuar desempeñando su trabajo con total seguridad para ellos y los usuarios/as, que paren el vehículo y que pidan un relevo para acudir al servicio médico.

El plan que necesitamos los conductores/as es; que haya suficiente horario para desempeñar nuestro trabajo con la inclusión del 15% de tiempo de descanso por vuelta, como dice el convenio, que se cubran los puestos que hay previstos diariamente, que existan suficientes

retenes para evitar incidencias o indisposiciones, que se acerquen los puntos de relevo al centro, que se planifiquen los autobuses a nuestra jornada laboral que son 7:17 minutos, que se adecuen las paradas para que puedan acceder los usuarios con normalidad, que se limpien los carriles bus de coches mal estacionados. **Esto es lo que necesitamos y es a lo que se deben dedicar inspectores jefes, directores de servicio, jefes de negociado y el director de área.**

TAMBIÉN HAY CLOACAS EN LA EMT.

Ante la proximidad de las elecciones municipales ya parece que se mueven las alimañas por las cloacas de esta empresa. Alguno anhela volver a recuperar sus privilegios que disfrutaban a costa de aquella, ya legendaria, bajada de salario que resultó el mayor robo perpetrado a unos trabajadores en tiempo de crisis en todo el país. Las primas que cobraban fuera de convenio, sindicalistas que se preocupan más por su cuota de poder, las liberaciones en barra libre o los chanchullos de todo tipo, que convirtieron todo lo que tocaban en un "merder" y ahora se dedican a través del periódico "Las Provincias" a pasar diariamente cualquier información que pueda contribuir a su propio interés personal. Se han hecho muy amigos del partido naranja Cs.

Compañeras y compañeros no hay que dejarse confundir, aquellos que nos robaron y se corrompieron hasta hundir esta comunidad NO son una alternativa, la alternativa solo está en aquellos que demuestren DE VERDAD que están con los trabajad@s.



VACACIONES EN OPERACIONES. CACICADA SALOMÓNICA

Por primera vez en esta empresa no se ha consensuado el sistema de vacaciones entre todas las secciones sindicales que tienen representación en el comité de empresa y la dirección de empresa, otra muestra más del talante caciquil y déspota del jefe de operaciones Enrique Salom y respaldado por la dirección de la EMT.

El colectivo votó y refrendó el cambio del sistema de vacaciones en el último convenio (21 días en verano y 9 en invierno) y así se redactó en el convenio, pero a falta de ser consensuado y redactado en la comisión paritaria por todos, la Empresa y la parte social.

Desde el **TUC-INTERSINDICAL** no vamos a oponernos a una decisión del colectivo de trabajadores/as de la EMT ahora bien, queríamos que se recogieran nuestras inquietudes y las de los demás sindicatos que integran el Comité.

-Queríamos que los 3 días de convenio se quedaran como antes, 2 días entre el 15 de junio y el 15 de septiembre y el otro en diciembre. De no ser así perderemos días de verano que serán trasladados a los de invierno. Ahora con el sistema actual todos los días de convenio (**elegidos por la Empresa**), son en invierno.

-Quedó reflejado en el articulado del convenio que las vacaciones serán pactadas entre empresa y los representantes de los trabajadores, NO como ahora.

LEER Y REFLEXIONAR.

“Los periodos de vacaciones serán determinados por la empresa, atendiendo a las necesidades del servicio y procurando que la totalidad de ellas o su mayor parte se disfruten en periodo de verano, entre el 1 de junio y al 30 de septiembre.”

-Que en caso de incapacidad temporal los trabajadores/as puedan intercambiar los periodos de vacaciones.

-No queda reflejado el periodo de comienzo y finalización de los periodos de vacaciones en verano dándole a la empresa la potestad de fijarlo o variarlo según las necesidades del servicio.

-Perdemos las vacaciones reguladas en fallas y ahora se pedirán de manera voluntaria y **dejando toda la potestad a la Empresa** según las necesidades u organización del servicio.

-**Que se cumpla la rotatividad de los días de navidad y año nuevo** que teníamos en un acuerdo comisión Mixta

-Que se cumplan el número mínimo de descansos en fines de semana que teníamos en un acuerdo comisión Mixta

-**Que se compruebe que los calendarios de la totalidad de la plantilla tienen los descansos de manera homogénea que NO se han podido comprobar.** Sobre todo el número de fines de semana en verano. No vaya a ser que aquellos que no tengan las vacaciones en julio y agosto, apenas les quede un fin de semana libre en pleno verano.

Ejemplo:

Grupo 1 de vacaciones: agosto del 10 al 30 (incluye tres fines de semana).

Como supuestamente el sistema de vacaciones de grupos hace mayor reparto de días de verano, ¿Cómo afecta al reparto de la asignación de fines de semana de agosto entre los conductores que lo trabajan?

Si este compañero disfruta de tres fines de semana, ¿Cuántos fines de semana va a disfrutar él que quede en su lugar para trabajar?

No vamos a entrar en descalificaciones personales hacia ningún representante sindical ni ningún sindicato, lo único que pretendemos, es participar en mejorar el sistema de vacaciones, y **NO DARLE LA POTESTAD A LA EMPRESA PARA HACER LO QUE LE VENGA EN GANA** con la excusa o coetilla de “**según las necesidades del servicio**” hago o deshago, en intentar que el colectivo de conductores/as y sus familias puedan conciliar el periodo de vacaciones de la mejor de las maneras posibles ya que somos el colectivo de trabajadores/as de la EMT con peor sistema de vacaciones.



A la Empresa y al mediocre jefecillo de operaciones, **que asuma que va a aumentar la conflictividad.** Las posibles denuncias por no permitir un sistema de vacaciones pactado con los representantes de los trabajadores, van a provocar un aumento del malestar del colectivo que afectará irremisiblemente al servicio.

También se nos presentó un documento para garantizar la confidencialidad de los datos, para que al final se repartió por determinados sindicatos y la propia empresa, es otro hecho más que confirma el descontrol y la falta de rigor con la que esta dirección gestiona las vacaciones de los trabajadores de EMT. Enviando mensajes por el móvil **a todos, a sabiendas que estas vacaciones no gozan de la revisión correspondiente y habitual del Comité.**

No se han hecho las simulaciones de los calendarios de descanso para comprobar el reparto equitativo de los descansos y podamos comprobar cómo afectará este sistema de vacaciones en el cuadro de descansos. (ejem. Anterior).

Las vacaciones en marzo prácticamente han desaparecido dejándolas al libre albedrío de la dirección, con lo cual ya advertimos que no van a ser muchos los que se vayan de vacaciones en fallas, **y el cuadro de los descansos de fallas también se han quedado en el limbo. Lo mismo ocurre con el cuadrante de navidad, ¿Cómo queda ahora? NO lo sabemos, ni la dirección ha sido capaz de explicarlo.**

Por todo lo antes mencionado sacar vuestras propias conclusiones, no estamos en las trincheras, no renegamos de ninguna firma, no ponemos trabas, simplemente queremos realizar un trabajo serio y responsable por el bien de nuestros afiliados y de todos los conductor@s que día a día, año tras año estamos sufriendo y padeciendo en la calle, con los horarios, trabajando sábados domingos y festivos, **para que aun sigamos padeciendo las cacicadas de aquellos que presumían de ser de izquierdas.**

PLA D'ATENCIÓ AL CONDUCTOR/A

Un altre (desaguisado) més causat pels responsables d'operacions (director d'àrea, director de departament, director de negociat, director de servei, i inspector/a cap/a) no sabem si ho fan a propòsit o no els dona per a més.

Han decidit canviar el format per a atendre **les reclamacions dels usuaris/as. Els caps "pensants" han decidit enviar a un inspector cap/a quan el conductor/a està treballant en línia conduint un vehicle de transport de passatger, i davant dels usuaris/as** preguntar-los si estan contents o no amb el seu treball diari, o per la seua puntualitat, o si ha de donar alguna explicació sobre alguna reclamació dels usuaris. **(Més l'últim que el primer).**

Entre els despropòsits i fets més surrealistes, destacar el que van cometre en anar a parlar amb una conductora per una reclamació d'una usuària, sense comprovar, com a mínim, si aqueixa persona va treballar o no aqueix dia en aqueix comboi. En parlar amb ella es van adonar del ridícul més espantós, en ser informat per la mateixa companya, **que aqueix dia es trobava de baixa, i per tant difícilment podia estar conduint aqueix comboi en aqueixa data.** Tan difícil és que el nou Cap de Negociat d'Operacions Sr. Redondo, pugua realitzar el xicotet esforç de com menys, comprovar amb certa certesa la identitat del treballador al que se li vulga preguntar? **És necessari anar a empenyar a una conductora o conductor al seu lloc de treball de màxima responsabilitat, quan és molt més urgent anar a comprovar l'estat de les parades i els horaris per a facilitar el treball de tots i millorar el servei?** Els que dirigeixen el departament d'Operacions tenen dret a anar a cridar-te l'atenció davant dels usuaris/as, quan es deixen abandonats a la seua sort a un company amb un vesse nasal agut, que després d'una hora va caldre traslladar-ho a l'hospital, el mateix dia que es deixava abandonat un altre conductor amb el seu vehicle avariats fins a les 00:30 de la nit des de les 20:30?

Sembla que és més important per als directius d'Operacions anar a reprimir i coaccionar als conductors que anar a ajudar-los en el seu treball, i és que alguns no poden evitar oblidar d'on han vingut i per qui han vingut a aquesta empresa, se'ls fa olor de quilòmetres l'ADN **"*PePero" i antiobrer.**

Aquesta pràctica que ha engegat els "irresponsables" d'Operacions, **contribueix a augmentar la pressió en el lloc de treball** del col·lectiu de conductors i conductores. **Augmenta la conflictivitat i els nivells d'ansietat**, que sens dubte tindrà repercussió en els nivells d'absentisme laboral. A més **atempta contra la dignitat dels treballadors**, provocant

incidències directes sobre el desenvolupament normal del servei. Sí algun company/a abandonara o retardara el servei per aquesta situació, Qui assumirà alguna responsabilitat pel perjudici ocasionat?

Avís a navegants, ja hem denunciat aquests fets en el comitè de salut laboral. Si es tornen a produir emprendre les accions legals que considerem oportunes, així com recomanar-los als companys/as que les pateixen, que sí per aquests motius no es troben en condicions de continuar exercint el seu treball amb total seguretat per a ells i els usuaris/as, que paren el vehicle i que demanen un relleu per a acudir al servei mèdic.



El pla que necessitem els conductors/as és; que hi haja suficient horari per a exercir el nostre treball amb la inclusió del 15% de temps de descans per volta com diu el conveni, que es cobrisquen els llocs que hi ha previstos diàriament, que existisquen suficients reguardes per a evitar incidències o indisposicions, que s'acosten els punts de relleu al centre, que es planifiquen els autobusos a la nostra jornada laboral que són 7:17

minuts, que es *adecuen les parades perquè puguen accedir els usuaris amb normalitat, que es netegen els carrils bus de cotxes mal estacionats. **Açò és el que necessitem i és al que s'han de dedicar inspectors caps, directors de servei, caps de negociat i el director d'àrea.**

TAMBÉ HI HA CLAVEGUERES EN L'EMT.

Davant la proximitat de les eleccions municipals ja sembla que es mouen les feristes per les clavegueres d'aquesta empresa. Algun anhela tornar a recuperar els seus privilegis que gaudien a costa d'aquella, ja llegendària, baixada de salari que va resultar el major robatori perpetrat a uns treballadors en temps de crisi en tot el país. Les cosines que cobraven fora de conveni, sindicalistes que es preocupen més per la seua quota de poder, els alliberaments en barra lliure o els tripijocs de tot tipus, que van convertir tot el que tocaven en un **"*merder"** i ara es dediquen a través del periòdic "Les Províncies" a passar diàriament qualsevol informació que pugua contribuir al seu propi interès personal. S'han fet molt amics del partit taronja Cs.

Companyes i companys no cal deixar-se confondre, aquells que ens van robar i es van corrompre fins a enfonsar aquesta comunitat NO són una alternativa, l'alternativa solament està en aquells que demostren DE VERITAT que estan amb els treballadors.

VACANCES EN OPERACIONS. CACICADA SALOMÓNICA

Per primera vegada en aquesta empresa no s'ha consensuat el sistema de vacances entre totes les seccions sindicals que tenen representació en el comitè d'empresa i la direcció d'empresa, una altra mostra més del tarannà caciquil i dèspota del cap d'operacions Enrique Salom i recolzat per la direcció de l'EMT.

El col·lectiu va votar i va confirmar el canvi del sistema de vacances en l'últim conveni (21 dies a l'estiu i 9 a l'hivern) i així es va redactar en el conveni, però mancant ser consensuat i redactat en la comissió paritària per tots, l'empresa i la part social.

Des del **TUC-INTERSINDICAL** no anem a oposar-nos a una decisió del col·lectiu de treballadors/as de l'EMT ara bé, volíem que s'arreglaren les nostres inquietuds i les dels altres sindicats que integren el comitè.

- Volíem que els 3 dies de conveni es quedaren com abans, 2 dies entre el 15 de juny i el 15 de setembre i l'altre al desembre. De no ser així perdrem dies d'estiu que seran traslladats als d'hivern. Ara amb el sistema actual tots els dies de conveni (**triats per l'empresa**), són a l'hivern.

- Va quedar reflectit en l'articulat del conveni que les vacances seran pactades entre empresa i els representants dels treballadors, **NO com ara.**

LLEGIR I REFLEXIONAR.

"Els períodes de vacances seran determinats per l'empresa, atenen a les necessitats del servei i procurant que la totalitat d'elles o la seua major part es gaudisquen en període d'estiu, entre l'1 de juny i al 30 de setembre."

- Que en cas d'incapacitat temporal els treballadors/as puguin intercanviar els períodes de vacances.

- No queda reflectit el període de començament i finalització dels períodes de vacances a l'estiu donant-li a l'empresa la potestat de fixar-ho o variar-ho segons les necessitats del servei.

- Perdem les vacances regulades en falles i ara es demanaran de manera voluntària i **deixant tota la potestat a l'empresa** segons les necessitats o organització del servei.

- **Que es complisca la rotativitat dels dies de nadal i any nou** que teníem en un acord comissió Mixta

- Que es complisquen el nombre mínim de descansos en caps de setmana que teníem en un acord comissió Mixta

- **Que es comprove que els calendaris de la totalitat de la plantilla tenen els descansos de manera homogènia que NO s'han pogut comprovar.** Sobretot el nombre de caps de setmana a l'estiu. No vaja a ser que aquells que no tinguen les v vacances donen juliol i agost, **amb prou faenes els quede un cap de setmana lliure en ple estiu.**

Exemple:

Grup 1 de vacances: agost del 10 al 30 (inclou tres caps de setmana).

Com suposadament el sistema de vacances de grups fa major repartiment de dies d'estiu, Com afecta al repartiment de l'assignació de caps de setmana d'agost entre els conductors que ho treballen?

Si aquest company gaudeix de tres caps de setmana, Quants caps de setmana va a gaudir ell que quede en el seu lloc per a treballar?



No anem a entrar en desqualificacions personals cap a cap representant sindical ni cap sindicat, l'única cosa que pretenem, és participar a millorar el sistema de vacances, i **NO DONAR-LI LA POTESTAT A L'EMPRESA PER A FER EL QUE LI VENJA EN GANA** amb l'excusa o afegitó de "**segons les necessitats del servei**" faig o desfaig, a intentar que el col·lectiu de conductors/as i les seues famílies puguin conciliar el període de vacances de la millor de les maneres possibles ja que som el col·lectiu de treballadors/as

de l'EMT amb pitjor sistema de vacances.

A l'empresa i al mediocre "jefecillo" d'operacions, **que assumisca que va augmentar la conflictivitat.** Les possibles denúncies per no permetre un sistema de vacances pactat amb els representants dels treballadors, van a provocar un augment del malestar del col·lectiu que afectarà irremissiblement al servei.

També se'ns va presentar un document per a garantir la confidencialitat de les dades, perquè al final es va repartir per determinats sindicats i la pròpia empresa, és un altre fet més que confirma el descontrol i la falta de rigor amb la qual aquesta adreça gestiona les vacances dels treballadors d'EMT. Enviant missatges pel mòbil **a tots, a gratient que aquestes vacances no gaudeixen de la revisió corresponent i habitual del comitè.**

No s'han fet les simulacions dels calendaris de descansos per a comprovar el repartiment equitatiu dels descansos i puguem comprovar com afectarà aquest sistema de vacances en el quadre de descansos. (exemple Anterior).

La vacances al març pràcticament han desaparegut deixant-les **al lliure albir de l'IDireccio**, amb la qual cosa ja advertim que no van a ser molts els que es vagen de vacances en falles, i **el quadre dels descansos de falles també s'han quedat als llimbs.** El mateix ocorre amb el **quadrant de nadal, Com queda ara? NO ho sabem, ni l'adreça ha sigut capaç d'explicar-ho.**

Per tot l'abans esmentat traure les vostres pròpies conclusions, no estem en les trinxeres, no reneguem de cap signatura, no posem traves, simplement volem realitzar un treball seriós i responsable pel bé dels nostres afiliats i de tots els conductor@s que dia a dia, any rere any estem patint i patint en el carrer, amb els horaris, treballant dissabtes diumenges i festius, **perquè àdhuc seguim patint les "cacicadas" d'aquells que presumien de ser d'esquerres.**