



CONFEDERACION GENERAL DEL TRABAJO
(Coordinadora de Secciones Sindicales de CGT en Renault)



ESCUELA DE APRENDICES... ¿ALUMNOS O ESCLAVOS?

ESCUELA DE APRENDICES 1963-1978...



ESCUELA DE APRENDICES 2014...



LA OTRA CARA DE LA CONTRATACIÓN EN



Mucho se esta hablando de la creación de empleo en Renault en los últimos tiempos. Se agotan los cuatro años de "legislatura" desde las últimas elecciones, y las organizaciones mayoritarias (*que no lo son tanto*) tienen que intentar demostrar que el retroceso de derechos que han firmado ha servido para algo. La empresa, lógicamente, va a intentar avalar sus logros y va a vender que se está generando empleo gracias a que han favorecido el que perdamos poder adquisitivo, que aumente la flexibilidad, que los nuevos ingresos entren con unas condiciones laborales deplorables y que nos

impongan nuevos sistemas de ritmos que minan nuestra salud, camuflados como mejoras ergonómicas. Nada más lejos de la realidad. En Renault, en los últimos 15 años la plantilla ha sido reducida a la mitad, pero siguen vendiendo ante la opinión pública que Renault es una empresa comprometida con la sociedad e invierte todas las subvenciones que recibe en generar empleo y proteger nuestra salud.

El último invento para aumentar la popularidad de la empresa (y mucho nos tememos que la de algún alto cargo que lo que quiere es aprovechar su situación de cabeza visible de la empresa para iniciar una carrera política) es una burda resurrección de la Escuela de Aprendices.

Este invento fue descrito muy por encima ante la Comisión Central de Formación el pasado 3 de Abril. En dicha reunión desde **CGT** planteamos una serie de dudas que la Dirección de la empresa se negó a disipar. A partir de ahí, **CGT** publicamos un artículo en nuestra revista mensual "El Megáfono" y comenzamos un ciclo de Asambleas en algunos centros de trabajo donde la puesta en marcha de esta genialidad iba a ser inminente.

LA ESCUELA DE APRENDICES 1963 - 1978

Comienza su andadura en 1963 y se cierra en 1978.

José Vicente De los Mozos, erigido promotor de la nueva Escuela, fue alumno de la XVI promoción, en 1978.

Durante este tiempo los aprendices asistían a la fábrica a las 7.00 h y terminaban su jornada a las 12.00 h. Durante ese espacio de tiempo se dedicaban a la práctica y teoría de distintas profesiones, y se completaban y oficializaban en la Escuela de Oficialía.

Durante su estancia en la escuela de aprendices, los alumnos cobraban un salario. En 1974 era de 3.000 pts (un trabajador en plantilla, a jornada completa, venía a cobrar una media de 11.000 pts). En 1978 la cantidad que percibían los alumnos era de 9.000 pts.

Al finalizar la formación TODOS los alumnos firmaban un contrato indefinido y entraban en plantilla cobrando el 100% del salario.

Los profesores que impartían la formación eran personal docente titulado, de Formación Profesional.

LA NUEVA ESCUELA DE APRENDICES 2014 - ¿...?

J. Vicente De los Mozos anuncia a bombo y platillo la resurrección de la escuela, pero esta es muy distinta a la que vivió él:

La estancia en la “escuela” es de tres semanas.

Realmente no es una escuela. Se trata de unas aulas habilitadas para impartir formación pero solo serán utilizadas por los alumnos durante una semana. Las dos semanas restantes se “disfrutan” en la nave trabajando.

Los alumnos no reciben ningún tipo de salario.

A su finalización reciben un certificado de “montador de vehículos y elementos mecánicos” que realmente sirve para bien poco.

Solamente el 60% de los alumnos serán contratados, eso sí, de manera eventual y con las nuevas categorías de entrada. (Durante los 18 primeros meses cobrarán el 72,5% del salario de un oficial de tercera, realizando el mismo trabajo, eso en el caso de que aguanten en la empresa esos 18 meses).

Los alumnos son identificados con una camiseta naranja (como en Guantánamo) que les están obligando a devolver a la finalización del curso.

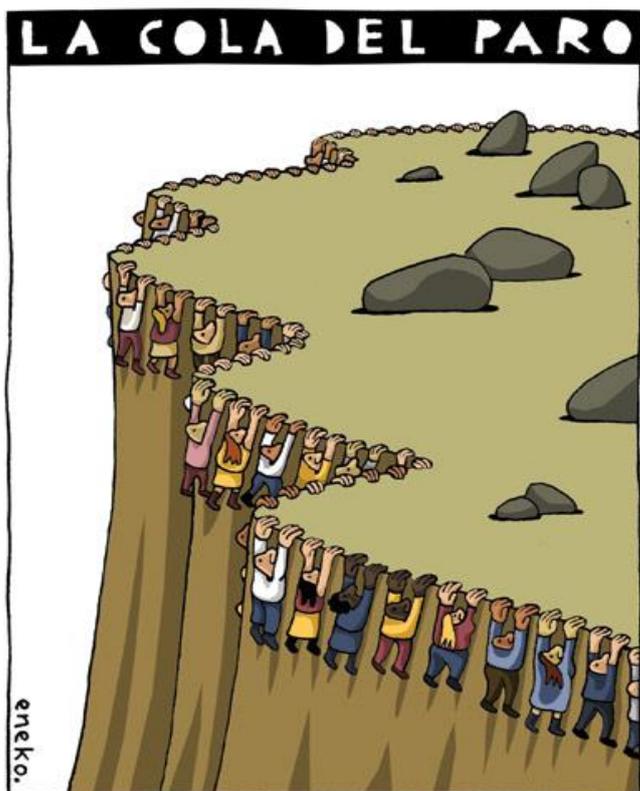
Los instructores que imparten la formación no son profesionales docentes titulados. Son trabajadores pertenecientes a Renault, y se puede dar la paradoja de que un alumno, una vez contratado, tenga que formar a nuevos alumnos.

PROBLEMAS DETECTADOS

- Los alumnos deben estar durante las dos semanas de la parte práctica en una operación con el titular del puesto. En muchos casos se pasan toda la jornada llevando el puesto ellos mismos, y en algunos casos incluso descargando bags vacíos para ganarse el título de “montador”.
- Algunos compañeros han sido llamados a la “experiencia Renault” (que es como denominan al programa) después de haber estado trabajando en la empresa durante meses. Ahora vuelven a su antigua factoría para formarse en lo que ya estaban formados, y esta vez sin cobrar.
- Tras las tres semanas de formación, los afortunados que sean contratados deberán superar quince días de período de prueba, en los que se les podrá despedir sin motivo alguno.
- Una vez contratados, muchos de ellos son ubicados en puestos de trabajo que nada tienen que ver con el certificado obtenido. En muchos casos siguen descargando bags.

- Los alumnos que tras haber superado el curso y la empresa decida contratar, deben acudir al servicio médico a pasar la revisión. Si se les detecta algún problema de salud, la empresa no los contrata. ¿Y durante las semanas que han pasado en el puesto de trabajo no tenían esos problemas?. Si a una persona no se le considera apta para trabajar a cambio de un salario ¿Es apta para trabajar si no se la paga?
- Los medios de comunicación están generando una gran confusión al mezclar la escuela de aprendices, el Renault Experience, la contratación de ingenieros y la formación para ingenieros industriales a través de la Universidad y de la Formación Profesional dual. Al no explicar las cosas, claras el único mensaje que queda en el subconsciente colectivo es: “Renault está cogiendo gente”.
- El curso es fruto de un convenio firmado entre Renault España y el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE). El seguimiento y control de la formación se hace a través de la Fundación Tripartita, que la componen la administración pública, la patronal y los sindicatos colaboracionistas, que tienen acceso a la información de quienes participan en los cursos. Ya hay rumores de que para poder realizar el curso hay que tener el carné.
- Muchos trabajadores que acuden a los servicios públicos de empleo a informarse sobre el curso no obtienen ninguna información por parte del personal que trabaja allí. Les responden que no tienen conocimiento de ello y que se metan en la página motordeempleo.com (página gestionada por una ETT para optar a trabajar en Renault).

CONCLUSIONES



Finalmente, ¿quién o quienes pagan esta formación? La respuesta: Todos nosotros, pues se financia con parte del dinero que paga la empresa y los empleados en cotizaciones para Formación Profesional. Eso sí, en su momento Renault España recibirá la correspondiente subvención para la formación. El negocio le sale redondo: camufla como formación un trabajo no remunerado, utiliza el curso como filtro a la hora de contratar, se ahorra los días de formación necesarios en el puesto de trabajo que tendría que pasar un nuevo ingreso una vez contratado, recibe una subvención por ello y los aplausos de los medios de comunicación como empresa comprometida con el empleo. Más tarde llegarán las condecoraciones para los ideólogos de esta nueva manera de explotación laboral.

Mucho nos tememos que en un futuro todas las personas que quieran entrar a trabajar en Renault deberán tener el certificado de “montador” colgado de la pared de su dormitorio y tres semanas de trabajo gratuito sobre sus lomos.

En una época en la que el desempleo y la desesperación golpea con fuerza al conjunto de la sociedad, TODAS las empresas ven en ello una oportunidad para volver a poner a la clase trabajadora como según ellos nunca tendríamos que haber dejado de estar: De rodillas y dando las gracias por poder servir a otros.

Nuestro servicio jurídico está trabajando para exponer los problemas detectados ante la fundación Tripartita.