



ColuMna Express



Marzo 2023

CAMOTL, RUTÓMETROS Y SACRIFICIOS

Entre **febrero y marzo** hemos celebrado reuniones de la **CAMOTL** entre representantes de la Dirección y los sindicatos del Comité. Reuniones para intentar mejorar el **desarrollo de los turnos de los rutómetros** en estaciones, instaurados este año y que ya han suscitado ciertas quejas.

Desde **CIM** presentamos previamente a la primera reunión **una propuesta**, basada en **sugerencias y solicitudes que desde el colectivo de SPVEs nos hicisteis llegar**. Propuesta que, sin ser "*palabra de Dios*", marcaba una **línea de trabajo** para consensuar mejoras basadas en **cuatro aspectos: mejorar el desarrollo de los apoyos en estaciones, aumentar los apoyos en aquellas que mayores cargas de trabajo soportan, sacar las estaciones de margen derecha e izquierda de los rutómetros de la zona A y optimizar el tiempo de descanso en todas** para que nadie se quedase sin sus "*20 minutos del café*" y cumplir con lo anterior. **Trabajar en beneficio del personal afectado**, en resumen, respetando lo que se nos vendió sobre el convenio, y citamos textualmente: "**los cambios que se han dado han sido para poder maximizar los recursos y estar allí donde se es más eficiente**".

Propuesta presentada **con transparencia**, tanto a las diferentes representaciones de la CAMOTL como al personal de estaciones y al alcance de todo el mundo en la Intranet. **CIM no tenemos nada que esconder**. Una propuesta que procuró dar entrada a cambios que permitieran, por poner un ejemplo, que en **Astrabudua** o en **Neguri** el apoyo se realizase por el andén donde está la oficina del Spve, con el objeto de darle **mayor comodidad** a quien cubre dicho rutómetro y **poder aprovechar mejor el tiempo** de los traslados. O **fixar el apoyo en Moyúa** a las **horas que realmente resultan con mayor carga** de trabajo, no a la hora punta de los oficinistas de diario. Una propuesta que, en definitiva, con sus errores y sus posibles mejoras, abría la puerta a **intentar atender las peticiones de todo el mundo**, aún a sabiendas de la tremenda dificultad que ello supone.

En la primera reunión, **Lab y Egie** reparten entre los presentes **sus propias propuestas**, de las que no teníamos constancia previa. Propuestas que, a diferencia de la presentada por CIM, optan por tomar como eje de trabajo **los actuales rutómetros existentes y plantear diversos cambios**. Tras debatir sobre las propuestas planteadas y someterlas a votación, la mayoría formada por **los firmantes del convenio colectivo decide apostar por la línea de trabajo más o menos similar de las propuestas de Lab y Egie**.

La empresa se compromete a traer una nueva propuesta, basada en dicha línea de cambios puntuales sobre sus propios rutómetros, la cual presenta en la siguiente reunión.

Tras explicar la Dirección su propuesta de cambios para los rutómetros, **CIM** preguntamos sobre diferentes detalles de los mismos. Se agradece el trabajo presentado, pero **queda lejos de nuestras expectativas** por diferentes razones:

- ❖ Obviamente, respecto a nuestra propuesta presentada en la reunión anterior, siguen una línea diferente. No por ello (o porque fuese otra línea la elegida) podrían resultar rechazables, sino en todo caso porque **no concretan ninguna de las líneas de actuación que CIM defendemos** (y os hemos explicado más arriba) y sí responden a nuestro entender a **cambios estéticos que dan respuesta únicamente a otras prioridades, no a las expectativas de mejora del conjunto de SPVEs**, sea cual sea su condición de titular o suplementario o su zona de trabajo.
- ❖ **Se obvian las posibilidades de optimizar el uso de dichos turnos** en base a **modificar su hora de entrada** por la mañana o **la duración** de los mismos, cuestión que, de paso, **podría haber repercutido positivamente en el conjunto de SPVEs suplementarios al reducir de dicha manera el número de días a trabajar** a lo largo del año. Si bien la representación de la Dirección dice abrirse a adoptar cambios de cara al futuro, ahora mismo, bien por tener las PASes ya en marcha, bien por el contenido del convenio, se deja de lado una opción que entendemos beneficiosa en todos los sentidos tanto para el servicio como para el colectivo de SPVEs y las personas implicadas.
- ❖ **No se establece un protocolo** de actuación respecto a cómo actuar en caso de pasar por **estaciones descubiertas**, qué hacer cuando no hay a quién “*darle el café*”. O en caso de **situaciones degradadas, incidencias diversas, etc**, que alterasen el desarrollo de los mismos. Si bien creemos que no son bases sobre las que confeccionar los rutómetros, sí debieran ser **tomadas en cuenta para poder actuar correctamente** en dichos supuestos sin que nadie pierda su descanso o salga penalizado por tenerlo en horarios “*prohibidos*”. Es más, dichas circunstancias **dan pie a una cobertura encubierta del absentismo** ¿Recordáis lo que dijimos en nuestro *Columna* de Agosto tras la firma del convenio? Pues eso. La **única incidencia prevista**, según explica la Dirección, se basa en la **ausencia sobrevenida del personal con un rutómetro** asignado (entendemos que a costa de sacar a alguien de la estación donde tuviese asignado su turno de trabajo).
- ❖ **Desde CIM hemos solicitado** durante la segunda reunión, ante la propuesta presentada por la Dirección, que se mejoren los apoyos en **Casco Viejo** y se optimice de la misma manera en el rutómetro de la Margen Izquierda en **Gurutzeta**, que es donde realmente pueden tener sentido práctico. E igualmente, que se tenga en cuenta, tanto en **Neguri** como en **Astrabudua**, el andén por el que realizar el relevo del Djc, para ganar en comodidad y tiempo, **como en nuestra propuesta** inicial.
- ❖ En ambas reuniones **nos ha chirriado el concepto de “tener el descanso entre la segunda y la séptima hora del turno”**. La empresa asegura que **no habrá problemas** en tomar el descanso más allá de las doce y media. Que así sea, dado que **las cuentas no dan** y hay varias estaciones en diferentes rutómetros que se verían incumpliendo el convenio. Cuestión que también nos sorprende, la facilidad para soslayar lo firmado en algunos casos y la férrea disciplina indicada a la hora de cumplir con esos mismos acuerdos en otros. Un poco marxista, la verdad. Groucho sonreirá complacido al ver cómo ha creado escuela.
- ❖ Se aviene **tragedia para los rutómetros de verano**. Serán **cinco menos** (aunque la Dirección comenta que dependerá del volumen de contratación de personal eventual para la época eventual) y no habrá descanso ni apoyos para todas las

estaciones. *"Durante todo el año, para todas"*, se nos dijo en su momento. Otra más. Quedamos a la espera de que la empresa los comunique a la parte social.

- ❖ En ambas reuniones ha surgido en la mesa **un concepto que CIM en absoluto compartimos, el de las estaciones "sacrificables"**. Ciertamente nunca lloverá a gusto de todos, para unas personas el descanso a las diez no es lo mismo que a las doce pasadas. A nuestro entender, este último caso no es tampoco un castigo insufrible de los dioses, creemos que la posibilidad de poder salir 20 minutos es lo que realmente debe prevalecer. Pero hay quien sí lo piensa así y así ha sido expresado en la mesa de negociación. Nos parece que es algo más que una mera forma de hablar, dados los precedentes existentes. **Apostar por evitar para uno mismo algo que se considera malo en perjuicio de terceras personas**, postergando descansos ajenos para adelantar el propio atendiendo a un interés particular, no lo entendemos como una mejora para el colectivo. No hay razón para sacrificar, y mucho menos desde la labor sindical, **condiciones de trabajo** de personas de otros colectivos o incluso del mismo. Y **mucho menos la cobertura de estaciones**.

Para terminar, la empresa se compromete a estudiar las propuestas planteadas y a comunicar a corto plazo el diseño final de los rutómetros y su implantación. Con la propuesta planteada sobre la mesa, los descansos en **Astrabudua y Neguri** se darán por los andenes contrarios a donde se encuentra la oficina del SPVE. Esperemos que la **solicitud de CIM** al respecto, compartida por otras representaciones respecto a la segunda estación, sea atendida **en beneficio de las personas encargadas de llevar a cabo dichos turnos** y sus articulaciones. En cambio, lamentamos que **no se haya optado por optimizar todo lo posible los apoyos en aquellas estaciones donde mayor carga de trabajo hay**, toda vez que con anterioridad les han sido eliminados sus refuerzos. **CIM** defendíamos lo contrario a todo ello, lo tenéis públicamente expuesto en la Intranet. Y aunque hay pasos en este sentido sólo mejoran lo anterior de forma estética, sin responder objetivamente a las necesidades planteadas. Esperamos que las **peticiones planteadas por nuestra parte para Casco Viejo y Gurutzeta** sean refrendadas en el documento final y ayuden a paliar dicha situación.

Cada cual ha de juzgar lo que hay encima de la mesa. **CIM** creemos que lo que se gana extendiendo el DJC a todas las estaciones (lo cual compartimos como algo bueno) ha sido a costa de **aceptar un coste demasiado sangrante** para el futuro del colectivo y para sus actuales condiciones de trabajo. Eso ya ni lo compartimos ni podemos considerarlo como algo positivo. *"Cuidado con lo que pides, que te lo pueden dar"*, lo venimos diciendo hace mucho. Cada cual que lo valore de la manera que estime oportuna. **CIM seguiremos trabajando** para intentar mejorar lo arreglable.