

No a la privatización encubierta y el desmantelamiento de los talleres de EMT

La actual gerencia ha hecho pública la licitación de 150 autobuses en la que también licita los trabajos de mantenimiento tanto preventivo como ordinario y de reparación de los nuevos buses en periodo de garantía. Esto ha nuestro entender es una externalización pura y dura según el modelo más neo-liberal del PP. Si bien es un modelo ya conocido en la empresa ahora tiene la novedad de que estos trabajos se van a realizar en las recientemente remodeladas cocheras. ¿Se ha invertido en mejorar las infraestructuras para que trabajen empresas externas?

Nos hemos quedado más que sorprendidos por la fecha de publicidad de la licitación, el 29 de julio. En pleno periodo vacacional. El tiempo de publicidad de la misma, poco más de un mes. y de la falta de información previa a los que ellos denominan RLT (Representantes Legales de los Trabajadores). ¿Premeditación y alevosía? Nos da la impresión de que algunas marcas ya deben tener información previa.

Esta encima de la mesa el mantenimiento durante un periodo de hasta siete años de un tercio de la flota por empresas externas. Y lo que venga después.

Somos conscientes de las carencias de formación y recursos humanos actuales. sabemos de los problemas de gestión de las garantías de los buses recientemente comprados. Del incremento del tiempo de inmovilización con el actual sistema de gestión y mantenimiento de garantías. Pero no nos sirve de excusa para ahondar más todavía en modelos de gestión de los que ya denunciarnos y combatimos con antiguos gestores. En las universidades solo deben estudiar este tipo de gestión por lo visto. Tanto en las públicas como en las privadas. Nosotros no apostaremos por ello jamás. Empresa pública, gestión pública.

Cualquier otro modelo siempre va a suponer precarización y destrucción de empleo de calidad. Algo que desde esta sección sindical y desde el sindicato en el que militamos siempre vamos a combatir.

El Director del Área Técnica debe tener poca confianza en la profesionalidad y eficiencia de los trabajadores de su área. Reniega de su responsabilidad delegando en empresas externas gran parte de su trabajo. Y asume las carencias tanto de personal como de formación que son su responsabilidad directa tirando por el camino más fácil y corto.

La marca que gane la licitación no va a estar en condiciones técnicas y de recursos humanos de ofrecer el servicio de mantenimiento y reparación que se les pide. No dispone ni de las infraestructuras necesarias, de ahí el uso de nuestras instalaciones. Ni del personal suficiente, y suficientemente formado para las actuaciones previstas. Es por ello que terminaran subcontratando el servicio subcontratado. Y al final la profesionalidad será inferior a los que una plantilla con la profesionalidad de la nuestra y con la formación adecuada puede dar y demostrar en el día a día.

Por si fuera poco gran parte de nuestros recursos humanos deberán estar pendientes de la calidad y realización de las reparaciones y acciones de mantenimiento. Lo que conlleva doble gasto de recursos técnicos y económicos.

Las primeras víctimas de esta manera de hacer las cosas son los compañeros que quedan en la bolsa de trabajo y los que ya están trabajando temporalmente. Los primeros van a ver ralentizado su incorporación y a los segundos ahora dicen que posiblemente a los últimos 10 oficiales no se les va a renovar el contrato. Además a estos compañeros se les está tomando como rehenes. después de que tanto el nuevo responsable de RRHH como el Adjunto al gerente nos comunicasen que iban a continuar trabajando y se les iba a renovar el contrato en septiembre.

Nuestra plantilla ya se ha hecho cargo de la gestión, mantenimiento y reparación en garantía de los vehículos de infinidad de marcas y carroceros. En otras empresas como TMB (Barcelona) o TUSAM (Sevilla) el mantenimiento y las reparaciones de los autobuses en garantía son gestionadas directamente por su plantilla de profesionales. Y luego se le pasa la factura a las adjudicatarias. PUES EL JEFE DE TÉCNICA EN EMT DICE QUE AQUÍ NO ES VIABLE, que las garantías ha sido todo un desastre como se han llevado en EMT, sabemos que en un tiempo cuando los trabajadores de grupos las gestionaba funcionaban mas o menos bien, pero no hay nada como dejar caer las cosas, para que vayan mal y que vayan muriendo, para luego poder justificar su "externalización". Solo hay que preguntar a los jefes de equipo si tienen a su disposición un listado de buses y modelos que están en garantía actualmente.

Otra de las excusas que pone la empresa, es que no estamos formados para ello. Nunca la EMT lo ha hecho, ni siquiera esta nueva dirección que tampoco nos ha formado sobre los últimos buses comprados hace ya algún año. Por eso les solicitamos que también copien las licitaciones de otras empresas, donde va incluido un plan de formación para los trabajadores de la empresa adquiriente previo a la entrega de las primeras unidades. Esta formación debe incluir conocimientos de grupo térmico y eléctrico, bomba de inyección y sistema de combustible, cambio de velocidades, equipo electrónico de mandos, filtros y catalizadores, puente posterior y transmisión, eje anterior y alineación, sistemas neumáticos, sistemas eléctricos y uso de los diferentes equipos de diagnóstico y reparación. Y quince días antes de la entrega de las unidades se deberá realizar un curso monográfico con el ordenador de diagnóstico para conocer la sintomatología de averías de los vehículos, códigos de error y su resolución. Posteriormente durante toda la vida útil de los vehículos, se ofrecerá la oferta formativa sobre reparaciones de los vehículos adquiridos dirigida a los concesionarios en la cual EMT podrá participar, siendo el coste de los cursos a cargo del adjudicatario.

Otra MENTIRA y excusa de EMT es que no podemos realizar trabajos de mantenimiento, ni de garantía de la marca. Alegan que tendrían que homologarnos a la EMT, pasar unos exámenes y otras incongruencias. Como ya os hemos dicho antes, sigue habiendo empresas Públicas que llevan las garantías y el mantenimiento de los autobuses nuevos, y en ninguna de estas han tenido, que homologar ni examinar a nadie. Además de que La Comisión Europea ha aprobado el Reglamento 461/2010. Una normativa de obligado cumplimiento que refuerza los mecanismos de protección ante quienes quieran restringir los derechos de los usuarios o de los propios servicios de reparación. Con el cual cualquier taller puede sellar el mantenimiento de los vehículos siempre que siga el plan de la marca.

Bastaría según ese reglamento que estemos registrados como taller de reparación, y que la empresa adjudicadora nos expliquen y entregue a EMT el Plan de mantenimiento claro en su interpretación, con el objeto de poder efectuar las acciones indicadas en las condiciones óptimas de conservación del vehículo de acuerdo a las especificaciones del fabricante.

Después de una reunión con la empresa el día 31 de julio en la que no llegamos a un acuerdo, el comité de empresa por unanimidad acordó mandarle esta petición de paralización del expediente de la compra de 150 autobuses, comprometiéndonos que si no se desbloquea la externalización en talleres emprenderemos acciones.

Que se paralice el expediente 2019/0099 aprobado por el Consejo de Administración de EMT el pasado día 26-7-2019, por considerar que el plan de mantenimiento de garantía que contempla dicho expediente, representa una externalización de los trabajos que a día de hoy se vienen realizando por personal propio de EMT. Así mismo solicitamos que para evitar los desplazamientos de los autobuses que se encuentran en periodo de garantía a los talleres externos, donde se realizan los trabajos de mantenimiento preventivo pactados por el fabricante y que ocasionan un sobrecoste a EMT, dichos trabajos de mantenimiento preventivo sean realizados en los talleres de EMT por personal propio. Para dicho propósito se deberá realizar la formación necesaria al personal de EMT, así como las homologaciones necesarias que en su caso fuesen necesarias. **Una vez enviada dicha propuesta a la empresa y a la espera de su contestación, nos hemos emplazado para que en caso de que no se desbloquee dicha situación, emprender las acciones legales que consideremos necesarias así como la convocatoria de asamblea de trabajadores/as para aprobar las acciones que se acuerden.**

Nuestra propuesta pasa por revertir los términos de la licitación y que sea la adjudicataria la que fiscalice y dé el visto bueno de los trabajos de mantenimiento. Aumentando y formando la plantilla actual. El volumen de negocio es tan elevado, casi 60 millones de euros, como para que la marca asuma el coste de uno o dos ingenieros que fiscalicen los trabajos de EMT de mantenimiento y reparación en periodo de garantía. y formen a nuestros trabajadores antes y durante periodo de garantía pactado.

El día 21 de agosto nos volveremos a sentar con la empresa, y desde el comité de empresa hay unanimidad, por no permitir este atropello, por lo que pediremos de nuevo el mantenimiento de los buses en EMT. Y en contra de la disminución de personal en el Área Técnica, la continuación de todos los contratos y el aumento de plantilla en el Área Técnica. **No a la privatización encubierta y el desmantelamiento de los talleres de EMT**