

EMT contratará 220 personas para mejorar el mantenimiento de su flota

- *Esta es la medida más destacada de un paquete de acciones con las que se prevé mejorar el mantenimiento y reducir lo máximo posible el riesgo de incendios*
- *Junto a esta y otra medidas, hay un ambicioso plan de renovación de 689 autobuses (un tercio de la flota) entre 2016 y 2018*
- *La instalación de catalizadores en 485 autobuses en 2012 y el fuerte envejecimiento de los vehículos están detrás de la mayor parte de los siniestros que se han producido en 2017*

Madrid, 25 de julio de 2017

La Empresa Municipal de Transportes llevará a cabo, en el periodo 2017-2018, una masiva contratación de personal de talleres (la mayor contratación de la historia de EMT) para disponer de 220 nuevos operarios en el área de mecánica y mantenimiento lo que supone un incremento superior al 20 por ciento respecto a la plantilla actual. Esta contratación de más de dos nuevos centenares de empleados redundará en una mejora intensiva del mantenimiento preventivo de la flota que tiene, como principales objetivos, paliar las consecuencias del fuerte envejecimiento de los autobuses municipales y, paralelamente, minorar al máximo el riesgo de incendios.

Esta es la principal medida que va a adoptar EMT dentro de un amplio paquete de acciones encaminadas a mejorar el mantenimiento preventivo y correctivo de la envejecida flota municipal. Además de este aumento del 20 por ciento en la plantilla de talleres, EMT está llevando a cabo, como viene anunciando desde finales de 2016, un ambicioso y sin precedentes en la última década plan de renovación de la flota, que incluye la adquisición de 689 nuevos autobuses en el periodo 2016-2018.

Otras importantes medidas que EMT tiene previsto adoptar a corto plazo en esta línea son la creación de una unidad especial de revisión integral de la flota que tiene como cometido un control evaluativo del riesgo de incendio; la incorporación a la totalidad de la flota de sistemas de detección y auto-extinción de incendios (sistema que ya incorporan todos los autobuses adquiridos desde 2016); la potenciación de los recursos dedicados a realizar las limpiezas de los compartimentos de motor, y el establecimiento de una pauta específica de revisión de elementos comunes a toda la flota que procure minimizar el factor de activación de los incendios.

Estas medidas se unen a las que ya se vienen adoptando desde hace dos años con estos mismos objetivos. En este sentido, cabe destacar que ya se ha incrementado un nueve por ciento, respecto a 2015, la plantilla de talleres y un 18 por ciento los recursos globales destinados a mantenimiento y que se ha llevado a cabo un plan de reasignación de flota para sacar al servicio en calle los autobuses disponibles con menos antigüedad.

Asimismo, se ha incentivado el mantenimiento cíclico cada 22.000 kilómetros de todos los vehículos mediante un exhaustivo plan de choque que incluye más de 25 medidas específicas de cara al verano, en el que, además de las revisiones, se realiza un exhaustivo control de elementos que pueden tener relación con conatos de incendios.

Envejecimiento y catalizadores

Para entender bien los problemas de mantenimiento que han afectado a la flota de EMT a lo largo de 2017 hay que remontarse al año 2012 momento en que el Ayuntamiento de Madrid suspendió la renovación de la flota de autobuses y redujo el personal dedicado a mantenimiento de los vehículos. La situación de bloqueo en la adquisición de nuevos autobuses se mantuvo durante el periodo 2012-2015 produciéndose un envejecimiento de la flota y alargándose la vida útil de los autobuses hasta los 16 años. En ese período, el número de averías se incrementó un 12 por ciento al mismo tiempo que se redujo la plantilla dedicada al mantenimiento en un dos por ciento anual de media.

Los efectos de este parón de tres años no se notan de inmediato, sino que han empezado a notarse en el último semestre de 2016 poco antes de que empezaran a llegar los primeros autobuses adquiridos ese año. En octubre del año pasado, la edad media de los autobuses era de 9,49 años (un 54 por ciento más que en el mismo mes de 2012); los autobuses más antiguos en servicio alcanzaban los 16 años de antigüedad (un 45 por ciento más que en 2012, cuando la edad máxima era de 11 años) y el porcentaje de autobuses de más de diez años en la flota era de un 41,7 por ciento (casi el doble que en 2012, cuando este porcentaje se situaba en 22,5 puntos).

Finalmente, hay que recordar que en 2012 también se adoptó por parte de EMT una medida sustitutiva para paliar la no renovación de flota consistente en la instalación de 485 catalizadores de partículas en otros tantos autobuses de la flota (casi el 25 por ciento de la flota), precisamente en los que en aquel momento eran los más antiguos del parque móvil. La instalación de este elemento en vehículos tan antiguos ha venido generando constantes problemas y averías. Precisamente, la mayor parte de los incendios producidos este año han tenido una relación directa con este elemento y, en general, con el envejecimiento de la flota, pues la mayor parte de los vehículos afectados tenían más de 10 años de antigüedad.