



ColuMna

Mayo 2013

1. SEGUNDA PARTE

2. NEGOCIACIÓN DE CONVENIO

3. ESPECIAL DERBY

4. SEGURIDAD CIUDADANA

**5. A VUELTAS CON LA FORMACIÓN Y DEMÁS
DESVARIOS**

“Como es arriba es abajo, y como es abajo es arriba”. Ley de la Correspondencia. Hermes Trimegisto

1. BIGARREN ATALA:

Metro Bilbao-ko garai bateko taldea etxera dator berriro. Argilunen garaia bukatuta gero, baztertutako Zuzendaritzaren kideak ikusmen handiz itxaroten dira, gerente berriaren, Eneko Arruebarrena, eskuz datozelarik. Lankide gehienak jarritako itxaropen eta konfiantzari hutsik ez egitea nahi dugu, aurreko zuzendaritzaren gehiegikeriak jasan ta gero.

1. SEGUNDA PARTE

La vieja guardia de Metro Bilbao ha vuelto por sus fueros. Terminada una etapa de claroscuros (siendo muy sutiles), vivimos con expectación el retorno de aquellos miembros de la dirección que un día fueron relegados y hoy han vuelto a la Alta Dirección de la mano del nuevo gerente, Eneko Arruebarrena, a quien damos también la bienvenida a Metro Bilbao. Esperamos y deseamos que no defraude la confianza en él puesta por la mayoría de la plantilla de esta empresa, que ha sufrido injustamente durante demasiado tiempo los desmanes de una dirección poco profesional y menos humana.

2. NEGOCIACIÓN DE CONVENIO

La plataforma negociadora del convenio que la dirección de metro Bilbao ha presentado a los trabajadores dista mucho de lo que se nos había presentado hasta ahora.

La actitud es diametralmente opuesta a la que veníamos presenciando en los últimos tiempos: Según dice la dirección "no quiere hacer nada en contra de la voluntad de los trabajadores". Aspiran, por lo tanto, a que la firma se alcance por la vía de la negociación y el acuerdo y no por la de la imposición. Confiamos en esa actitud, damos un voto de confianza, y seguimos manteniendo reuniones. Sobre la plataforma presentada, dado que sólo ha habido cuatro reuniones, no nos extenderemos aquí, pero sabeis dónde nos teneis para informaros.

Citaremos grosso modo la propuesta de la empresa, si no en su totalidad, al menos en sus puntos más relevantes.

Jornada laboral de 1.592 horas efectivas.

Normativa: Partimos de cero. Aún no se ha hablado de este punto.

Vigencia: 2012-2014

En este punto, garantizan que seguiremos la forma de trabajo que tenemos actualmente. Argumentan el deseo de firmar 2014 porque estamos a punto de negociar cuadros, turnos y vacaciones de ese año, y por ello les parece conveniente incluirlo en la vigencia. Y durante la vigencia del convenio hablar de una forma de funcionar diferente y consensuada para el futuro. Por nuestra parte, argumentamos que la Ley de Presupuestos prohíbe las subidas salariales en 2012 y 2013 y por lo tanto, para incluir el año **2014**, entendemos que debe haber un **incremento económico consolidable para la plantilla**.

Plantilla: Según dice la dirección tienen aprobado por la consejera y por el plan plurianual un aumento de plantilla exclusivamente de 14 puestos de trabajo. La dirección parte de la premisa clara de cumplir el acuerdo de plantilla y la sentencia en cuanto a supervisores (179 personas en este colectivo). Pero dicen que ahora hay menos trenes que cuando se firmó el acuerdo (recordemos que la reducción de frecuencias entró en vigor en enero de 2013), y el servicio se saca con menos conductores.

Disecionando por partes el asunto de la plantilla, su oferta queda como sigue:

-P.M.C.

Se saca de convenio. Mientras esté la figura del vigilante se ampliará la plantilla a 23 operadores, si algún día se suprime (cabe recordar que **el contrato anual con la empresa de seguridad nos cuesta entorno a los 180.000 euros**) se alcanzarán los 24 operadores.

-Mantenimiento

Es imprescindible, porque al llegar la línea a Kabiezes, hay más kilómetros de recorrido. No sólo no se puede reducir en personal, sino que necesitan seis personas más de las que hay actualmente.

En este sentido, la Ley de Presupuestos prohíbe nuevas contrataciones. En metro pueden hacerlo porque tenemos un plan plurianual (finalización del proyecto metro bilbao con la inauguración de Kabiezes) en base al cual se puede garantizar que en este convenio entre más gente a integrar la plantilla. Es una posibilidad que se encuadra dentro de la firma del convenio hasta 2014, ese es un argumento más que nos dan para prorrogar la vigencia hasta dicha fecha.

-Conducción

El acuerdo es de 166 personas en este colectivo.

En 2014 se abrirá Kabiezes, con esta nueva prolongación de la línea se harán más kilómetros que ahora y se aumentarían frecuencias hasta las 15:30h. En este nuevo escenario serían necesarios 171 conductores. Esto serían 5 más que lo que dice el acuerdo y 11 más que los que hay ahora, momento en el que se está incumpliendo el acuerdo porque -argumentan- los turnos están diseñados para 159 personas. Así las cosas, ofrecen 170 conductores, en lo que supondrían un aumento de 4 plazas frente a lo acordado.

-Supervisión de estaciones (o la madre del cordero de este convenio)

En este colectivo, la sentencia estableció que debía haber 179 personas.

Marketing y Línea han elaborado unos informes cuya conclusión es clara: les sobra presencia en estaciones. Han llegado a la conclusión de que ciertas estaciones están sobradamente cubiertas con dos turnos de lunes a viernes: Gobela, Sopelana, Neguri y Abatxolo. Con Urbinaga van más allá y entienden que no es necesario que haya personal. Seguramente Marketing ha ignorado hechos como los sucedidos en dicha estación el día 17 de marzo, cuando se procedió a la evacuación de una unidad en esa estación, sin personal de metro que les atendiera/informara. Eso debe ser lo que entienden por un servicio excelente. Parece mentira que quienes durante años repitieron insistentemente que los supervisores eran la imagen de la empresa y la representación de metro ante el viajero, ahora no le den a esa figura la importancia que tiene. Ojala no tengamos que lamentarlo.

Pero siguiendo con la oferta de la dirección, mediante la no cobertura de supervisores pre o jubilados, además de la NO suma de los tres y pico que cubrirían Kabiezes (tres titulares más los suplementarios), además de las tres posiciones que surgirían con la apertura de Ibarbengoa, la cifra final de integrantes de este colectivo quedaría en 182 personas.

En resumen, nos plantean la cifra total de 14 personas de aumento de plantilla entre todos los colectivos.

El evidente punto negro que observamos es el “esfuerzo” que nos piden a los trabajadores al solicitarnos que aceptemos o bien la desaparición de algunas posiciones en determinadas estaciones, o bien la reducción del horario de presencia diario -entre 2 y 24 minutos- en un amplio abanico de ellas. Y yendo un poco más allá, leemos entre líneas allí donde dice que “durante la vigencia del convenio, se garantiza el número de trabajadores”. A buen entendedor...

Llegados a este punto, y dado el talante dialogante y conciliador de esta dirección, nos plantean su intención de hacer un grupo de trabajo para decidir cual es la forma de funcionamiento en el colectivo de estaciones.

Desde la parte social, se ha pedido mejorar las condiciones laborales de los suplementarios. La dirección es rotunda en su oferta: las plazas de titulares que están vacantes no se van a cubrir, con objeto de mejorar al suplementario. Dicen que en este convenio no (y nos barruntamos que, vista la actitud, en ningún otro que llegue a futuro), porque así les grafiarán a los suplementarios más tiempo de trabajo. Su intención es hacer una PAS (otra vieja aspiración) para ellos, y que así tengan solo un 10% de indefinición. **Por lo tanto, sólo cobrarán la indefinición cuando estén de ABS.**

Las vacaciones también podrían verse afectadas: sin un titular cambiara vacaciones con un suplementario una vez que este haya recibido su PAS, el titular pasaría a estar de suplementario en ese tiempo, sin cobrar ABS.

Al preguntarles por el destino de la gran cantidad de dinero que se ahorraría con estos cambios, solo contestan que no repercutirá en el colectivo de supervisores.

Por lo tanto, una de las preguntas cruciales que debemos hacernos es si aceptamos que no se cubran plazas de titulares a cambio de una PAS para los suplementarios que les grafie más pero les haga cobrar menos.

Condiciones retributivas:

La dirección da el año 2012 por cobrado, y finiquitado.

Desde la parte social, les reprochamos que el bonus por objetivos fue el 1,5% para niveles del A al E, y **del 5% para los demás.**

Para el año 2013 ofrecen una prima igual que en el año 2010 (390000 euros) que tocan aproximadamente a 700 euros por cada trabajador entre los niveles A al E. Esta es una prima cuyas condiciones serán pactadas entre ambas partes.

Al preguntarles cual es la cantidad prevista del nivel F en adelante, nos contestan que no hay nada establecido aún. Pedimos datos concretos en este sentido y nos negamos a seguir tratando este tema mientras no sean facilitados.

Mucho nos tememos que en este nuevo convenio no se corrija la vergonzosa discriminación económica que sufrimos el año pasado si no que se vuelva a reproducir con los nuevos gestores del suburbano.

En cuanto al año 2014, la dirección ofrece la misma prima, y desde la parte social pedimos que parte de esa prima se consolide en el concepto de salario valoración.

Compromiso de no aplicación de los cinco puntos que nos traían de cabeza, a saber:

1. Ultraactividad del convenio. Significa que hay un año para negociar el convenio desde el fin del anterior.
2. Despido procedente causado por determinado índice de absentismo personal del trabajador/a.
3. Arbitraje de obligado cumplimiento en caso de no alcanzar acuerdo en la negociación de convenio.
4. Flexibilidad. La ley permite que se aplique flexibilidad a un 10% de la jornada laboral. Entienden que ya se hace así en el caso de Metro Bilbao.
5. Inaplicación del convenio.

3. DERBY-A:

Otsailaren 22an San Mameseko futbol zelaian jokaturiko derbia dela eta, Metro Bilbao-k trenen zerbitzua areagotu zuen. Derbi honek, aurtengo urteko bidaiarien lehen marka lortu zuen, 310916 bidaiaria hain zuzen.

Egia da, aurreko zuzendaritzak, nasetan biltzen den jende kopurua zela eta, kendutako zerbitzu bereziak, berriro jarri zituela, eta gerentzia berriak zerbitzu berezi hauei jarraitasuna emateak onuragarria dela uste dugu.

Baina hau ez da berrikuntza bakarra: azken bolada honetan, zuzendaritza berriak trenen maiztasuneta egindako murrizketari uko egitea aztertzen ibili da. Nahiz eta, lehendakari ohiak aurkakoa esan, urtarrilaren 9tik hasita, egunero 45 tren gutxiago zeuden lanean. Guztiaren gakoak, jarritako maiztasunak, gaur egungo errealitatearekin bat datozen. Egindako ikerlanean, maiztasun areagotzea gomendatzen da, nahiz eta aldaketa hau, 2.014.urtean ezarri. Barregarriena, metro igarotzen herrialde batzuetako udaletxetako ordezkari sozialistek, lehen zeuden maiztasunak jartzeko eskatzen ari direla da. Sinestezina.

Badirudi, zuzendaritza bueltatu dela Metro Bilbao-ko goi-karguetara, trenen maiztasuna murriztu zuten lehorreratzea eginda gero, eta ea miloi bat euro kalte ordain bezala lortu eta gero, aurrezkiak beste ildo batetik datorrela ikus dezakegu. Bidaiari merezi duen zerbitzua eman eta soldata eta kalte ordain izugarriak alde batera utziz. Baldinbaitere etapa berri baten hasiera izatea, eta desengainatuak ez sentitzea. Ekintzek erakutsiko dute, asmo hutsak diren edota egi bihurtzen diren.

3. ESPECIAL DERBY

Con ocasión del derby futbolístico en San Mamés el viernes 22 de febrero, Metro Bilbao intensificó el servicio de trenes para facilitar el transporte de la gran cantidad de personas que se dirigían a ver el partido. Esta fecha supuso un hito ya que se produjo el primer récord de viajeros del año en curso, al alcanzar un total de 310.916 viajes.

Si bien es cierto que fue la anterior dirección la que, rindiéndose a la evidencia del peligro que las aglomeraciones en andenes podían suponer, reinstauró los servicios especiales que antes habían suprimido, el hecho de que la nueva gerencia siga confiando en los servicios especiales ante acontecimientos multitudinarios nos hace pensar que han tomado el camino del buen servicio al viajero, algo de lo que nos alegramos.

Pero no es la única innovación importante: en los últimos tiempos hemos sabido que la nueva dirección ha estudiado –y decidido- dar marcha atrás al recorte en la oferta de trenes. Por más que el ex presidente se empeñara en negarlo por activa y por pasiva, lo cierto es que desde el 9 de enero, cada día corrían por las vías 45 trenes menos. La clave del asunto parecía ser saber si la frecuencia actual se ajusta a las necesidades reales o no. Según el estudio realizado, se aconseja recuperar algunas- aunque no todas- las circulaciones eliminadas, aunque la modificación no será totalmente efectiva hasta 2014. Lo más hilarante del asunto es que los representantes socialistas de algunos ayuntamientos por los que pasa metro – incluyendo a la ex presidenta despistada que perdía títulos de transporte – han solicitado encarecidamente a metro Bilbao que se recuperen las circulaciones eliminadas. Increíble.

Salvo que se demuestre lo contrario, a priori parece que la cordura ha vuelto a imperar en la cúpula de metro Bilbao. Una vez efectuado el desembarco de quien redujo trenes para intentar ahorrar 748.000 euros pero no le dolieron prendas en pagar/cobrar casi un millón de euros en indemnizaciones – desembolso cuya legalidad ahora está siendo investigada por varias vías- pareciera que el ahorro está enfocado en no pagar sueldos e indemnizaciones millonarias, para poder así dar al viajero el servicio que se merece y que paga sobradamente. Esperamos que las cosas sigan por este camino, que parece el cabal. Aunque fuera legal –algo que está en entredicho- no es ético ni moral pagar cifras desorbitadas a personas cercanas no sólo en concepto de indemnización sino también en forma de altos blindajes o de encargos de trabajos sin concurso previo, y al mismo tiempo reducir servicios y sueldos a viajeros y trabajadores. Ojala sea realmente el inicio de una nueva etapa y no tengamos que sentirnos decepcionados. Los hechos demostrarán si son meras buenas intenciones o se convierten en realidad.

4. SEGURIDAD CIUDADANA

Pero no sólo son trenes y frecuencias lo que el viajero necesita de Metro Bilbao. También es prioritario que las personas puedan esperar en el andén y sentirse seguras. Lamentablemente, esta sensación de seguridad es algo que está empezando a escasear. Sabemos que tal vez sea algo general en la sociedad, pero ampararse en eso no es más que una excusa fácil. Si queremos dar un servicio excelente y recuperar la imagen de buen servicio que un día metro Bilbao tuvo, en nuestras manos está poner toda la carne en el asador.

Nos entristece leer noticias como la que se publicó el día 25 de febrero en todos los periódicos: el sábado 23, a las 7:20 horas, una persona se encontraba en el andén esperando al tren. Otra persona le agredió para robarle la motxila. La víctima tuvo que ser trasladada al hospital de Gurutzeta/Cruces para ser tratada por las lesiones que el agresor le había provocado en la cara. El presunto agresor, por su parte, fue detenido un rato después en la plaza Telletxe por la Ertzantza. Es decir, fuera de las instalaciones de metro.

Es obvio que no había suficiente vigilancia para evitar esta agresión, ni siquiera para evitar que el agresor abandonara impune la estación.

Hace años que desde CIM llevamos demandando un aumento en la vigilancia, demanda que no ha sido atendida y que hemos repetido hasta la saciedad, convirtiéndose en una reivindicación histórica de este colectivo. Hasta ahora, lamentablemente, contabilizábamos las agresiones a personal de metro y de seguridad. Parece que hemos empezado a ver también agresiones serias a viajeros. ¿Hasta cuándo esperará metro Bilbao para tomarse en serio este asunto, poniendo seguridad suficiente? En este momento en que tomamos un nuevo rumbo es una buena ocasión para plantearse este tema también tan en serio como se merece. Un lugar como el Puesto de Mando ha visto incrementado el personal de seguridad –con desigual grado de satisfacción- pero es evidente que en la línea es igual –si no más- de necesario un incremento de la seguridad.

5. A VUELTAS CON LA FORMACIÓN Y DEMÁS DESVARIOS

Desde algún departamento se han sacado de la chistera una plataforma on line de formación. En ella, se cuelgan periódicamente videos que debemos visionar en tiempo de trabajo, y que se supone que son formación. Desde aquí recordamos a quien haya decidido tal despropósito que es imposible hacer dos cosas a la vez, y hacer las dos bien.

¿Será que metro Bilbao recibe subvenciones a cambio de dar formación a sus empleados con estos "cursos"? ¿No estaremos los trabajadores sirviendo de cobayas para recuperar el dinero pagado en indemnizaciones millonarias? Por preguntarlo...

Para apretar un poco más las tuercas a los trabajadores de línea, parece ser que auténtico objetivo últimamente de nada bueno, en los cursillos de enero nos dieron una charla sobre piloto de vía. Más bien debiéramos decir que nos leyeron, durante una apasionante hora, un protocolo que figura en Intranet. Y con eso, según parece, desde el departamento de seguridad dan a los supervisores como habilitados para ejercer de piloto de vía.

Las funciones del puesto del piloto de seguridad en la circulación son lo bastante importantes y tienen la suficiente relevancia como para que cualquier persona en su sano juicio tenga claro que con una charla o el visionado de un video no es ni mucho menos suficiente. Cualquier persona que tenga conocimiento de lo que implica este puesto sabe que hace falta realizar un curso, pasar un examen y unas pruebas médicas. Por lo tanto, intentar presuntamente saltarse eso a la torera con la impartición de una charla o el visionado de un video nos parece como mínimo desconocimiento del asunto –lo cual ya es bastante grave- o presunta mala fe, dado que supone poner en vía a personas que no están formadas para ello, a sabiendas de esta circunstancia. Sea como fuere, desde CIM solicitamos formalmente que dicha formación sea dada al personal de estaciones. Entendemos que la charla de enero no fue más que una caricatura de la formación necesaria. Y desde luego, la formación on line es efectiva únicamente cuando se hace en exclusiva, como todas las cosas.

WWW.METROCI.M.COM