

Política empresarial de TMB: reducció de serveis, augment de tarifes

Mercè Rubià

Una de les grans diferències entre la lluita dels i les conductores d'autobusos de TMB amb altres conflictes laborals és que la seva lluita no està destinada a una defensa *in extremis* dels seus llocs de treball per culpa d'un tancament, ni per una retallada de la plantilla, ni tan sols per un augment salarial. La seva lluita va un pas per endavant. No només és la lluita per aconseguir unes condicions més dignes (com són els dos dies de descans setmanal), sinó també contra la reducció dels serveis i l'augment de tarifes del transport que pateixen la resta de ciutadanes. No només s'apropa als moviments socials i veïnal per tal d'enfortir la lluita, sinó que, a més, defensa aferrissadament les seves reivindicacions per aconseguir uns serveis públics de qualitat. I encara més, demana la incorporació de 500 nous treballadors i treballadores.

I és que, tal i com denunciava a principis d'any la secció del metro de la CGT, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) ha augmentat les tarifes dels transports públics de l'àrea metropolitana gairebé el doble de l'IPC anual. Mentre que l'IPC s'ha situat en un 3,6%, la T-10, una de les targetes més utilitzades pels i les treballadores i l'estudiantat, ha pujat fins a un 6,97%, tant la d'una com la de dues zones. La T-10 de tres a sis zones i la T-50/30, per la seva part, han augmentat un 6%. Només aquestes targetes ja representen el 80% de les validacions.

En aquest sentit, el mes de febrer d'enguany, la CONFAVC (Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya) iniciava una campanya contra aquests abusos i l'increment de les tarifes dels serveis bàsics. No només als transports, RENFE i serveis metropolitans, sinó també de l'aigua o l'electricitat.

Però per si no n'hi hagués prou, des del 15 de setembre de 2008 TMB ha reduït els serveis de 48 línies, que representen el 7% dels serveis totals. Cosa que, a més, va representar l'acomiadament de 81 conductors que s'havien contractat l'estiu passat. Mentrestant, la presidenta de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), Assumpta Escarp,

es vanagloriava d'un augment d'un 10% de les subvencions dels ajuntaments al sistema de transport públic. Segons denuncia la plantilla, però, aquest augment surt de l'increment de la taxa pel transport que el veïnat de l'àrea metropolitana paga amb la contribució dels habitatges

Mentre que l'IPC s'ha situat en un 3,6%, la T-10 ha pujat fins a un 6,97%

(IBI). Igual com la creació de l'anunciada T-12 per als infants - que es començarà a utilitzar el setembre de 2009- que sortirà, diuen, de la butxaca de la resta d'usuàries del transport amb aquest increment de tarifes (tot i que finalment no serà gratuïta com s'havia reclamat). Mentrestant, però, l'alcalde de Bar-



Augmenten tarifes mentre redueixen serveis

celona, Jordi Hereu, es felicita públicament per aquestes polítiques socials avançades que diu

promoure. Unes polítiques socials que no s'adiuen a una direcció empre-

sarial de TMB "engreixada incessàriament" de directius i tècnics, segons critiquen els treballadors. I és que, segons informen ells mateixos, a TMB hi ha fins a 800 persones amb contractes blindats de tècnics i administratius. D'aquests, 50 són directius que cobren entre 70.000 i 100.000 euros anuals (la gran majoria, provinents de sectors pròxims al PSC del Baix Llobregat). El sou d'aquests càrrecs directius va augmentar durant el 2008 un 12% de mitjana, mentre que el sou dels treballadors va augmentar un 3%. Si els directius haguessin tingut el mateix augment que els treballadors, s'haurien estalviat 2 milions d'euros anuals. Uns diners amb els que, a més, "podrien viatjar molts nens i nenes gratuïtament, sense que repercutís a la resta d'usuàries". Cal destacar que, en els últims dos anys, hi ha hagut més de 10 canvis en els organismes de les empreses de transports i que, a cada canvi, s'ha augmentat la nòmina d'aquests directius.

Protestes veïnals per la retallada de serveis

Trinitat Vella és un dels barris més oblidats del Districte de Sant Andreu, i encara més de la ciutat de Barcelona. Fins al punt d'haver de fer campanya que "La Trini existe". Similar és el cas del Carmel, al Districte d'Horta-Guinardó, que després de l'esfondrament que va patir amb les obres del metro, poc n'hem sentit a parlar en boca de les autoritats o els mitjans de comunicació. Uns barris que, alhora, han hagut de lluitar de valent per aconseguir els (deficients) serveis públics que tenen. I que ara, a més, s'han vist afectats per la retallada dels serveis que TMB ha aplicat als serveis d'autobusos.

Això ha comportat nombroses queixes i protestes veïnals. A Trinitat Vella, conductores i veïnat s'unien en una manifestació conjunta per reclamar a l'Ajuntament i la direcció de TMB que tornessin a posar els serveis habituals i que, a més, les línies 126 i 127 s'allarguessin per entrar al barri. Finalment, i després de la pressió veïnal, la 127 ja corre per Trinitat Vella. Mentrestant, al Carmel, la indignació per la retallada de la línia 24 que pretenia el consistori, arribava al ple del Districte. Allà moltes veïnes van escridassar de valent la regidora, Elsa Blasco. Les protestes veïnals i la informació publicada pels treballadors de TMB van servir. El mes de maig passat es va anunciar que la línia 24 continuaria amb el seu recorregut habitual, amb inici i fi al carrer Doctor Bové, la zona més alta i que es volia eliminar.

Aquests, però, només són alguns dels casos. La retallada afecta tota la ciutat, fins a un total de 48 línies i el 7% dels serveis totals. Concretament, a les cotxeres d'Horta es retallen un 6,01% dels serveis, que representen fins a 480,10 hores respecte el setembre de 2007. A les del Triangle, a Sant Andreu, la retallada ha estat de 431,72 hores, que representa un 5,40% dels serveis. Però també a la Zona Franca, on la reducció ha estat d'un 4,75%, i a les Cotxeres de Ponent, on s'ha reduït



Els veïns de Trinitat Vella van protestar contra la retallada de serveis