



Setembre 2006
Nº 58

utopia *i realitat*



Editat per la
CGT-TB

www.cgtbus.com ● info@cgtbus.com

Se acaba un verano caluroso, llega un otoño caliente

La dirección de la empresa, en combinación con sus sindicatos, suele aprovechar los periodos vacacionales para llevar adelante sus objetivos en materia laboral. Este verano no ha sido diferente en cuanto a estrategia empresarial pero si lo ha sido en cuanto a la respuesta que se han encontrado por parte de los trabajadores.

En julio se hacía público el acuerdo tridente-empresa, consecuencia del último **convenio amañado**, por el que a los mandos, a cambio de una nueva **venta de derechos** les daban unos nuevos pluses económicos. Lejos de conseguir su objetivo, este acuerdo que será llevado a los Tribunales, ha creado más **desigualdad salarial**, aumento de la **discriminación entre colectivos** y mucho malestar, incluso entre los propios mandos, que están esperando “con ganas” que se celebre la asamblea que se les anunció para dar allí “su opinión”.

También en julio la empresa comunicaba las primeras sanciones por “coger días de permisos no retribuidos” lo que provocó que, ante el pasotismo del tridente, tuvieramos que convocar huelga para impedir que se llevaran a efecto. Objetivo que se consiguió con el acuerdo de desconvocatoria de huelga que dejó pendientes las sanciones hasta que se pronuncie la Comisión Paritaria (tridente-empresa). Esperamos que desde el tridente no se atrevan a autorizar la ejecución de las sanciones impuestas por la dirección de TB, de todas maneras todo es posible por lo que habrá que estar pendientes de su decisión.

Este verano también se nos informó que habían despedido a José Cerón. Luego supimos que el verdadero motivo del despido había sido que Cerón había publicado una carta crítica con las maneras de hacer de nuestra dirección. **CGT** llevó el tema al Comité de empresa y éste acordó que en caso de que el despido sea declarado improcedente y la empresa no readmita al compañero se llamará a la movilización de toda la plantilla. El juicio será este jueves 14 a las 10h en el juzgado de lo social nº10.

Por otra parte han continuado las agresiones a los

conductores, este verano hemos sido atacados con sillines de bicicletas, barras, muletas, spray... Pese a la dejadez de algunos delegados de los sindicatos que sustentan al inoperante presidente del Comité, todos los ataques han tenido respuesta, nuestro objetivo ha sido y es, que nadie se quede **desamparado ante una agresión**.

Todos estos temas y muchos más: **convocatorias amañadas** para ocupar plazas de nueva creación, contratos ilegales con descanso en laborable, falta de normativa para entrar a trabajar en TMB, incumplimiento de la normativa de escogida en el “Bus

Turístico”, privatización disimulada a favor de Sarbus y del nuevo tranvía, etc. están siendo combatidos desde nuestro sindicato con el único objetivo de mejorar las condiciones laborales de los trabajadores, asegurando a la vez el futuro público de nuestra empresa.

De la dirección de TMB depende que tengamos o no un otoño caliente.



El taxista agresor es condenado

“La magistrado-juez falla a favor de nuestro compañero Miguel Franco.

Se dan por hechos probados que el taxista Antonio Beltrán Burguillo efectuó una maniobra antirreglamentaria interceptando la trayectoria del autobús, obligándole a realizar una maniobra brusca de frenada. Que el taxista bajó con una barra, golpeando a nuestro compañero que se defendió con la bolsa, que mediaron varias personas para separarlo de Antonio Beltrán y que éste aprovechando la situación le lanzó un nuevo viaje con la porra tirándolo al suelo ocasionándole varias lesiones”

Otra vez la justicia nos da la razón. Desde el primer momento estuvimos dando apoyo al compañero agredido, a pesar de que corriesen algunos comentarios por las cocheras, salidos de las bocas afines a la dirección, que decían que la cosa no estaba nada clara y que posiblemente el juicio no saldría favorable al conductor.

El fallo es favorable para nuestro compañero y condena a Antonio Beltrán en concepto de autor de una FALTA DE LESIONES a 45 días de multa a razón de 10€ diarios y a indemnizar a Miguel, con la cantidad de 150€ por daños y perjuicios ocasionados y a la imposición de las costas del juicio.

La mayor presencia de CGT en el comité de seguridad y salud, gracias a las últimas elecciones sindicales, empieza a notarse. Ahora la dirección cumple con una parte de los acuerdos y desplaza a mandos al lugar para acompañar en todo momento al compañero agredido. Antes sólo se hacían cargo del autobús si el compañero no podía seguir conduciendo. Ahora sólo falta que la dirección cumpla de forma íntegra los acuerdos y demande al taxista por los gastos que ha ocasionado a la empresa y por consiguiente a todos nosotros y a nuestros usuarios. Estos gastos ya están valorados en unos 1.100€. En principio, la empresa lo intentó en el juicio del día 17/08/06 pero la magistrado no se lo permitió, alegando que era un juicio por lo penal entre nuestro compañero y el agresor y que esta demanda tendría que ir por lo civil.

A partir de ese momento parece que a la empresa se le acaban las ganas de seguir con la demanda y es cuando uno de nuestros delegados de prevención, después de varias llamadas, se reúne el viernes 1 de septiembre con Tintoré, director de RRHH de TMB, que nos explica que tienen miedo de poner la demanda por si el juicio no saliera favorable a Franco y que esperarán a la sentencia para realizarla. Pues bien la sentencia ya ha salido y ha salido favorable.

CGT denuncia a la empresa, sit, ugt y ccoo

**Juicio al convenio:
5 de Octubre a las 10:20 horas**

El día 5 de octubre ha sido elegido por el **Juzgado Social nº 8** para celebrar el juicio contra el convenio motivado por la denuncia que en su día puso **CGT**.

Desde nuestro sindicato hemos planteado la lucha contra el engaño que supuso la firma del convenio en varios frentes: uno de ellos el judicial, denunciando temas muy concretos. El día 5 se van juzgar tres artículos del convenio:

Artículo 8: trata de las competencias de negociación de la **Comisión Paritaria** del convenio. Pedimos que se anule cualquier acuerdo de esta comisión que no tenga que ver con lo que determina el **Estatuto de los Trabajadores**, que dice claramente que esta comisión solo tiene competencia interpretativa, nunca de negociación.

De prosperar nuestra denuncia serán declarados ilegales, entre otros, el **Acuerdo de Mandos**, el de antigüedad en el **“Bus Turístico”** para pedir servicio... Además se cerrará la puerta a que se negocie a espaldas

de la plantilla los temas relacionados con: la jubilación parcial, la valoración de puestos de trabajo y el plus por reducción del absentismo.

Artículo 22: denunciamos el trato discriminatorio que significa que a los conductores que hayan ingresado en **TB** a partir del 2005 se les pueda trasladar obligatoriamente su descanso semanal de sábado o domingo a laborable.

Denunciamos este artículo por discriminatorio. No se puede aceptar que lo que para unos es voluntario para otros sea obligatorio

Artículo 23: denunciamos la aplicación que hace la dirección de este artículo, que afecta a los mecánicos de Material Móvil.

La empresa obliga a todos los mecánicos, a los que están de acuerdo y a los que no, a alargar su jornada diaria a cambio de tener un día de descanso en laborable que la dirección les asigna cuando a ella le va bien.

Nosotros entendemos que hay que respetar la voluntad de los mecánicos que no quieren alargar su jornada a cambio de descansos en laborable.

A veure qui la diu més grossa?...



“No he pensat a endur-me Xavier Casas a Madrid”

Qui?

Joan Clos, ex Alcalde de Barcelona a *El Periódico de Catalunya*

Quan?

Dijous 31 d'Agost del 2006

La sensación de alivio se notó entre los vecinos de Barcelona cuando saltó la noticia de que Joan Clos se va al Ministerio de Industria en Madrid.

Han sido años de aguantar un alcalde que no ha hecho nada para acabar con la burbuja especulativa de la vivienda, ha vaciado las arcas públicas con grandes faustos inútiles como el del Forum de las Culturas y ha usado todo el cinismo posible para crear una Ley del Civismo que hace ilegal hasta que unos trabajadores peguemos carteles expresando nuestro malestar laboral. Su heredero, Jordi Hereu, ya ha dicho que seguirá con la misma tónica.

En autobuses de TMB, además del alivio como vecinos, muchos trabajadores nos ilusionamos pensando que “nuestro presi” se largaría con el “bienpeinao”. Desgraciadamente, ya se sabe que la felicidad nunca puede ser completa. Y Joan Clos no tardó en recordárnoslo.

Algunas voces dicen que, al final, Casas se irá al Parlament...tiempo al tiempo.

Carta oberta als nous companys i companyes



Óscar
Juvé, 12933
Conductor Triangle

Aquest és un article dirigit a l e s / l e s companys/es que han entrat a treballar a l'estiu en a q u e s t a b e n e ï d a empresa que és TB, només explicar-vos un

parell de coses.

Se que hi ha alguns sindicats que us han promès que us quedareu fixos després de l'estiu i que us han perseguit per que us afilieu a les seves organitzacions.

Recomanar-vos en aquells que encara no us heu afiliat a cap sindicat que no ho feu fins que no passi un temps i veieu de quin peu calça cadascun dintre d'aquesta empresa.

Heu de saber que no ho necessiteu perquè algú us defensi o informi de qualsevol cosa que us passi, ja que comptem en 27 delegats en el Comitè d'Empresa que us resoldran qualsevol dubte o problema. Això és la teoria, perquè com ja es va poder veure el passat dijous 7 de Setembre el nostre inimitable president del Comitè d'Empresa (Correcher del sit), va anul·lar la reunió d'aquest òrgan de representació dels treballadors un dia abans amb l'excusa de que li faltava documentació i delegats. Una reunió on l'únic punt del dia era "ingresos y contrataciones del nuevo personal de TB y posibles acciones a tomar". Tot una "patranya" per desplaçar el comitè del 07-09-06 al 28-09-06, quan aquests companys que han estat sense caps de setmana i sense cobrar la prima per treballar-los(100€) ja estiguin al carrer.

Això està tolerat pels 3 sindicats

firmants del conveni col·lectiu 2005-2008: sit, ugt, i ccoo alias trident (no és la marca de xiclets) que en teoria haurien de ser els que l'haurien de fer respectar i que en els articles: **20 (Prima por cambio de día trabajado en descanso de fin de semana) i article 22 (Distribución de jornada y descansos de conductores)** deixa patent la ineptitud d'aquests sindicats a l'hora de defensar els drets dels treballadors davant de la direcció.

"Artículo 20: Prima por cambio de día trabajado en descanso de fin de semana"

Por cada día trabajado en descanso de fin de semana a cambio de un día de descanso de lunes a viernes, se abonará una prima de 100€ para el año 2006. Dicho importe recoge únicamente el concepto de cambio del día de descanso.

Artículo 22: Distribución de jornada y descansos de conductores

2- En el caso que no existan suficientes peticiones voluntarias el CON detectará los fines de semana en que necesita conductores y se asignarán a los colectivos de conductores siguientes:

2.a) Los conductores contratados a partir de la firma del convenio.

2.b) Los conductores contratados durante el año 2005 hasta 18 meses después de su contratación.

A estos colectivos 2.a) y 2.b), se les respetará el disfrute del doble descanso asignado en fin de semana. La prima por cada día trabajado en descanso de fin de semana a cambio de un día de descanso en laborable será para el año 2006 de 100€. Dicho importe recoge únicamente el concepto de

cambio del día de descanso."

Està clar que aquests només tenen interès en treure vots, com ja podreu anar comprovant, perquè seguireu a l'empresa (si vosaltres voleu) i no gràcies a ells, sinó a la necessitat de personal que té l'empresa. Una empresa que a part de saltar-se el conveni es salta l'acord de contractació per l'increment de servei a l'estiu i caps de setmana, amb la qual cosa queda ben clar que no tenen paraula; un acord on es compromet a que aquesta gent contractada a l'estiu després passi a la bossa de treball i mai i en cap cas contempla la possibilitat de que els passin al davant gent que no ha treballat a la empresa. Això deriva de la manca de previsió dels nostres directius, els quals arriben a un acord amb el Departament de Treball per contractar dones a l'atur que es treguin el carnet de conduir, sense comptar amb la bossa de treball que han creat ells mateixos a l'estiu. Per aquest motiu desde CGT plantegem una solució ben senzilla, que amb els sous que cobren alguns ja podrien haver pensat ells.

Per respectar els acords signats i esgotar primer la bossa de treball i a continuació contractar a les companyes que provenen dels cursos de formació proposem:

- **Avançar processos futurs de MIE's, agents de centre, agents d'intervenció, etc.**

- **Augmentar i avançar les hores de formació dels conductors.**

- **Reduir la jornada dels conductors sense reducció salarial (eliminar els 20 min. de presència diaris).**

Esperem que tot aquest enrenou es solucioni el més aviat possible sense que causi cap dany els companys/es de nou ingrés.

De Barcelona a La Habana, pasando por Sarbus

El año pasado 20 autobuses articulados fueron vendidos “en lote” a Sarbus, para que esta empresa privada pudiese hacer la lanzadera de la línea 5, por la ridícula cifra de 100 €. Aquella extraña venta se ha repetido este año y sus “hacedores” han sido las mismas personas.

Jose M^a Satorres Lapeña, Director de la Red de Autobuses de TMB, fue el encargado de firmar el 25 de julio de 2005 aquel “ridículo” contrato con Martí Renom SA (Sarbus). Contrato que abrió las puertas a Sarbus para que ese mismo día firmara otro, este ya nada ridículo, con la UTE Sagrera (COMSA, SCRINSER, ISOLUX) por el que cobraría 584.285 € más IVA a cambio de hacer la lanzadera entre Maragall y Sagrada Familia de la L5 del Metro durante el mes de agosto del 2005. Una vez hecho el negocio, Sarbus devolvió los autobuses a TMB, que los embarcó a través de TMB-solidari, para La Habana.

Sin duda, Sarbus en el 2005 hizo uno de los negocios de su vida, comparable a la que realizó en el año 2002, gracias al ayuntamiento socialista de Lleida, que generosamente le cedió “el negocio” del transporte urbano de esa ciudad cuando le vendió la

empresa municipal de Autobuses de Lleida SA. Seguro que los dueños de Sarbus piensan que los “buenos negocios” si se puede hay que repetirlos, y está claro que el que consiguieron el año pasado fue un buen negocio, gracias a la firma de Satorres, que en los años 80 fue Director de Autobuses de Lleida, ahora del grupo Sarbus. Por eso, este año han querido repetirlo, y lo ha conseguido. Otra vez han firmado un contrato de compra-venta con TMB, ahora son 22 autobuses (18 articulados y 4 estándar), y otra vez la UTE de Sagrera les ha dado la explotación de la lanzadera de la línea 5 por el que cobrara más de 600.000 €. Y otra vez esta previsto, que esos autobuses acaben finalmente en La Habana y Santo Domingo.

Para CGT es un escándalo que los directivos de TB, ignorando los propios estatutos de nuestra empresa, que nos obligan a prestar nuestros servicios de transporte de forma totalmente coordinada con el metro, hayan permitido que durante dos años seguidos Sarbus haga un trabajo que

nos corresponde a nosotros. Es escandaloso que el Consejo de Administración de TB, del que forman parte UGT y CCOO, haya permitido que nuestra empresa deje de hacer un servicio a nuestros usuarios, perdiendo con ello unos ingresos de más de un millón de euros. Sin duda la familia Martí, propietaria de Sarbus, estará muy contenta con los miembros de nuestro Consejo de Administración, igual que en su día lo estuvieron con el de Autobuses de Lleida SA, aquella empresa pública que se encarga de hacer el transporte urbano de Lleida que fue vendida a Sarbus.

Ojo con Sarbus

El Grupo Sarbus es uno de los más potentes del sector del transporte de viajeros en Catalunya, tanto urbano como por carretera. Forman parte de este grupo las empresas: Sarbus, Casas, Sarfa, Ategsa, Autobuses de Lleida y La Vallesana. Además a través del grupo de empresas de Transports Ciutat Comtal participa en: Tcc SA, Tcc 2 SL, Autobuses de Horta (Authosa) y Autocars A. Girona. Sarbus está presente también, junto con la constructora Comsa (una de las empresas de la UTE de Sagrera que le ha dado directamente la concesión de la lanzadera de la línea



5) en el “Tramvia Metropolità” donde cuenta con un importante “paquete” accionarial.

Si tenemos en cuenta el estilo que tiene Sarbus de “trabajar” no nos puede extrañar el crecimiento tan importante que ha tenido en los últimos años. Un ejemplo de la forma que tiene para acceder y explotar el mercado es como ha conseguido por segundo año consecutivo la explotación de la lanzadera de la línea 5:

- Comsa, su principal socio en “Tramvia Metropolità” le adjudica directamente “el trabajo”, sin ningún tipo de concurso público, por el que el año pasado cobró casi 600.000 €.

- Tmb, su principal socio en Transports Ciutat Comtal, le cede la flota de autobuses que le ha hecho falta para explotar el negocio.

- Ugt y Ccoo, que son los sindicatos con mayor presencia en las empresas del grupo, permiten, para reducir costos de personal, que la mayoría de los conductores que hacen

SarbuS

CASAS

Sarbu

Ategsa

La Vallesana

Autobusos
de Lleida, SA

la lanzadera la hagan en su periodo vacacional, algo que está prohibido expresamente por el Estatuto de los Trabajadores: las vacaciones no se pueden vender.

El año pasado se pudo comprobar que hasta un delegado de Ugt en Authosa vendió parte de sus vacaciones para trabajar en la lanzadera (en Tmb se cobra por trasladar las vacaciones, en Sarbus se venden directamente a unos 100 € el día)

Ya vemos como actúa una “empresa modelo” como Sarbus en la jungla empresarial: tejemanejes, tráfico de influencias y consentimiento sindical están al orden del día.

Grupo Sarbus

Propietario: 100% familia Martí
Flota de autobuses y tranvías: 450 unidades
Trabajadores: 750 empleados
Facturación anual: 50 millones de euros

Lista de los 20 autobuses articulados que TMB le vendió el año pasado a Sarbus por 100 € más IVA:

3504-3506-3511-3514-3516-3519-3520-3524-3525-3528-3529-3531-3532-3533-3535-3537-3541-3550-3553-3558

Lista de los 22 autobuses (18 articulados y 4 estándar) que TMB ha vendido este año a Sarbus:

3561-3564-3565-3570-3571-3600-3601-3604-3606-3608-3614-3615-3617-3622-3624-3625-3626-3627-5812-5813-5816-5818

Y cuando este tipo de empresas se codean con una empresa pública como Tmb, a la que hace tiempo le han puesto el ojo, se corre el peligro que todo se pegue y encima nos quedemos sin empresa: se pega el servilismo sindical de Tcc, Authosa... y se pega la manera de explotación de las plantillas y el trato sin escrúpulos.

Si no queremos que TB se convierta en un Sarbus cualquiera tenemos que tener muy claro que bajo ningún concepto podemos permitir nuestra privatización, ni tan siquiera parcial o temporal. Nuestras familias y nuestros usuarios nos lo agradecerán.

La Mutua Universal-Mugenat tendrá pagar la baja de un conductor

Un conductor de Horta consigue que la Seguridad Social dicte una importante resolución contra la Mutua Universal-Mugenat

Enrique Tello, conductor de Horta sufrió un accidente de trabajo en mayo de 2004 del que todavía no se ha recuperado completamente. Desde la fecha del accidente hasta abril de 2005 todos los procesos de baja relacionados con la lesión que sufrió han sido catalogados como baja *derivada de contingencias profesionales*. El diagnóstico de de su patología no tiene desperdicio: *esguince/torcedura de ligamento colateral externo de la rodilla derecha*.

Los problemas empiezan el 24 de abril de 2005 cuando los servicios médicos de TMB, que actúan como colaboradores de la Mutua Universal, alegando que las secuelas que todavía padecía Tello ya no eran motivadas por el accidente que tuvo en el 2004, le dieron de alta sin estar recuperado de su lesión. A partir de esa fecha Tello ha tenido que acudir

directamente a la Seguridad Social a pedir la baja cada vez que ha tenido problemas con su rodilla.

Pero aquí, afortunadamente, no se acaba esta historia. Tello denunció su caso ante la administración y en noviembre de 2005 el Institut Català d'Avaluacions Mèdiques emitió un dictamen con la propuesta de que la contingencia que sufría Tello efectivamente era accidente de trabajo.

Y con esta propuesta finalmente la Dirección Provincial de de la Seguridad Social, que es según la ley quien tiene capacidad de decidir sobre el origen profesional o común de las patologías que afectan a los trabajadores, en febrero de 2006 dictó la siguiente RESOLUCIÓN:

“Resuelvo declarar que el proceso de incapacidad temporal iniciado el día 26/04/2005 deriva de accidente de

trabajo y que Mutua Universal-MUGENAT es responsable del pago de la prestación de IT”

Las consecuencias de esta resolución es que TMB, colaboradora legal de la Mutua Universal, tendría que pagar a Tello la parte de los salarios que dejó de percibir (cuando se está de baja por accidente se cobra el 100% de la base reguladora).

Por otro lado está claro que cualquier nuevo proceso de baja relacionado con la lesión que padece Tello en su rodilla tendrá que seguir siendo considerado, por los servicios médicos de TMB, como accidente de trabajo.

Esperamos que la empresa y la Mutua cumplan con las obligaciones que se les indica desde la Seguridad Social y con ello se ponga punto final a este contencioso que ya dura demasiado tiempo.

Nuevos problemas en el Plan de Pensiones: Ahora le ha tocado al colectivo A



Saturnino
Mercader, 11350
Conductor Triangle

Hace siete años que el Plan de Pensiones de TB empezaba a andar oficialmente; si bien sus inicios se remontan al 28 de noviembre de 1995, fecha en la que se constituyó oficialmente la Mesa de Externalización de Pensiones (1). Desde entonces muchos han sido los problemas que ha tenido; primero durante su desarrollo y luego los generados por el contenido y la interpretación del Reglamento del

Plan, que en su día votó favorablemente la plantilla de autobuses (2).

El problema que ahora denunciarnos desde CGT es el que tienen los compañeros del Colectivo A, que al llegar a la edad de jubilación ven como desde la Comisión de Control del Plan se niegan a pagarles las cantidades que tienen consolidadas y certificadas por "La Caixa". La excusa que les dan es que el nuevo sistema de jubilación parcial, firmado en el último convenio de TB, imposibilita dicho pago.

Hay que recordar que los compañeros del Colectivo A son: los que por haber cotizado a la Seguridad Social antes del año 1967, pudieron adherirse al Plan sin hacer ninguna aportación económica. La prestación de jubilación que se les prometió era la que anteriormente se garantizaba por convenio: una pensión equivalente al 20% de la B.R.S.S.(3) o un pago único de 5.200.000 pesetas.

También hay que recordar que después que se aprobara por votación el Reglamento del Plan, la empresa y los sindicatos que pidieron el voto favorable en el referéndum, iniciaron una frenética campaña para que todo el mundo se apuntara al Plan.

La empresa editó una ficha con el título Opciones dentro del Plan de Pensiones de TB, destinada a los trabajadores que habían cotizado antes del 67. En ella se les decía (a los que optasen por el Colectivo A) que al jubilarse a los 60 años podrían cobrar una paga equivalente al 20% de la pensión de la S.S. o a un pago único de 5.200.000 pesetas. También se les decía que podrían optar al Colectivo C (luego se le llamaría C1) en el que

tendrían que pagar el 2,6% de su sueldo y retrasar 2 años su jubilación (a los 62 años) para cobrar 17 puntos más que en el Colectivo A.

El resultado de esa campaña fue que se retrasó la media de edad de jubilación para los que habían cotizado antes del 67, ya que la mayoría optó por cobrar más y jubilarse dos años más tarde. Pero hubo una minoría que priorizó mantener su derecho de jubilación a los 60 años, fueron los que se apuntaron al Colectivo A.

Para poder formalizar el Plan, los actuarios tuvieron que cuantificar el dinero que se adeudaba a los trabajadores en concepto de derechos consolidados. Unos derechos, que en diciembre del 95, se calcularon en 5.857 millones de pesetas para los 1.089 cotizantes de

antes del 67 que estaban en activo en esa fecha. Aunque finalmente, en julio del 2.000, la valoración que se haría llegaría a 7.036 millones (4). Fue esta última cantidad, la que junto a la necesaria para cubrir el resto de obligaciones contraídas por la empresa se aceptó como deuda. Deuda, que junto con los intereses que generase, aceptaron pagar las distintas administraciones al Plan A través de un Contrato Programa en trece anualidades, desde el año 2000 al 2012.

La Ley dice: que los derechos consolidados que se tienen que exteriorizar han de ser cuantificados e imputados individualmente. Esta es la razón por la que cada año los

compañeros del Colectivo A, igual que el resto de adheridos al Plan, reciben un certificado de La Caixa (5) en el que se describen las aportaciones imputadas a su nombre en el Plan, que en el caso que nos ocupa, sólo son las que hace la empresa gracias al dinero que recibe del Contrato Programa.

Recordar

Pero ahora, pese a que todos a los compañeros del Colectivo A se les certifican e imputan individualmente las cantidades recibidas del Contrato Programa, desde la Comisión de Control se les dice que si se jubilan a los 60 años y se acogen a la jubilación anticipada la pensión que tendrían de la Seguridad Social sería superior al 80% de la B.R.S.S., y como esa es la cantidad que pone como tope el Art. 29 del Reglamento del Plan (6) no les corresponde cobrar ni un euro del Plan de Pensiones.



¿Dónde está la justicia en TMB?

Es por esta posición cerrada de la Comisión de Control que desde CGT les queremos recordar a los representantes de los trabajadores que hay en ella varias cosas:

- Que han sido elegidos para formar parte de esa comisión para velar por los intereses de todos los compañeros y que lo que están haciendo ahora con los trabajadores del Colectivo A sólo se puede clasificar de dos maneras, o de dejadez de funciones, o ineptitud.
- Que cualquier texto legal, y por tanto también el Reglamento del Plan, es un documento que se puede y se debe modificar, como ya ha ocurrido en otras ocasiones para adaptarlo a las nuevas posibilidades legales que aparezcan.
- Que el Art. 39 del último convenio indica que la Comisión de Control ha de hacer las modificaciones necesarias para adecuar el Reglamento del Plan a la nueva legislación, y dice textualmente: ...para que este reconozca la prestación a la contingencia de jubilación

parcial, cosa que sólo han hecho a medias.

- Que el pago de las cantidades que desde aquí solicitamos no perjudica absolutamente a nadie, todo lo contrario, beneficia a un colectivo que actualmente cuenta con menos de 40 miembros. Ha de quedar claro que el dinero que se pide ya está en el Plan y que por tanto ni la empresa ni la administración han de poner ni un céntimo más de lo que ya tienen comprometido.
- Que no sería de recibo, ni éticamente justo, que la Comisión de Control, utilizando como excusa el contenido de un artículo desfasado del Reglamento del Plan, se quede con un dinero que no es suyo para luego incluirlo en la cuenta de resultados como un dato positivo achacado a su buena gestión.
- Que la solución más fácil al problema planteado es modificar el actual Reglamento del Plan, solución que evitaría tener que llegar a los Tribunales para poder recuperar un dinero que ya existe y es de los compañeros adheridos al Colectivo A.

Notas del artículo:

- (1) La Mesa de Pensiones se constituyó oficialmente el 28 de noviembre de 1995 por los representantes sindicales: Blanco, Gordillo, Navarro, Alarcón, J.J. Pérez y Blasco (Sit Ugt Ccoo) y por los representantes de la empresa: Adín, Bonilla, Llimós, de Miguel, Murcia, Satorres, Toledano, Tudela y Manzano
- (2) El Reglamento del Plan de Pensiones fue aprobado en referéndum el 2 de julio de 1999. Los sindicatos que pidieron el voto afirmativo fueron Sit, Ugt, Ccoo y Actub y consiguieron 1.634 votos a favor contra los 326 votos negativos que obtuvo la opción defendida por CGT, que pese a estar en contra del texto votado, también firmó el reglamento respetando con ello el resultado del referéndum.
- (3) Base Reguladora de la Seguridad Social.
- (4) 7.036 millones de pesetas es la cantidad que aparece en el Anexo del acta nº8 de la Comisión de Control del Plan de Pensiones en el asiento contable 2.1.2.2. Derechos por servicios

pasados.

- (5) El Art. 20 del Real Decreto 1307/1988 indica como se han de certificar anualmente las aportaciones de los participantes en los Planes de Pensiones: ...con periodicidad anual, la Entidad Gestora del Fondo de Pensiones en el que el Plan se encuentre integrado remitirá a cada partícipe certificación sobre las aportaciones, directas o imputadas, realizadas en cada año natural y el valor al final del mismo de sus derechos consolidados.
- (6) Parte del Artículo 29 del Reglamento del Plan de Pensiones que la Comisión de Control utiliza como excusa: ...En ningún caso, la suma de la pensión pública reconocida por la Seguridad Social y de la prestación complementaria con cargo al Plan podrá superar el 80 por ciento de la Base Reguladora establecida por el INSS, u organismo que en el futuro le sustituya, y en el preciso momento del reconocimiento de la pensión pública de jubilación.

La Inspección caza a Gordillo

A finales de agosto nos ha llegado una notificación de la Inspección de Trabajo de Barcelona en la que se nos comunica la apertura de una ACTA DE INFRACCIÓN contra TB por el exceso y abuso en la realización de horas extras, denunciada en su día por CGT.

Hay que recordar que el caso individual que hizo saltar las alarmas fue el protagonizado por Gordillo, ex secretario general de Ccoo y también del Sit al que Casalta, jefe del CON de Ponent y de Lutzana, en sólo dos meses le apuntó unas 160 horas extras, el doble de lo que permite la ley para todo un año.

Sta Eulalia: La gran olvidada

Els companys de Metro i Autobusos que es troben en aquest edifici es senten oblidats per la direcció de TMB. Un dels motius es la seva constant petició de que es millorin les mesures contra incendis a l'edifici i la

negativa per part de l'empresa

en acceptar les millores que es produïrien amb aquests canvis. Un edifici en el qual es troba el Departament de Prevenció de TMB, departament en teoria independent, i el qual en vista de les mancances que té l'edifici hauria de promoure tot un seguit d'adequacions i millores perquè tothom anés a treballar més tranquil.

Per això des de CGT em posat a l'ordre del dia del proper Comitè de Seguretat i Salut (27-09-06) un punt per tractar el tema de Sta.Eulalia i mirar de solucionar-ho. Si per aquest camí no és possible resoldre-ho, ens veurem obligats a fer-ho per uns altres.

Agresión de la conductora de la línea 20

El fiscal ha pedido dos meses de sanción a 6 euros por día para la pasajera que agredió a la compañera de la línea 20. Lamentablemente, al juicio sólo han asistido delegados de CGT y tres rebajados de UGT.

El Consejo de Administración de TB no hace su faena

Según dijo **Jordi Maset**, directivo/apoderado de **TB** en la reunión de mediación por conflicto de huelga celebrada el pasado 4 de agosto, la venta de autobuses a **Sarbus**, del año pasado y la de éste ha contado con el visto bueno del **Consejo de Administración de TB**.

Como los delegados de **CGT** no tenemos acceso a las actas de las reuniones del **Consejo de Administración** no sabemos si lo que dice **Maset** es cierto o no, pero de todas maneras en este caso le creemos. Y es precisamente por eso, que nos preocupa mucho saber que desde el **Consejo de Administración** se fomenta, con bienes públicos, el enriquecimiento de empresas privadas.

Sabemos que las funciones de un **Consejo de Administración** de una empresa pública como la nuestra son fijar las directrices y estrategias, también supervisar y controlar la gestión con el objetivo de garantizar la eficiencia social y económica. Algo que en el tema de las lanzaderas no se ha cumplido. **TB** le ha vendido autobuses a **Sarbus** por 5€ la unidad y le ha cedido contratos por un valor que supera ya el millón de euros. Además **TB** se ha gastado una fortuna en comprar el no disfrute de vacaciones en agosto para luego tener que volver a darlas precipitadamente el mismo mes de agosto, porque al final han sobrado conductores al ceder la lanzadera de la línea 5 a **Sarbus**.

Políticos y sindicalistas en el Consejo de Administración de TB

Si miramos las personas que lo componen, veremos que bajo la presidencia de **Xavier Casas** y la Vicepresidencia de la alcaldesa de Badalona **Maite Arqué**, nos encontramos también con varios concejales y/o alcaldes de Barcelona, Badalona, Cornellá, Sta. Coloma de Gramanet y Sant Joan Despí. Estos, han sido escogidos por ocupar cargos municipales y por ser miembros de partidos "supuestamente de izquierdas": **Psc**, **Ic-Euia** y **Erc**.

Los trabajadores de **TB**, teóricamente también estamos representados en el **Consejo de Administración**. Así se asegura en publicaciones de **TMB**, donde se dice que "...la representatividad de trabajadores en los órganos de gestión esta garantizada por un representante de cada una de las organizaciones sindicales más representativas", que según ellos son **Ccoo** y **Ugt** (1). Algo que evidente es mentira, ya que el sindicato más representativo en autobuses es **CGT**, lo que sin duda molesta a los directivos de **TB**, a **Ugt** y a **Ccoo**. Por lo que entre todos se han puesto de acuerdo para marginar nuestra presencia en el órgano de dirección de **TB**.

Los miembros del **Consejo de Administración** de **Ugt** y **Ccoo** no los elegimos los trabajadores de **TB**, por lo que está claro que tampoco nos representan. Ni tan siquiera los eligen los afiliados de sus sindicatos, ya que son nombrados directamente por los jefes de sus federaciones, que son ellos mismos. Es por este motivo que los "teóricos representantes de los trabajadores" jamás dan explicaciones de lo que pasa

en el **Consejo de Administración**. ¿Cómo las van ha dar sino nos representan y tampoco nos defienden? Por si quedara alguna duda en la pagina Web de **Ugt** se nos aclara que : "**José Chito ha pasado a formar parte de la Ejecutiva de la Federación de Transportes de Ugt y añaden que por haber sido nombrado Vicesecretario de esa Federación asume la responsabilidad de representarla en el Consejo de Administración de TB**" (2)



CONSEJERO PARA TODO

José Chito: según la página Web de su sindicato ha sido nombrado miembro del **Consejo de Administración de TB**, pero en la Web de **TMB** aparece como miembro del **Consejo de Administración del Metro**. ¿En qué quedamos?

Por otro lado el convenio de autobuses dice: "*que la participación de los trabajadores en la empresa se hará a través de la forma que se determine en las Comisiones de Trabajo del Consejo de Administración*" (3) algo que jamás se ha llevado a la práctica, ya que entre otras cosas, ninguna comisión de trabajo ha decidido sobre el caso, o al menos eso es lo que nos han dicho desde la dirección de **TB**.

Que diferente es **TMB**, también en este punto, respecto a otras empresas públicas, como por ejemplo **Parques y Jardines**, donde **CGT** por ser uno de los sindicatos más votado, es miembro del **Consejo de Administración**. Aunque a nosotros nos gusta más el sistema que utilizan en los autobuses de la **RATP** de París, donde los nueve representantes de los asalariados en el **Consejo de Administración** son elegidos por votación, cada 5 años, directamente por los trabajadores (4)

Notas del artículo:

(1) http://www.tmb.net/publicacions_tmb/inf2003/esp/planes/empleats/empleat2.htm

(2) http://www.ugt-tb.com/noticias/noti_34.htm y http://www.tmb.net/es_ES/tmb/queestmb/consell.jsp

(3) Artículo 80 Convenio Colectivo de TB 1998/2001

(4) http://www.cgt-ratp.fr/cgt-ratp/consell_admin.asp?i_cat=8&i_lang=1

La CGT ante los hechos acontecidos en el Aeropuerto del Prat



Eva Sánchez,
Secretaria general de
CGT Barcelona

La CGT nos hemos solidarizado con los trabajadores de tierra del aeropuerto del El Prat y también hemos pedido la comprensión de los trabajadores que han visto alterados sus planes vacacionales, ya que como trabajadores sabemos la importancia que tiene las mismas para nuestro bienestar.

Dicho esto, tenemos que situarnos en el contexto.

El viernes 28 de Julio se comunica a los trabajadores en una asamblea, que dos días antes el miércoles 26, Iberia ha perdido la concesión del Handling en el aeropuerto de Barcelona, creándose en la plantilla una reacción de inseguridad ante la pérdida del puesto de trabajo y a un cambio en las condiciones laborales ahora existentes.

En un principio la plantilla fue a pedir explicaciones a AENA, no encontrando ningún interlocutor de la empresa y tras un debate entre los trabajadores, estos optan por trasladar su protesta a las pistas del aeropuerto.

Nunca a los trabajadores se les debe poner entre la espada y la pared, ya que pueden darse situaciones espontáneas e imprevisibles.

La reacción fue lógica si pensamos que están en juego unos 2.500 puestos de trabajo y sus condiciones, no se puede llevar a los trabajadores a la locura y luego pedirles



que actúen con cordura.

La CGT hemos criticado el linchamiento público al que se ha sometido a los trabajadores en especial desde la clase política, pidiendo algunos la intervención del ejército, "no sabemos si con paredón incluido", otros montando un circo sobre la transferencia o no del aeropuerto a Catalunya, demostraron una falta de moral y de tacto al intentar sacar tajada para sus planteamientos políticos, aprovechando tanto, la desgracia de los que se quedaron sin viajar como de los que veían peligrar sus puestos de trabajo.

Resultó también curiosa la reacción del Ministerio de Fomento, quien tiene un doble rasero para medir una situación cuando afecta a los ciudadanos.

Si bien se han visto afectadas muchas personas con la suspensión de los vuelos, también es cierto que la CGT,

estamos denunciando ante el Ministerio de Fomento, el incumplimiento reiterativo y que afecta a miles de ciudadanos a diario por parte de Correos de la Ley Postal, que en su artículo 17 dice:

"En todo caso, se exigirá, al menos, una recogida en los puntos de acceso que se determinen y una entrega en la dirección postal de cada persona física o jurídica, todos los días

laborables y, como mínimo, cinco días a la semana".

Creando problemas a muchos ciudadanos por no recibir a tiempo comunicaciones muchas veces de vital importancia. Quien tiene las competencias sobre Correos es el Ministerio de Fomento.



Nico para los amigos,
12937 para los
directivos

La situación que se dio en el aeropuerto no es un hecho aislado, la pérdida de derechos laborales que se viene dando desde finales de los 70, el sindicalismo burocrático e

institucional ejercido por los mayoritarios y la falta de respeto por los valores humanos en las empresas nos

está llevando a los trabajadores a esa crispación que sintieron los compañeros del aeropuerto.

Se nos lleva como un rebaño de mujeres y hombres productores a la pobreza y la locura de pasar la vida sometidos a ritmos, cargas y horarios de trabajo inasumibles.

En nuestra empresa la situación se ve cada vez con mas claridad: para subir la velocidad comercial nos presionan con horarios imposibles en las líneas, no se respeta ningún criterio de franja horarias con los nuevos ni con los compañeros de media jornada, ejercer los derechos reflejados en el convenio se convierte

en una lucha constante en las cocheras, los sindicatos firmantes no hacen respetar lo que ellos mismos firman, las cesiones a Sarbus para que realicen nuestro trabajo...

Y si comparamos nuestros ingresos con nuestro gastos estamos claramente en una situación de pérdida de poder adquisitivo.

Estos motivos y muchos más que se me quedan en el tintero nos están llevando a tal estado de crispación que los compañeros van petando con cuadros de ansiedad, depresión y estrés.

Que no nos pidan cordura cuando nos llevan a la locura.

Los compañeros de CGT en autobuses, desde el primer momento, nos solidarizamos con los compañeros de Iberia y le hizimos una entrevista con un trabajador que estuvo en el paro del Prat.

Si quieres escucharla puedes hacerlo en www.radiorosko.org clicando el programa del día 10/08/06.

70 años de la revolución social:

Barcelona 1936: Transportes de Barcelona colectivizados

Hace 70 años, Franco declaró una guerra contra el pueblo trabajador del Estado español. En Catalunya los trabajadores, organizados en la CNT, no sólo pararon ese golpe militar, sino que tomaron las empresas, las tierras y las instituciones para ponerlas al servicio de la mayoría de la sociedad. La revolución había estallado.

En Barcelona la totalidad de los medios de transporte está, desde el mismo mes de julio de 1936, en manos de trabajadores: los tranvías, los autobuses, el metro, los taxis y el conjunto de los ferrocarriles catalanes.

Fundamentalmente, la colectivización es obra de la CNT. De los 3.442 empleados de tranvías, 3.322 están afiliados a la CNT. Sin embargo se le concede una participación a la UGT, por ejemplo en los ferrocarriles.

Asambleas

Como en las otras empresas colectivizadas, son las asambleas generales de trabajadores las que deciden las orientaciones básicas.

Son bimensuales para los ferroviarios y eligen un comité de administración de ocho trabajadores. Serán seis los miembros del Comité de Administración del Metro y siete los de Tranvías.

También se nombran responsables de talleres y depósitos, así como en las 123 estaciones de la red de ferrocarriles de Cataluña.

Los trabajadores realizan las mejoras por las que habían luchado tanto.

Se aumentan los sueldos, intentando unificarlos, y se instaura la semana de 40 horas.

Sin embargo se trabaja más, para suplir la ausencia de

los compañeros que luchan en los frentes. Se incrementan los equipos de trabajadores de tranvías y autobuses.

Condiciones

Por todas partes mejoran las condiciones de trabajo e higiene. Se desarrollan o se crean sistemas de protección social.

Por ejemplo, en la colectividad de tranvías se decide la creación del retiro unificado a los sesenta años y del sueldo íntegro para el trabajador enfermo.

Pensando en el porvenir, las decisiones van orientadas de cara a una mejora del servicio público.

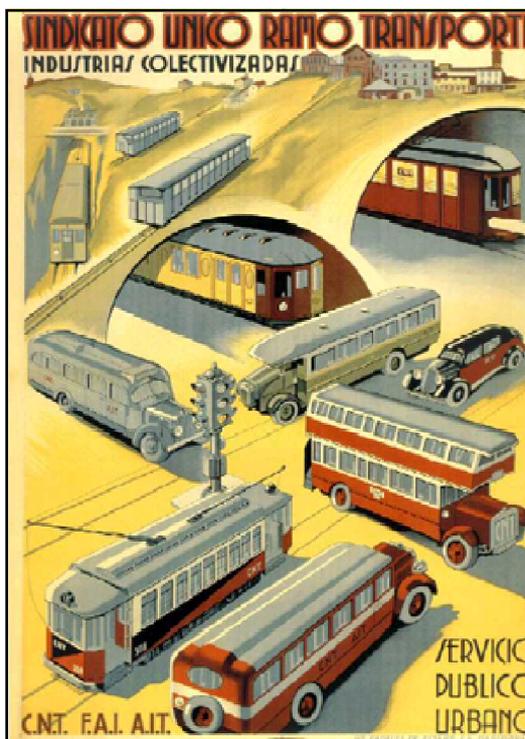
Los trabajadores de los tranvías prolongan líneas, se estudia la posible electrificación de los ferrocarriles y los trabajadores del Metro conciben un tipo original de locomotora.

Por su parte los trabajadores de los autobuses entregan pases gratuitos para los alumnos de las escuelas de Barcelona.

Se generaliza la solidaridad. Primero de cara a los compañeros que luchan en los frentes, pero también de cara a las otras secciones del Sindicato de Transportes; por ejemplo la Sección de Tranvías, más próspera, ayuda a las secciones que sufren las consecuencias de la guerra.

Y cuando es posible, se colabora con las colectividades agrarias. Por su parte, los trabajadores del Metro han transformado la hermosa torre del antiguo director en casa de reposo, en la que cuidan a veinticinco niños refugiados de Madrid.

Los 700 tranvías rojinegros que recorrieron Barcelona hasta los bombardeos fascistas de 1938 demostraron ante todos la capacidad gestora de los trabajadores de los transportes.



Carta para una despedida



Benjamín
Naranjo, 12101
Conductor Z Franca

*“Hay blasones de prez en los cuarteles
del escudo; hay hidalgos, poetas, curas,
fabulosas Américas, meninas,*

*galeras que aprisionan los infieles,
horcas en los caminos, aventuras,
y estocadas en todas las esquinas.”*

Tomás Borrás

Para ser sincero, el día que de manera oficial y pública tuve la notificación de ser admitido en un periodo de formación específica para cambiar de trabajo tuve una sensación extraña y contradictoria, fruto de una madura decisión que ya había tenido lugar desde el mismo momento de iniciar la oposición para dicho puesto, allá por el mes de diciembre del año 2005.

Decir al respecto que me invadieron los pensamientos y los recuerdos de casi nueve años en el oficio del conductor de autobuses donde, y estoy convencido de lo que diré a continuación, creo haberme dejado la piel dando un servicio de calidad a las personas, un trato exquisito y de tolerancia para con el pasaje y que nadie me ha enseñado, nadie repito. **Soy de los que piensa que saber trabajar con las personas se lleva por dentro de forma innata.** O eres un tipo normal y generoso, o la dificultad para desempeñar este trabajo acaba ahogándonos en problemas que son considerados propios de la misma idiosincrasia que conllevan unas funciones que como conductores deberíamos de desempeñar más o menos bien en la calle, a pesar de las emergentes dificultades que encontramos a diario.

Y sin alargarme más, aprovechar estas letras para despedirme de una organización formada por tantas personas. Y quiero hacerlo en primer lugar de mis compañeros de promoción (Galván, Redondo, Loren, Crespín, Aguado...), de los mandos intermedios y jefes de mi cochera, de algunos representantes honrados de los trabajadores en el Comité de Empresa (que haberlos los hay), de todos aquellos y aquellas que se han cruzado en mi vida laboral de conductor en TB durante este tiempo (Rodri, Fidel, Germán, Roberto, Adolfo...) **Y en especial, de aquellos compañeros que con su actividad y energía intelectual han ido acumulando un patrimonio prodigioso para la consecución de logros laborales en esta empresa. Ellos son: Mercader, Mellado, Estévez, Garganté, Nico, Fajeda, Mosquera, Vals, Campillo, Vilalta, Jordán, Andreu, Jurio, Ibars y tantos otros que han luchado y siguen luchando por mejorar las condiciones sociales y económicas en este duro trabajo.**

Así las cosas, para mí pensar en dejar esta empresa es irme a dormir contento con lo que he hecho, esperando que llegue la hora de levantarme para poder continuar trabajando, aunque sea en otros menesteres y otros lances. Mucha suerte os deseo a TODOS Y A TODAS.

Utopia N°58

Editat per la Secció sindical de la Confederació General del Treball de Catalunya

● Adreça: CGT TB, Via Laietana 18, 9ºpl 08003 Barcelona

● Telèfons: **Lutxana:** 669171957, **Zona Franca:** 616536303, **Ponent:** 659 60 18 77,

Horta: 686440173, **Triangle:** 676705062, **Tallers:** 696768715.

● Web: www.cgtbus.com ● Email: info@cgtbus.com

● Reunió setmanal de CGT: cada dijous a les 17h a Via Laietana

● Reunió mensual de CGT: Cada dijous primer de mes a les 10h i a les 17h a Via Laietana

Ahora podrás escuchar Radio Rosko el día que quieras y a la hora que quieras. Sólo tienes que ir a www.radiorosko.org

