

**ACTA DE LA REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE EMPRESA DE
EMPRESA MARTIN MALLORCA DEL GRUPO RUIZ**



Representantes Electos:

D. Juan Rodríguez Deyá (SATI)
D. José Torres Contreras (SATI)
D. Juan Pereira Bautista (SATI)
D. Rubén Martín Moldes (SATI)
D. Francisco José Caveró Morcillo (SATI)
D. José Antonio Villegas Miró (SATI)
D. Miguel Ángel Solís Cabrerizo (SATI)
D. Francisco M. Martos Reyes (CCOO)
Dña. Patricia Sabater Mulet (UGT)

Asisten en representación de La Empresa:

D. Javier Bdorrey
D^a Jaume Jaume Camí
D. Alfonso iglesias (vía videoconferencia)

En Alcudia, a 14 de septiembre de 2021, se abre la sesión a las 10:00 horas se reúnen los anteriormente citados al objeto de tratar los siguientes puntos del orden del día:

El comité pide que se levante acta de la reunión. A ser posible redactada por el comité de empresa, y revisada por todos.

A lo que Don Alfonso Iglesias comenta que no hay ningún problema, siempre y cuando se mantenga la confidencialidad referente a información delicada que se pueda tratar.

Los puntos tratados en dicha reunión quedan reflejados en los siguientes puntos.

1. REGISTRO DE LA JORNADA

Se ha acordado hacer las tablas de horas de inicio y fin de turno de mutuo acuerdo entre

Comité y Empresa, para ajustarlo lo máximo posible a la realidad, reservando siempre la posibilidad de que se apunte cuando se termine más tarde por cualquier motivo excepcional. El Comité remitirá propuesta a la empresa para ser revisada. Se ha solicitado y aceptado que a los trabajadores se nos entregue un resumen mensual con todas las variables que se pasan a RRHH para elaborar las nóminas, para poder cotejar e identificar errores. Respecto a los faltantes que aún faltan a algunos trabajadores, se abonarán en la próxima nómina, pero a partir del día 27 podrán cotejarlo con Raquel para que si aún falta algo se pueda rectificar antes de hacer las nóminas.

Solicitar que se le entregue un resumen mensual a cada trabajador con su cómputo y sus variables (horas extra, dietas, etc.), para cotejar y ver que todo esté correcto, antes de hacer las nóminas. Tanto Javier como Jaume están de acuerdo que no hay ningún problema en pasar un resumen individual de lo realizado para cotejar con las nominas.

2. CONTRATACIÓN

Acordar un sistema de reconversión de contratos Fijos Discontinuos en Fijos, respetando el orden de antigüedad. Puesto que faltarán conductores todo el año en todas las cocheras y en Palma no hay apenas Fijos Discontinuos, que se cubran primero las plazas fijas de Alcudia e Inca por orden de antigüedad. Una vez completo, ofrecer a los siguientes pasar a fijos pero quedándose en Palma todo el año, hasta que por antigüedad les tocara ser fijos en Alcudia. Si no se completan todas las plazas fijas de Palma con discontinuos voluntarios, hacer fijos a personal eventual.

En otro orden cosas, en caso de no cubrir todas las plazas de Palma con fijos discontinuos voluntarios, la empresa podrá hacer fijos a eventuales. En cuanto a los eventuales, se ha solicitado que a la mayoría se les haga contrato fijo discontinuo para una mayor estabilidad laboral, ya que un exceso de eventualidad perjudica a todos y esos trabajadores ya están formados. Se ha solicitado que no se espere a la temporada que viene para formalizarlo y se actúe al final de esta temporada, para darles tranquilidad a esos trabajadores. La empresa accede y mirará alguna fórmula de pre-contrato o compromiso con esos trabajadores al final de esta temporada. Se solicitó copa básica de todos los contratos de trabajo. La empresa los está preparando y se nos entregará en cuanto esté listo.

3. SISTEMA DE COMUNICACIÓN ENTRE EMPRESA Y TRABAJADORES

Erradicar el uso del móvil. Sólo es aceptable que manden los cuadrantes, todo lo demás si no es muy urgente, sobra. Que pongan un tablón de anuncios grande en un lugar visible y que se pongan circulares. Por lo que se solicita el cese del uso constante del WhatsApp para mandarnos mensajes, en su mayoría innecesarios, e indiscriminados a todos los conductores sin tan siquiera sean dirigidos sólo a los interesados. Se ha solicitado la instalación de un tablón de anuncios en los que la empresa cuelgue las circulares que considere oportunas. También se ha tratado el uso del móvil durante la jornada, ya que estaba previsto un sistema de comunicación en los propios vehículos. Esos sistemas están instalados, pero dependen del Consorcio y no están operativos ni parece que vayan a estarlos a corto plazo. Si bien podemos avisar ante cosas excepcionales como averías, accidentes o calles cortadas, no tenemos obligación legal de poner nuestro teléfono a disposición de la empresa. Por lo que sólo se llamará en caso de urgencias.

4. LIMPIEZA DE LOS VEHÍCULOS

Siendo un problema mayoritariamente de Alcudia, se han manifestado nuestras quejas por la limpieza tanto exterior como interior de los vehículos. Admiten y son conscientes de la situación y tomarán medidas. Pero que intentarán que se cumpla lo solicitado y se reconoce que en la base de Palma la limpieza si se realiza con normalidad absoluta.

5. FORMACIÓN

Se han llevado a cabo muchas horas menos de formación de las previstas en el contrato de la concesión. Se ha solicitado programar toda la formación posible en los meses de octubre y noviembre para alargar en la medida de lo posible los contratos de los fijos discontinuos y los eventuales.

6. INSPECTORES

Falta de formación de los inspectores. Diferencias de criterio entre ellos, contradicciones. Malos modos, faltas de respeto e incluso amenazas por parte de alguno/a inspector/a, reportado en varias ocasiones, pero algún caso persiste.

Solicitar un “jefe de inspectores” o “jefe de tráfico” jerárquicamente por encima de ellos que les marque las pautas y tome decisiones organizativas, sin que todos los detalles tengan que pasar siempre por el director de operaciones.

Horario de trabajo de inspectores. Debe haber algún responsable desde que empieza el primer conductor hasta que termina el último. Se ha dado el caso en más de una ocasión de avería de un vehículo por la noche cuando ya no había inspectores y ese conductor no encontrar a nadie que le atienda y le pueda dar una solución.

7. MANTENIMIENTO

Numerosas averías que no se reparan. Muchas averías menores que se acumulan sin repararse envejeciendo rápidamente la flota. Muchos problemas de sensores que no se reparan, con la desconfianza que se genera por parte del conductor sobre los mismos, por si un día lo que anuncia un sensor es cierto y se ignora pensando que es una avería. Ya se ha dado el caso con fuga de aire de un neumático que casi provoca un accidente. Hemos expresado nuestras quejas por la falta de mantenimiento, y la no reparación de averías que se van acumulando. La dirección de empresa dice que ha venido una persona de Madrid para quedarse y encargarse del taller, y que ahora se han puesto con todas estas cosas, que es verdad que hasta ahora se ha llevado muy mal. También se ha solicitado un bloc de informe de averías con copia para el conductor, para que quede constancia y el conductor tenga una copia que demuestre que ha avisado de cualquier avería. En inspección ya tienen un bloc y se hará así.

8. CAMBIO

La empresa ha encargado una máquina de cambio. Inicialmente una para probarla que estará aquí en pocas semanas. También hemos solicitado de nuevo una dotación de cambio para llevar siempre para trabajar. Alternativamente, la empresa acepta expresamente que retengamos alguna liquidación para tener dinero con el que poder trabajar.

Entrega de dinero a los conductores para trabajar (150€), y cambio de monedas mediante máquina o inspectores.

9. REVISIONES MÉDICAS

En unidad portátil en cocheras al iniciar o finalizar turno, no tener que desplazarse en día libre o fuera de la jornada. La revisión médica no debe suponer ningún coste para el trabajador.

Para a partir del año que viene, hemos solicitado que las revisiones médicas se hagan en las cocheras en una unidad móvil al inicio o final de turno. Les parece bien y lo mirarán.

10. FESTIVOS LOCALES

De Alcudia, que es donde está el centro de trabajo y la dirección de la empresa. Eso o cada cochera los suyos. A partir del año que viene todos los conductores estaremos adscritos a una cochera y se nos aplicará el respectivo festivo local de cada base por lo que se actualizará el fichero y así saber con exactitud el lugar de residencia del trabajador

11. VACACIONES

Elaborar cuadrante vacacional para el año 2022. Repetir sistema utilizado este año, emparejando quincenas conjuntamente con el Comité.

Ofrecer vacaciones a los fijos discontinuos y elaborar calendario con los voluntarios para este año, y estudiar calendario para los fijos discontinuos que quieran tener vacaciones durante la temporada de verano 2022, debiendo solicitarlo antes de iniciar la temporada. Por lo que se acuerda que para este año, los fijos discontinuos que quieran disfrutar vacaciones antes de terminar la temporada podrán apuntarse y se cuadrarán. Para el año que viene los fijos, se hará un sistema similar al utilizado este año, pero introduciendo algún tipo de rotatividad en caso de que soliciten las mismas quincenas más gente que las plazas que haya, para evitar que siempre los mismos trabajadores tengan las mismas quincenas. Sin problema para intercambiar quincenas entre compañeros. Los fijos discontinuos que el año que viene quiera disfrutar vacaciones durante la temporada, deberán comunicarlo antes de iniciar la temporada para poder planificarlas.

12. GESTIÓN DEL SERVICIO

Establecer un protocolo eficiente para la gestión de refuerzos. Actualmente un desastre y diferencia de criterios según el inspector/a que haya. No mandar un refuerzo hasta que la línea está completa provoca retrasos, estrés y discusiones con los clientes para el conductor. Faltan retenes.

Tiempos de trayecto y tiempos de regulación en cabecera son insuficientes en la mayoría de las líneas, provocando estrés y cansancio en el conductor, ya que hay turnos en los que apenas nos levantamos del asiento. Este tema hay que tomarlo en serio y no decir “da igual si vas tarde”. Los tiempos tienen que ser realistas y adecuados.

“Puesta en hora”. No puede ser que si alguien coge un retraso considerable por avería o cualquier motivo que tenga que seguir realizando todo el servicio completo manteniendo ese retraso, en ocasiones juntándose con el vehículo posterior y realizar los recorridos los dos vehículos juntos. Se tiene que poder poner en hora al vehículo que lleva retraso, aunque sea realizando el recorrido pero sin realizar las paradas (fuera de servicio).

Asistencia presencial de inspectores en horas punta. En las horas punta debería haber algún inspector tanto en la Estación Intermodal como por la zona de Alcudia que pueda ir controlando in situ el volumen de pasajeros que hay en las paradas, y que ayuden a los conductores con los usuarios cuando hay completos, para evitar que el conductor se encuentre sólo frente a mucha gente enfadada, y para gestionar los refuerzos con más eficacia. Se buscan soluciones para que el verano que viene no se repitan los problemas que han habido esta temporada por los continuos completos y la falta de refuerzos, y el Consorcio ya lo está teniendo en cuenta. Se pondrán más servicios y se pondrán líneas más directas. Respecto a los tiempos de trayecto y regulaciones en cabecera, cuando el Consorcio le pase las propuestas a la empresa se ha acordado que éstas serán revisadas conjuntamente con el Comité para enviar las alegaciones correspondientes. Se ha solicitado que se utilice la posibilidad de "poner en hora" cuando un vehículo se retrase mucho por avería o cualquier motivo. Hablarán con el Consorcio para ver si se puede utilizar algún mecanismo de este tipo. También hemos solicitado la presencia de inspectores en las paradas principales en horas punta, para ayudar a los conductores frente a los cabreos de los clientes ante completos o similares. La empresa ha empezado a hacerlo, y en la medida que permita el número de inspectores existentes se intentará aplicar lo máximo posible.

13. CUADRANTES

Que se marque una rotación clara a simple vista que permita anticipar el trabajo de las semanas siguientes. Cuadrante de libres que incluya si los días de trabajo son de mañana o tarde. A lo que Jaime comenta que vendrán ordenados por la rotación que se seguirá, para poder anticipar las siguientes semanas y tener el trabajo incluso de varios meses referente a los voluntarios para trabajar libres y festivos Si bien ya hay lista para trabajar días libres, también se mirará de ampliar para trabajar festivos.

14. PROTOCOLO INSPECCIONES

Se pide aclaración del protocolo de la realización de inspecciones. Formación del inspector/a (idiomas). Identificación del inspector/a. Cómo se realizan (conteo visual, petición de tiquets, tarjetas), qué pasa si no coincide el número de viajeros con lo que pone en la máquina, se valoran los posibles motivos (tarjetas validadas antes de bajar, gente que no se ha bajado en el destino abonado en efectivo etc). Al haberse realizado un par de inspecciones de pasajeros, hemos preguntado por cual es el protocolo para la realización de esas inspecciones, por el gran uso de tarjetas, y los numerosos motivos por los que puede haber más gente en el vehículo que la que pone en la máquina, la formación que pueden tener los inspectores para esa labor como el conocimiento de idiomas, su identificación, etc.

La empresa afirma que no tiene potestad para realizar inspecciones, más allá de un conteo visual orientativo desde el exterior.

15. AEROTIB

Ante la controversia de poder llevar pasajeros de pie en el Aerotib, la empresa afirma haber revisado y consultado el tema y que sí se puede llevar gente de pie. Nosotros hemos manifestado que además de parecernos una aberración llevar gente de pie durante una hora y media y en autopista, que ese gran volumen de pasajeros que habría llevando gente de pie acarrea otro problema, que son los equipajes. Tanta gente lleva más maletas que las que caben en los espacios habilitados para ello. Puesto que la propia normativa del Tib

limita el equipaje que puede transportar cada usuario, y que la ley impide la colocación de equipajes en lugares no habilitados para ello (pasillos, asientos, etc), ha quedado claro que aunque legalmente se pudiera llevar gente de pie, podemos no meter más gente cuando el espacio para las maletas esté completo. En otras palabras, antes de llevar gente de pie asegurarse de que hay espacio para sus maletas, y si no hay, cortar. También se ha aclarado que lo de cargar los últimos viajes para Alcudia y resto de costa no es el último trayecto de cada turno, si no los últimos trayectos del día cuando ya está terminando la 324

16. WCs EN CABECERAS DE LÍNEA

Se han solicitado baños portátiles en cabeceras de línea, como Llenaire, Alcudia, Pto Sóller, etc... Se solicitarán los permisos a los ayuntamientos para su instalación.

17. INFORMACIÓN EN LOS VEHÍCULOS

La empresa asegura que no puede poner una sola pegatina sin permiso del Consorcio. Se ha manifestado una gran falta de información para los usuarios incumpliendo lo que indica la propia normativa del Tib, siendo por ejemplo muy necesaria la limitación de cambio hasta pago máximo de 20€, que las recargas deben ir con el importe exacto, etc. La empresa contactará con el Consorcio para solucionarlo. También se ha solicitado que se añadan letreros de "completo" para los carteles de las líneas.

Ruegos y Preguntas.

Francisco José Cavero pregunta si está permitido estacionar o circular dentro del recinto con vehículos personal, Javier afirma que nadie tiene permiso es solo y exclusivo para vehículos de empresa

Y no habiendo más asuntos que tratar, la Presidenta levanta la sesión a las 14.30 horas del día 14 de Septiembre de 2021, de todo lo cual, como Secretario, doy fe.

Fdo. El secretario Juan Pereira Bauista

Por la Empresa

Fdo. Javier Badorrey

por el Comité

Fdo. Juan Rodriguez Deya

Fdo: Jaume Camí Pocovi

