



ACTA DE LA REUNIÓN DE LA MESA TÉCNICA CELEBRADA EL DÍA 20 DE ABRIL DE 2022.

ASISTENTES

REPRESENTANTES DE LA CONSEJERÍA
DE FOMENTO:

Daniel Corredor Román
Secretario General

David Merino Rueda
Director General de Carreteras

Roberto Puente Aguado
Jefe de Área de la Dirección General de
Carreteras

María Díaz García
Jefa de Servicio de Personal

REPRESENTANTES DE LAS
ORGANIZACIONES SINDICALES:

CC.OO.:
Juan Ángel García González
José Luís Martínez Castillo
Eloy Prol Iglesias
Vicente Miota Fuentes
Emilio Castaño Ciruelo

U.G.T.:
Alberto Nuñez Corrales
Jose Luís García García
Luís Miguel García Sanz

CSIF:
Juan Carlos Castillo Castillo
Javier Salvanes Henche
Rubén Recuenco Calleja
Víctor Francisco García García

STAS:
Gustavo Fabra Sánchez-Garnica
José María Tébar Rihuete
Francisco Agarrabeitia Ramírez

Reunión Mesa Técnica de la Consejería de Fomento celebrada el día 20 de abril de 2022.

Siendo las 10:00 horas del día indicado, el Secretario General da la bienvenida a todos los asistentes.

Se comienza con el primer punto del orden del día, aprobación del acta de la mesa técnica de 25 y 28 de mayo 2021. No habiendo alegaciones se da por aprobada y se pasa a la firma de las partes.

El Secretario General pasa la palabra al Director General de Carreteras para informar sobre el segundo punto del orden del día: *Contratos de servicios de apoyo a las labores de conservación y mantenimientos de las carreteras.*



El Director General de Carreteras expone a los asistentes que estos contratos son algo planificado y que en ningún caso pretenden suplantar las labores que desempeña el personal de las brigadas de carreteras. Recuerda a todos los asistentes que el sistema de funcionamiento en la conservación de carreteras es mixto, esto es, personal propio con apoyo de contratos externos y que lleva funcionando así desde hace 25 años y de una manera satisfactoria.

Expone que en los últimos años las carreteras han sufrido un importante deterioro que requiere de una actuación rápida que permita mejorar el estado de las mismas. Para ello se ha apostado por este plan de choque.

El primer contrato, de *firmes*, va a permitir actuar en las carreteras que lo necesitan de una manera urgente, son actuaciones de pequeña magnitud, pero muy urgentes. Estos contratos tienen una duración de cinco años, tres el principal más dos de prórrogas con un total de 57 millones de euros en cinco años.

El segundo contrato, de *señalización horizontal*, resalta el Director General que es muy importante pues permite renovar la señalización de la red de carreteras en cinco años. El contrato tiene una duración de tres años más dos de prórroga alcanzando una media de 320.000 euros/año/provincia.

El tercer contrato, de *márgenes de carreteras*, comprende un tratamiento de poda y desbroce a primeros de año y tratamientos de herbicidas en primavera y otoño. El contrato tiene una duración de tres años más dos de prórroga alcanzando una media de 450.000 euros/año/provincia. Señala el Director General que, si en los tres años de contrato se consiguen cubrir todas las expectativas de control de la vegetación, este contrato no se prorrogaría, pero que esta decisión, en cualquier caso, le corresponderá al nuevo Gobierno que se forme después de las elecciones de 2023.

Por último, el contrato de *señalización vertical*, de una duración de tres años más dos de prórroga alcanzando una media de 350.000 euros/año/provincia. Es un contrato cuyo objeto es doble, por un lado, reposición de señales por parte de las empresas adjudicatarias y por otro suministro de señales para su reposición por personal de las brigadas. En número hablamos de reponer unas 76.000 señales de las cuales 15.000 serían de suministro para trabajo directo de las brigadas. Si en el plazo de los tres primeros años se reponen todas las señales que necesitan ser sustituidas este contrato no se prorrogaría, pero que esta decisión, en cualquier caso, le corresponderá al nuevo Gobierno que se forme después de las elecciones de 2023.

Tras la exposición de los contratos, el Director General concluye diciendo que no existen fondos europeos para conservación y mantenimiento de carreteras por lo que para lograr la mejora del estado de las mismas se ha recurrido a este plan de choque complementario al trabajo de las brigadas. Señala el Director General que, el sistema funciona, si bien tiene carencias que se tratan de suplir con estos contratos, reitera que siempre ha hablado de un sistema mixto, contratos de apoyo a los medios propios.



A continuación, el Director General pasa a informar sobre el cuarto punto del orden del día: *Información sobre los proyectos de renovación de la flota del parque móvil de la Consejería de Fomento.*

Señala que los medios con los que se cuentan no son los más adecuados ya que muchos son muy antiguos. Con los nuevos contratos se van a poner a disposición, para desplazamiento de las brigadas, vehículos de siete plazas. Aproximadamente un 25% del presupuesto estimado en estos nuevos contratos, se destinará a la puesta a disposición de las brigadas, tanto de vehículos para su propio desplazamiento, como de camiones quitanieves para hacer frente a las nevadas durante el periodo de vialidad invernal. Ya se cuenta a través de los contratos de apoyo vigentes con 13 quitanieves en las provincias de Guadalajara, Cuenca y Toledo, así como con 7 vehículos ligeros de 7 plazas que prestan servicio en las provincias de Toledo Cuenca y Guadalajara. Se trata de vehículos nuevos y seguros, y la intención es hacerlo extensible a todas las brigadas de conservación de las diferentes provincias.

Con los nuevos contratos se pondrá a disposición de cada brigada de un vehículo ligero que mejorará el funcionamiento, siendo más ágiles y eficaces los desplazamientos desde los centros de conservación a los diferentes tajos. Asimismo, de manera progresiva, se irán dando de baja aquellos camiones más antiguos, dejando en activo los más modernos para apoyo a las brigadas en el traslado de materiales pesados, tales como aglomerados en frío, materiales granulares, postes y señales para reposición.

Además, informa que, en estos nuevos contratos de apoyo, existe la posibilidad, si es necesario, de poner a disposición maquinaria, tales como retroexcavadoras mixtas o motoniveladoras. Señala que lo que sí se apostará es por la compra de furgonetas a través de Patrimonio.

Termina el director diciendo que el objetivo, es que todas las brigadas, estén completas; es decir constituida por un Encargado de Obras Públicas, un conductor y cinco peones especialistas y que cada zona cuente con 2/3 operadores de maquinaria pesada. Ahora mismo, señala que hay más personal laboral trabajando, si bien sigue habiendo vacantes y se está trabajando en completar las brigadas.

Reitera que los contratos no son privatizaciones y termina por aclarar que no está de acuerdo con los comentarios de que la Secretaría General y la Dirección General de Carreteras no han trabajado y conseguido nada en estos últimos años. Así recuerda logros como el esfuerzo inversor para mejorar los parques, un total de 1.900.000 euros para las cinco provincias, implantación de silos verticales (19 con una inversión aproximada de 600.000 euros).

Se abre turno de intervenciones de la parte sindical:

CCOO:

Comienza señalando que no están para nada de acuerdo con el modelo señalado.



Tampoco están de acuerdo con las licitaciones de márgenes y señalización vertical ya que se trata de tareas habituales que realizan los trabajadores propios (poda, herbicidas, reposición y reparación de señales...) por lo que no comparten que tengan que hacerse por personal externo.

Denuncian trabajos hechos por brigadas privadas de forma incorrecta (tareas sin señalizar...) y apuntan a que, del importe total del contrato de señalización vertical, sólo el 20% es para suministro de señales.

Respecto al alquiler de vehículos pesados (quitanieves) consideran que lo que se paga es mucho dinero resultando más rentable la compra. Reiteran la existencia del Plan Avanza con 210.000.000 millones de euros para renovación del parque móvil de la JCCM con etiqueta "0", por ello no pueden estar a favor de contratos de alquiler por su coste elevado.

Afirman que no se ha invertido en vehículos pesados y a penas en maquinaria, por lo que el modelo no les gusta y en absoluto están de acuerdo con él. Señala CCOO que estos contratos atentan gravemente contra los trabajadores y por ello el modelo tiene que cambiar, piden apostar por el empleo público y exponen sus cuatro propuestas que quieren hacer llegar al Consejero de Fomento:

- Cobertura de vacantes. Quieren un compromiso de cubrirlas todas, así como las bajas de larga duración (más de seis meses).
- Dotación presupuestaria para los próximos tres años de 2,5 millones con un total de 7,5 millones para maquinaria y vehículos, creando una comisión para la adquisición de dichos vehículos.
- Licitaciones: Sobre el contrato para el control de la vegetación solicitan el compromiso de no renovarlo y finalizarlo en tres años. Sobre el contrato de señalización vertical, solicitan su cancelación o en caso de no ser posible que no se extienda más de 3 años además de cambiar las cifras del mismo de tal forma que el 50% del contrato vaya dirigido al suministro y el otro 50% al servicio.
- Organizar el trabajo con los Comités de empresa y las Delegaciones. Acordar un plan de trabajo para los próximos 5 años con reapertura de centros cerrados, así como creación de nuevos con dotación de medios humanos y materiales.

Esta propuesta, señalan que ha sido firmada por las cuatro organizaciones y presentada y registrada en el día de hoy.

Concluye CCOO que el sistema mixto no es aceptable y defienden la gestión pública y a sus trabajadores, con más puesto de trabajo y menos privatizaciones.



Castilla-La Mancha

CSIF:

Critica las modificaciones de RPT realizadas últimamente porque suponen pérdida de la masa salarial y por el contrario los contratos privados aumentan, sin entender que deban dejar las máquinas paradas para que la empresa privada haga su trabajo, refiriéndose a la provincia de Ciudad Real.

Entienden el apoyo de la empresa externa en determinados casos, cuando no se llega con los medios propios, pero estos contratos no son el caso, en la señalización expone se reponen en casos concretos si bien dicen que no pueden competir con la empresa privada con los medios de que disponen.

Reiteran la necesidad de que estuviera el Consejero y lamentan su ausencia.

UGT:

Se quejan de la sala donde se está llevando a cabo la reunión, indican que no es adecuada.

El Secretario General pide disculpas si bien explica que la sala de juntas no se consideró adecuada para llevar a cabo la primera reunión presencial sin mascarilla tras la pandemia. Añade que se tendrá en cuenta para lo sucesivo.

UGT explica que puede entender ese plan de choque en determinados aspectos si bien no les cabe el sistema mixto en márgenes y señalización vertical. Entiende que esto ocurre porque no se invierte ni en medios ni en personal y esto es algo que va a peor. Se ven como apoyo a la empresa privada y critican que no se les exige lo mismo en seguridad, dicen que hacen lo que quieren sin que nadie les controle si lo que hacen está bien o no, ponen el ejemplo de la poda que no se controla y que tiene que ser luego la brigada la que lo arregle.

Por ello piden que el dinero de esos contratos se invierta en personal y maquinaria para poder hacer los trabajos que ahora se encomiendan a la empresa privada.

Insisten otra vez en sus motivos de porqué querían que estuviera en Consejero, señalando que como máximo responsable querían que les dijeran qué quiere hacer con las brigadas.

STAS:

Entrega fotos de cómo actúa una empresa en sus tareas de desbroce incumpliendo las normas de señalización.

Se ratifican en lo dicho anteriormente por el resto de sindicatos y añaden que si bien con Cospedal sufrieron restricciones no se sintieron traicionados pues sabían por dónde iban, pero ahora si se

5



sienten así ya que ven que Fomento habla de defensa de lo público pero lo que hace es lo contrario, privatizar el trabajo de las brigadas.

Señala que las modificaciones de RPT suponen pérdida de la masa salarial por lo que no puede hablarse de creación de puestos de trabajo, si se necesita personal, STAS exige que se contrate más personal.

Pregunta por qué el trabajo de la empresa privada es más productivo que el de las brigadas si no trabajan más ni mejor y se interesa por el Taller del Cuenca, ya que si los vehículos se alquilan el taller dejará de funcionar, un servicio que funciona muy bien.

Habla del porqué de las movilizaciones de los trabajadores, aplaude los avances como la apertura del Centro de El Pedernoso y la gestión de las horas fuera de la jornada, pero no las privatizaciones, de ahí las movilizaciones.

Reitera que hay que “poner dinero” en las brigadas, invertir en medios y personas para llegar a la paz social, de ahí que pidan a la Administración que estudie la petición de la parte social con los cuatro puntos a negociar. Añade que las movilizaciones no pueden parar si no hay un acuerdo.

Piden que si no se puede hablar con el Consejero, que se le transmita la petición de la parte social, necesitan un compromiso firme de llegar a un acuerdo para poder parar las movilizaciones.

Finalizadas las exposiciones de la parte social, la Administración pide un plazo para estudiar y contestar a la propuesta presentada, en concreto proponen el 1 de junio como plazo razonable.

STAS pregunta si hay voluntad real de compromiso y la Administración lo confirma.

Siendo las 13:30 horas, se hace un receso de 10 minutos para que la parte sindical pueda valorar si en el plazo que da la Administración se pueden paralizar las movilizaciones.

Se retoma la reunión, siendo las 13:40 horas y se acepta por la parte sindical el tiempo solicitado por la Administración para paralizar las movilizaciones, en concreto se acuerda pararlas hasta el 1 de junio y se pide que a mediados de mayo (16 de mayo) se informe a la parte sindical de los avances en la negociación, con el compromiso firme de llegar a un acuerdo.

A continuación, se pasa al tercer punto del orden del día: *Modificación de RPT de puestos de personal laboral de la Dirección General de Carreteras. Se adjunta propuesta referida al puesto código 00181 Mecánico/a Reparador/a de obras de la Delegación Provincial de Fomento en Ciudad Real.*

Se expone por parte de la Administración la modificación que se quiere llevar a cabo, consistente en la Modificación del complemento específico del puesto Código 00181 Mecánico/a Reparador de Obra pública del Taller de la Delegación Provincial de Fomento en Ciudad Real e inclusión de la clave “g” disponibilidad horaria.



Toda la parte social está conforme y vota a favor.

Se pasa al punto quinto del orden del día: *Constitución del grupo técnico de trabajo*. El Director General de Carreteras expone que, si bien en la última mesa técnica se habló de grupos de trabajo, considera que es mejor constituir uno que trabaje por indicación de la mesa técnica. Así, el Director expone algunos temas sobre los que se podría trabajar: actualización de la circular de guardia para revisar el trabajo de los retenes y hacerlos más operativos, instrucción de la compensación de horas, etc.

Señala que la composición del grupo debería ser reducida, y tras un debate sobre la representatividad de cada sindicato se acuerda que el grupo se componga de 2 miembros por sindicato y dos por parte de la Administración.

Se acuerda que a partir del 16 de mayo se convocará el grupo de trabajo.

No hay ruegos ni preguntas, siendo las 14:00 horas se da por finalizada la mesa técnica.

POR LA ADMINISTRACIÓN

POR LAS ORGANIZACIONES
SINDICALES

| |
|--------------------------------------|
| EL SECRETARIO GENERAL |
| Fdo.: Daniel Corredor Román |
| EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS |
| Fdo.: David Merino Rueda. |
| EL JEFE DE ÁREA DE CARRETERAS |
| Fdo. Roberto Puente Aguado. |

| |
|----------|
| CC.OO. |
| Fdo.: |
| C.S.I.F. |
| Fdo.: |
| UGT. |
| Fdo.: |



Castilla-La Mancha

LA JEFA DE SERVICIO DE PERSONAL

Fdo. María Díaz García.

STAS.

Fdo.: