



Agost 2007
Nº 68

utopia

i realitat



Editat per la
CGT-TB

www.cgtbus.com ● info@cgtbus.com

Sigue el culebrón Alcántara-Mulet: Aparecen más implicados...

La Aseguradora FIATC ya ha pagado el falso siniestro

Según hemos sabido el expediente disciplinario abierto a los jefes del Triàngle Alcántara y Mulet, por haber simulado un accidente para cobrar del seguro la reparación del BMW de uno de ellos, ya está concluido y pendiente de la decisión y firma de la dirección de TMB que tendrá que resolver, diciendo si hay o no sanción para los jefes implicados.

Para CGT la tardanza en resolver este tema, teniendo en cuenta la gravedad y la evidencia de los hechos, es cuanto menos “sospechosa” como lo es que nos hayamos enterado que, pese a la investigación que se estaba haciendo del tema, la empresa no haya impedido que FIATC (compañía que asegura la flota de autobuses) haya desembolsado ya los 749• que ha costado la reparación del BMW.

El tercer hombre

Por otro lado, también hemos sabido que Mulet, uno de los jefes implicado, en su defensa ha introducido a

una tercera persona en el asunto.

Según esta información, pendiente de confirmar, resulta

que uno de los directivos del CON del Triàngle también estaba al corriente del fraude y que, en vez de pararlo, fue uno de los que le pidió a Mulet que firmara el parte autoinculpatorio del accidente.

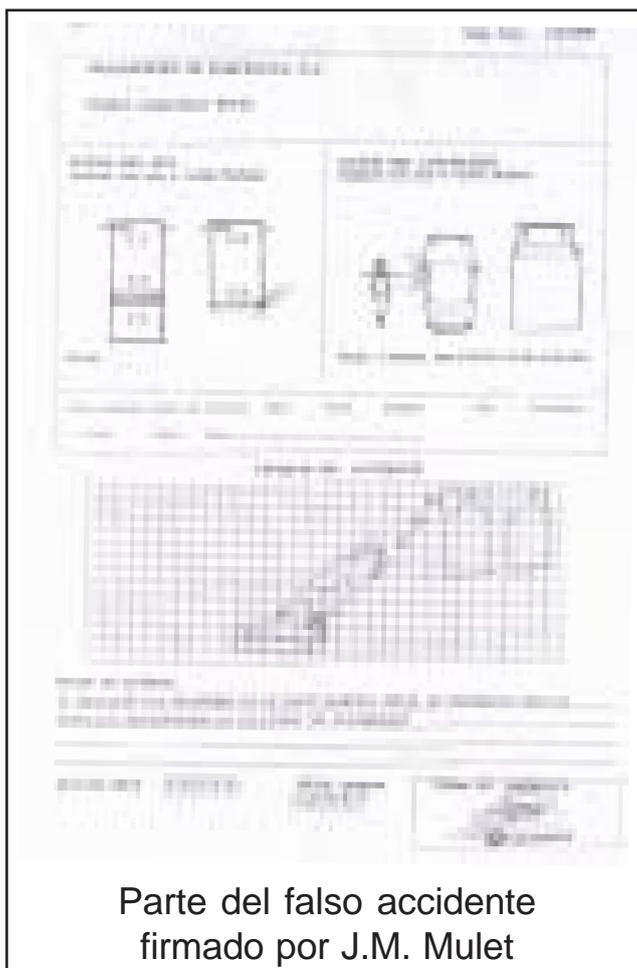
¿Qué valor tiene la firma de Mulet?

Ahora resulta que Mulet, que ya ha reconocido que él no conducía el autobús que supuestamente colisionó con el BMW, dice que firmó el parte porque se lo pidió un directivo.

Esta novedad nos hace recordar que fue precisamente la firma de Mulet, junto a otras, la que figuraba en el parte abierto contra el compañero Pablo Díez donde se le acusaba

supuestamente de fraude en la venta de un billete por valor de 1.10• y que finalmente provocó su despido.

Ahora nos preguntamos ¿Quién le pidió entonces a
Sigue en pág 2



Parte del falso accidente firmado por J.M. Mulet

**Mulet que firmara aquell part
acusador?**

Visto el historial de este individuo sacamos la conclusión que su firma no vale nada. No tiene ningún valor, es una firma comprada y lo que debemos saber es quien es el comprador.

**El culebrón se tiene que
acabar**

Ante la nueva situación necesario que este culebrón se resuelva ¡ya! teniendo en cuenta las nuevas implicaciones.

Que estemos en época de vacaciones, como dice la dirección, no es excusa para retrasar el expediente. Recordemos que este verano ya se han resuelto otros que han acabado con sanciones, la última de 6 meses de empleo y sueldo contra un conductor.

Mientras, en previsión de lo que pueda ocurrir, los delegados de CGT hemos pedido una reunión con la dirección de FIATC para ponerla al corriente del tema y dependiendo de cuándo y cómo se resuelva el asunto tenemos previstas nuevas acciones.

**Más información sobre este tema
en:**

● Puedes ver la carta de CGT entregada y recibida por la Aseguradora FIATC en la contraportada de este boletín.

● Puedes leer más sobre este tema en el nº67 del Utopia i realitat en www.cgtbus.com

**Secretariado Permanente de
la CGT de Autobuses de TMB****A la nueva Presidenta...**

La CGT se ha dirigido a la nueva presidenta de TMB para que se interese por el problema de los pases de los empleados y empleadas para usar en la RENFE.

Puedes ver la carta entregada por CGT en www.cgtbus.com

La "Mili" podrá contar como tiempo de cotización

La Comisión de Trabajo y Asuntos Sociales del Congreso llegó, el pasado mes de junio, a un acuerdo que se ha reflejado en una Proposición no de Ley para que se reconozca la MILI y la PSS (Prestación Social Sustitutoria) como tiempo cotizado a efectos de pensión. En caso de que esta Proposición supere todo el trámite parlamentario su coste económico ya se aplicara en los Presupuestos Generales del Estado del año que viene.

En CGT todavía no disponemos del texto aprobado que, recordamos que todavía puede sufrir modificaciones, por lo que la única información que podemos dar a los compañeros de autobuses es la que hemos recogido de los medios de prensa y por tanto la damos aquí con las debidas precauciones.

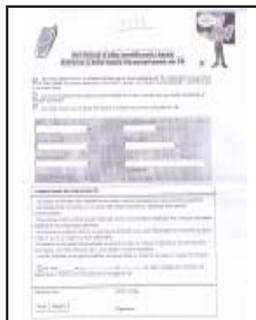
Los efectos de la reforma

● El periodo que se reconoce de MILI, a efectos de pensión, será solo de un año.

● Esta reforma afectará a los trabajadores que quieran acogerse a la Jubilación Parcial y no llegan a los años de cotización exigidos. (para poderse acoger a la jubilación parcial una de las condiciones exigidas será tener 30 años cotizados a la Seguridad social).

● También podrán añadir un año de cotización a su vida laboral los trabajadores que no alcancen los 35 años de cotización que exige la Seguridad social para obtener el 100% de la pensión de su Base reguladora.

Esta reforma no afecta a los compañeros que superen los periodos de cotización exigidos por la seguridad social para alcanzar el 100% de la pensión.

A veure qui la diu més grossa?...

“La subscripció a aquest sistema no eximeix el conductor de la seva responsabilitat d’informar-se sobre el servei que li correspon realitzar diàriament”

Qui?

Sol·licitud per apuntar-se al Sistema d’Informació Personalitzada de TB

Òn?

Únicament a la cotxera d’Horta

Desde hace unas semanas, la empresa ha puesto en Horta un dispositivo de envío de SMS con el servicio de cada día para los conductores y conductoras que lo soliciten. Nos parece bien la idea. Lo que nos parece sorprendente y nefasto es que cuando dejas tus datos, la empresa te añade la coletilla arriba mencionada, haciéndote responsable si el SMS que te envían resulta estar equivocado. Desde aquí, pedimos al o la responsable de esta absurdidad que retire la citada frase de la hoja para apuntarse a este servicio. Mientras tanto, animamos a todos y todas los que quieran apuntarse que rellenen la hoja, pero no la firmen.

¿Qué pasa con la escogida de servicios?



Vicente Oscar Mellado, 12076 Conductor Horta

Como sabéis la gran mayoría, este otoño toca realizar una nueva escogida general de servicios, donde se volverá a establecer quien se queda como fijo y quien como suplente.

Según previsiones de la empresa, el corte puede estar en torno al compañero o compañera 13176.

Cada día se actualizará el avance de la escogida

para que el personal pueda valorar que le interesa más.

Cada dos años

Para los más nuevos, deciros que la escogida general se hace cada dos años, y en ella se escogen los servicios que hay entre los compañeros más antiguos. A partir del siguiente compañero al último en escoger, encontramos a los compañeros denominados suplentes. Estos harán servicios que en ese día no realice el titular del servicio por realizar otras actividades (vacaciones, bajas, convenios, etc...)

Los conductores que queden como suplentes, a pesar de no llegar a tener servicios asignados, también pueden escoger.

Estas personas escogerán cocheras por orden de antigüedad, viendo cada día como se van llenando los huecos de cada CON, para poder elegir el centro más propicio para sus intereses.

Los compañeros a jornada parcial, que todavía los hay, escogerán de la misma forma que los compañeros denominados suplentes. Como son, según la empresa,

un personal a extinguir, ésta se niega a una escogida de esos servicios denominados coloquialmente noventas. Antes del verano se estaba actualizando la actual normativa, que es aquella donde primero escogías centro y luego servicio. De esta manera, se intenta implantar una normativa que recoja las formas de escogida que se hacía últimamente, aquellas donde escoges servicio y esto implica escoger cochera, la denominada escogida abierta.

A día de hoy, todavía no hay acuerdo sobre el tema, y

lo que es peor, tampoco hay reuniones previstas para intentar solucionarlo. Sobre todo, cuando la propuesta del calendario de escogida marca que el 29 de noviembre debemos trabajar en nuestro nuevo servicio.

Así es, las previsiones hablan de publicar después de las tandas de vacaciones los servicios y la lista de personal con la cita para escoger. Mientras que la escogida real se haría durante el mes de octubre y la primera quincena de noviembre.

Nuevas reuniones

Estamos a la espera de nuevas reuniones para solucionar aspectos que no nos gustan de la última propuesta de normativa de escogida. Temas como la permanencia en una cochera tras una escogida, el no facilitar a los medios su escogida, los servicios de maniobras, el bus turístico, la asignación del personal de nuevo ingreso o los puntos de relevo,

han empeorado en esta última propuesta. Y no se trata de perder alguno de los pocos derechos que conservamos los conductores, ¿verdad?...

Radio Rosko:
Jueves de 9 a 10
de la mañana en Radio
Contrabanda 91.4 FM
Puedes encontrar
los programas en:
www.radiorosko.org

Lista por e-mail de CGT:

Para apuntarte a la lista de correo y recibir la información que publica CGT, envía un e-mail a: listacgt@gmail.com

CGT denuncia los abusos que sufren los nuevos conductores



Saturnino
Mercader, 11350
Conductor Triangle

Desde CGT hemos tenido que denunciar públicamente y en la Inspección de Trabajo, los abusos, provocados por la dejadez del Suc (Sit, Ugt, Ccoo) y la avaricia de la dirección de TMB, que han tenido que soportar y todavía soportan los conductores contratados para este verano.

Supresión de los grupos 30

La dejadez sindical y el hecho consumado que la empresa no aplicaba el convenio a estos compañeros provocó que CGT tuviera que intervenir y denunciar públicamente que con la imposición de los nuevos grupos de descanso, los llamados grupos 30, la empresa suprimía los descansos dobles de fin de semana que por convenio les correspondían. Como es sabido nuestra denuncia tuvo el efecto esperado y SUC y Empresa tuvieron que suprimir los grupos 30.

La empresa no da los pases de familiares a los nuevos

Otro tema relacionado con este colectivo es que la dirección en principio no pensaba darles el pase de libre circulación para familiares (cónyuge e hijos) alegando que su contratación es temporal. Más tarde nuestros directivos cambiaron de opinión y decidieron actuar como en otras ocasiones: entregar los pases a los que superen el periodo de pruebas de dos meses.

Esta decisión, aunque mejora la situación inicial, no es justa ni de Ley ya que no respeta ni convenio, ni los acuerdos empresa/sindicatos, ni tan siquiera el Estatuto de los Trabajadores ya que en todos estos textos queda muy claro que los trabajadores que se incorporen a las empresas o estén en periodo de prueba tendrán que disfrutar de los mismos derechos que los fijos.

Sobre este punto los compañeros de CGT ya hemos presentado una denuncia en la Inspección de Trabajo en la que reclamamos dos cosas:

1º Que la empresa facilite los pases de familiares (tarjetas de identidad) a los nuevos empleados desde el mismo día de su contratación.

2º Que la empresa abone los perjuicios económicos que han tenido sus empleados por el retraso en la obtención de los pases de libre circulación de familiares

La empresa no asigna Grupo de fiestas oficiales a los nuevos

Visto el silencio del Suc sobre este punto se puede entender que se han puesto de acuerdo con la dirección para que a los nuevos no se les asigne ninguno de los dos grupos de fiestas oficiales por lo que de las tres fiestas que hay dentro del periodo veraniego (15 de agosto y 11 y 24 de septiembre) estos conductores tendrán que trabajarlas todas.

Con el convenio que tenemos la empresa puede quitar las fiestas oficiales a los más nuevos pero también es verdad que aplicando ese mismo convenio y gracias a la resolución que ganó CGT en la Inspección de Trabajo (caso Aranda) cualquier conductor que trabaje una fiesta oficial de su grupo de descansos tendrá que cobrar un plus extra de 60 • (el 15 de agosto 115 euros). El problema está en que si la empresa no les asigna grupo no pueden exigir el cobro de este plus.

Por otro lado la empresa tampoco aplica a estos compañeros lo que está aplicado al resto de la plantilla, que la primera fiesta oficial que se trabaje se contabilice como jornada ordinaria y por tanto, aparte de cobrar la fiesta doblada, se genere un día más de descanso.

Estos temas también han sido denunciados ante la Inspección y en este caso solicitamos tres cosas

1º Que la empresa asigne a los conductores contratados para el verano un grupo de fiestas oficiales tal como indica el Convenio Colectivo de TB.

2º Que la empresa abone el plus que le corresponda a cada conductor de nuevo ingreso por trabajar una fiesta oficial de su grupo de descanso (15 de agosto 115 •, 11 y 24 de septiembre 60 •).

3º Que la empresa, aparte de pagar los pluses que corresponde, compute la primera fiesta oficial que trabajen los conductores y conductoras contratados para el verano de 2007 como jornada ordinaria según indica el Art. 24 del convenio y por tanto les genere un día de descanso.

La justicia da la razón a Rienda: La escogida de porteros se tendrá que repetir



Juan Manuel
Estévez, 12098
Conductor Z.F.

Finalmente se ha dictado sentencia sobre la denuncia que puso el compañero David Rienda, y como era de esperar, le han dado la razón. La sentencia lo deja claro: ...se declara nula la escogida de porteros de 2006.

David Rienda, portero de Zona Franca, que durante la preparación y celebración del juicio sólo contó

con el apoyo de **CGT**, finalmente, tras superar numerosos obstáculos, y gracias a esta ejemplar sentencia del **Juzgado nº 8** gana la partida. Ahora, los delegados de los sindicatos firmantes del convenio, que durante todo el proceso ignoraron y pasaron de **Rienda**, se ven obligados a felicitarle con la sonrisa forzada.

La sentencia

Lo principal de la sentencia es que anula la última escogida de porteros y por tanto obliga a **TB** a tener que repetirla. Para la jueza queda demostrado que la empresa *no sacó a concurso todos los puestos de trabajo de porteros que le obliga el convenio, y que los puestos de trabajo "escondidos" los han cubierto, desde los CON'S, contratando fraudulentamente personal de empresas externas de seguridad.*

Consecuencias

La consecuencia de la sentencia van en beneficio de

todos ya que obliga a la empresa a aumentar la plantilla de porteros con unos 20 nuevos puestos de trabajo, por lo que cuando se haga la nueva escogida habrán más puestos de trabajo para escoger.

Otra consecuencia importante es que la sentencia demuestra que la empresa, pese a tener la obligación de sacar más puestos de trabajo destinados a ser cubiertos por personal readaptado, no lo ha hecho y que, por tanto, ha habido personal al que se le ha retrasado, ilegalmente y durante varios meses, su reingreso en **TB**. Ahora se abre, en este sentido, un nuevo capítulo de demandas contra la empresa interpuestas por los afectados. En **CGT** ya estamos en la labor.

Peligros

Como era de esperar **TB** ha recurrido la sentencia ante el **Tribunal Superior de Justicia de Cataluña**. Con este recurso la dirección pretende, además de retrasar la aplicación de la sentencia, ganar tiempo para pasterlear con sus sindicatos del **Suc (Sit Ugt Ccoo)** un cambio de porcentajes en la aplicación del Convenio que imposibilite la aplicación de la sentencia. Desde **CGT** estaremos vigilantes para que esta vez los delegados del **Suc** no se vuelvan a doblegar ante la dirección y se cumpla, en su totalidad, la sentencia ganada tan hábilmente por **David Rienda**.

Nota:

Sobre este asunto puedes consultar en www.cgtbus.com los artículos aparecidos en **Utopia i Realitat** de mayo y de julio.

Información sobre nuestro compañero en la Permanente:

Durante agosto y septiembre el compañero Nico estará en la Permanente por parte de **CGT**. Eso significa que éste es el único delegado de nuestro sindicato rebajado de lunes a viernes para hacer las tareas rutinarias del sindicato, atender a los compañeros que tengan alguna duda o problema y asistir a juicios y demás movidas.

Su teléfono es: 636 011 452.

Por otra parte, el compañero y delegado de **CGT**, Estévez, ha cojido la excedencia para empezar a trabajar en otra empresa. Desde aquí le felicitamos y le deseamos suerte en su nuevo empleo.

Informamos que Godoy, conductor de Horta, pasa a ser desde el mes de Agosto, Delegado del Comité de empresa en sustitución de Estévez.

Ahora o nunca

- Dos días de descanso semanales ya.
- Contratos de verano que pasen a indefinidos.



Saturnino
Mercader, 11350
Conductor Triangle

Va pasando el tiempo y los conductores de **TB** seguimos sin descansar, como hace el resto del mundo, dos días a la semana. Casi sin darnos cuenta se va acercando el final del convenio y, si no espabilamos, volveremos a empezar a negociar el nuevo sin tener resuelto el problema de los descansos.

Teóricamente todos los sindicatos somos conscientes de esta situación y por ese motivo se creo, a instancias de los delegados de **CGT**, la **Comisión de Conductores** en la que se intentó unificar posturas, pasos y calendarios entre todos los sindicatos con el objetivo precisamente de tener resuelto el problema antes de la finalización del actual convenio.

Aquella **Comisión de Conductores** que no le gustó a la dirección de **TB** porque no la controlaba, finalmente se fue al traste por culpa del boicoteo de varios sindicatos que utilizando diferentes excusas y estrategias consiguieron destruirla.

Pero la realidad es tozuda y los conductores no podemos seguir aguantando este sistema de descansos

y estas jornadas que, entre unas cosas y otras, superan las que hacían nuestros padres y abuelos. Los conductores necesitamos descansar más y lo tenemos que conseguir sin tener que vender ningún derecho en el próximo convenio como pretende la empresa y seguramente también algún dirigentillo sindical.

Oportunidad excelente

En **CGT** creemos que las condiciones actuales de plantilla, de servicio y de aumento de pasaje son una excelente oportunidad que tenemos para conseguir los dos días de descanso semanales. Para ello ir acercarnos a este objetivo los delegados de **CGT** hemos propuesto históricamente dos cosas:

1º Suprimir la garantía de presencia, +/- 83 horas al año, pasando su valor económico a sueldo base. Con esta medida generaríamos unos 10 días de descanso al año.

2º Que las 7 fiestas oficiales que trabajamos en cada grupo generen también, 7 días de descanso además del cobro de los doblajes.

A esta propuesta ahora añadimos otra más: que las horas que dejamos de hacer los más antiguos se cubran pasando a indefinidos de los 130 compañeros que actualmente están trabajando con nosotros, y que en

Queremos y necesitamos más descansos



Joaquín
Godoy, 11132
Conductor Horta

• Los conductores necesitamos más descansos.

• Sabemos que tenemos que trabajar los fines de semana, pero estos sábados o domingos que nos toque trabajar tienen que estar mejor pagados.

• Las 7 fiestas oficiales que trabajamos tendrían que estar incluidas en la jornada laboral anual de

1690 horas, manteniendo el cobro del plus actual.

• Somos el colectivo que más horas de obligado cumplimiento hacemos en **TMB**.

• Aparte de las 1690 horas ordinarias anuales, tenemos que trabajar 20 minutos diarios de presencia (83 horas anuales) más 6 fiestas oficiales, más un promedio de 20 a 30 minutos diarios de extraordinario o presencia, ya que servicios de 7'04 horas casi no existen.

• Trabajamos un promedio aproximado



septiembre se les acaba el contrato. Además habría que contratar unos 70 nuevos conductores.

Los directivos se quejan

Cuando a los directivos de **TB** les llegan estas propuestas ponen el grito en el cielo y se quejan del coste económico que supondría aumentar la plantilla en unos 200 conductores. Pero no dicen nada del aumento constante de pasaje y de ingresos económicos que esta teniendo **TMB** desde que se implantó la integración tarifaria.

En **CGT** nos tomamos muy en serio nuestra labor y por eso queremos reiniciar la campaña, que no se tendría que haber parado nunca, para conseguir los

dos días de fiesta a la semana.

- Queremos que el resto de sindicatos se impliquen y por eso, cuando el presidente convoque, plantaremos nuestras propuestas en el Comité de Empresa para que este las mejore y las lleve a una **ASAMBLEA GENERAL DE CONDUCTORES** que marque el camino a seguir.

- Queremos que los compañeros con contratos temporales pasen a fijos.

- No se podría entender que en septiembre vayan al paro 130 conductores por falta de trabajo, y mientras, a casi 3000 nos obliguen a hacer horas extras/presencia aunque no queramos.

de 1950 horas al año.

- Comparado con otros colectivos de **TB** somos los que más trabajamos y menos fiestas tenemos al año entre 30 o 40 días menos.

- Calculando por encima, cada 12 años un conductor de **TB**, vendrá a trabajar 1 año completo más, que otros colectivos de **TB**. Por lo que en 30 años de trabajo, los

conductores/as nos jubilemos habiendo trabajado 3 años más que otros compañeros.

- Si el horario que hacemos con el tiempo de más, las fiestas oficiales y los sábados y domingos lo hicieran todos los colectivos como directivos, sindicalistas (liberados), etc... hace ya tiempo que en **TB** se hubiera buscado una solución.

Utopia i realitat N°68

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

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

- Telèfons: **Zona Franca:** 654926978, **Ponent:** 659601877, **Horta:** 686440173,

- Triàngle:** 676705062, **Tallers:** 696768715, **Administratiu:** 677312658, **Parcial :** 669171957

- Web: www.cgtbody.com i www.radiorosko.org ● Email: info@cgtbody.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

Comandaments del CRT

• Massa hores davant de l'ordenador



Oscar
Juvé, 12933
Conductor Triangle

El Comitè de Seguretat i Salut (CSS) hauria de ser una eina per la millora de les condicions laborals dels treballadors de TB i per tant una millora per l'empresa, ja que tota millora en la salut i el benestar del treballador és una millora a l'hora de donar el servei a la ciutat.

Però els dirigents d'aquesta empresa no ho veuen així, i les millores que es presenten des de

CGT s'ho prenen com un atac, quan la nostra intenció és la millora de la globalitat de l'empresa.

Denuncies

La lentitud i la ineficàcia en alguns casos per part de l'empresa en la solució de deficiències observades a les visites realitzades en els centres de treball o la no realització d'aquestes millores, fa que de vegades es faci molt difícil avançar en matèria de seguretat i salut.

Per aquest motiu moltes vegades hem d'assistir a Inspecció de Treball per posar denúncies, que abans hem intentat esmenar al CSS però ha sigut impossible.

Per exemple, la última que hem col·locat és sobre el descans que han de tenir els **comandaments que està al CRT** davant d'una pantalla d'ordenador i per

extensió **qualsevol treballador de TB que fixi la vista davant d'una pantalla** i que segons el **Reial Decret 488/97** per a considerar-se treballador usuari d'equips amb pantalla de visualització s'ha de superar les **4 hores diàries** o **20 hores setmanals** de treball efectiu amb els esmentats equips.

En el mateix RD es parla també del descans, com i quan s'ha de fer: una pausa de 10 minuts cada 60 minuts de treball.

Esperem, que en guanyar-la, sigui una millora en les condicions de treball de tots els companys que fan la feina sota aquestes condicions.

Ulleres de sol

D'altra banda, després de molt mirar entre tota la normativa que hi ha sobre prevenció de riscos laborals varem localitzar un Reial Decret (RD) on parlava de les ulleres de sol com un EPI, és adir un Equip de Protecció Individual, per tant una eina de treball per tota la gent que treballa al carrer, la qual ha de ser subministrada per l'empresa.

Demanarem les ulleres per tota la gent que las vulgui utilitzar, siguin graduades o no. Això si, no us penseu que l'empresa ens donarà unes Ray Ban, ens facilitarà unes ulleres homologades i d'òptica.

Estem esperant resposta. Us informarem puntualment.

A www.cgtbody.com podràs trobar...

-Pases para los familiares de los compañeros y compañeras con más de dos meses en la empresa:

<http://www.cgtbody.com/docs/actualitat/pases.doc>

-Carta entregada a la Aseguradora FIATC para tratar el tema de un posible fraude:

<http://www.cgtbody.com/docs/actualitat/CartaFIATC007.jpg>

-Solicitud entregada por la CGT para que haya una persona que subsituya a la Asistenta Social cuando está de vacaciones:

<http://www.cgtbody.com/docs/actualitat/solicitud%20asistenta.jpg>

-Carta entregada por la CGT a la nueva presidenta de TMB solicitando la ampliación del pase de empleado a cercanias RENFE:

<http://www.cgtbody.com/docs/actualitat/RENFE.jpg>

-Utopia i realitat n°67: Juliol 2007: La CGT descubre un posible fraude de dos jefes:

<http://www.cgtbody.com/docs/utopia/67.pdf>

-Proposta entregada el 6 de juliol de 2007 en relació a la problemática del col·lectiu A:

<http://www.cgtbody.com/docs/actualitat/Propuestaentregadael6dejuliode2007.pdf>

Continúan las agresiones y los juicios



Nico para los amigos
12937 para los
directivos

Agresión en la línea 43
Yase ha publicado la sentencia
contra el “bestia” que después de colisionar con su coche contra un bus de la **línea 43**, el pasado 26 de junio, agredió al conductor **Diego Navarrete**.

La sentencia se queda un poco corta porque el juez sólo ha condenado al agresor a una pena de **300 euros** por una **falta de agresiones**, y en concepto de **responsabilidad civil** a indemnizar a **Navarrete** con **50•** diarios por cada día que ha estado impedido (baja) y **27•** diarios mas por cada día no impeditivo (secuelas) que todavía están pendientes de ser determinados por el médico forense.

Lamentablemente el juez desestimó el coste económico que le ocasionó a TB la **paralización del servicio (2.044,60•)** porque en el juicio no se acreditó adecuadamente. El juez también absuelve al agresor por la **falta de injurias** que se solicitaba.

De este juicio además la empresa debe sacar la conclusión que no es suficiente con cuantificar las pérdidas económicas ocasionadas a TB por las agresiones, además, hay que demostrarlas en los juicios.

Agresión en la línea 42

El 19 de agosto se produjo otra agresión más, en este caso en la línea 42. Se habían subido al bus unos individuos que llevaban un carrito, con el niño dentro, y cargado de bolsas de la compra llenas en su parte posterior. Cuando en el giro de c/ Balmes con c/

Santander de Sant Adriá de Besos el carrito volcó. El conductor se giró para interesarse por el niño y un fulano, que suponíamos el padre y luego resultó ser el hermano del niño, le propinó un par de golpes amenazándole con que le golpearía más si no continuaba la marcha. El compañero dio aviso y fue asistido por Mossos, mandos intermedios y por el 061 que lo trasladó al hospital.

Los delegados de CGT, rápidamente nos pusimos en contacto con el compañero, interesándonos por su estado y por como se produjo la agresión. También lo hicimos con Asesoría Jurídica de la empresa ya que, en un principio, se iba a realizar un juicio rápido tres días después de la agresión preocupándonos por la citación de los testigos y por la valoración que debe realizar la empresa de los gastos ocasionados por el paro de la línea imputables al agresor.

El juicio rápido no se realizó ya que los Mossos, después de pasar los informes al juzgado, de citar al compañero y a los testigos, se dieron cuenta que el agresor era un menor con lo cual el proceso judicial va por otra vías.

Cabe destacar la incompetencia de los Mossos que, por un lado, no se dan cuenta que el agresores un menor y, por otro, que cuando el compañero va a realizar la denuncia ya la tenían redactada a su nombre, sin haberle consultado a él que es el denunciante.

Con esta son ya 9 agresiones durante Julio y Agosto. Esperemos que durante Septiembre, y el resto del año, no se produzca ninguna más.

SALUD.

Curso de Prevención de Riesgos Laborales

Durante el año 2006, en el Estado español, un total de **927.149** trabajadores/ras sufrieron accidentes laborales catalogados como leves y **8.937** como graves, de estos últimos, **977** no lo pueden contar. **Murieron**. Queremos darte herramientas para que no seas tú un número más en las próximas listas de accidentes laborales.

Ven al curso en prevención de riesgos laborales que organizamos los compañeros de CGT.

Miércoles 12 de Septiembre

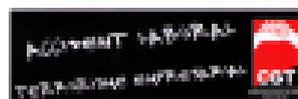
En Via Laietana, 18 9ª Planta (sindicato de tranportes)

A las 10:00 horas si quieres venir por la mañana.

A las 17:00 si prefieres hacerlo por la tarde.



**ELS SEUS BENEFICIS
OMPLEN LES CAIXES**



CIEF cobrará 249.652• por seleccionar 350 conductores

Que **Consulting Integral en Formación SL (CIEF)** cobre 249.652• por seleccionar a los 350 conductores/ras, es decir, 714• (casi 120.000 pts) por cada nuevo conductor, que está previsto que deben ingresar en nuestra empresa a lo largo del 2007 nos parece mucho dinero.

Nos parece un nuevo derroche económico que no mejora los resultados de los antiguos procesos propios de selección y de formación. ¿Entran mejor formados los nuevos conductores, que los que ingresaban en **TB** antiguamente después de ser seleccionados y formados por personal propio de nuestra empresa?

La respuesta es NO.

Ahora la novedad es que, en parte del periodo de formación, el trabajador no tiene ningún ingreso y antes cobraba ya un sueldo de autobuses. Claro la explicación es que de algún sitio han de salir los honorarios de **CIEF**.

Es escandaloso que existiendo, como existen, organismos públicos de empleo (**Servei d'Ocupació de Catalunya, Oficina de Treball de la**

Generalitat...) y teniendo **TMB**, como tiene, departamentos propios de formación, se recurra a una empresa privada para incorporar nuevos trabajadores a la casa.

Empresas externas

Ya se sabe que para nuestros directivos lo moderno y lo “guay” es utilizar empresas externas que, según ellos, dan valor añadido a **TMB**. Pero la verdad es que lo único que hacen es dar dinero público a una empresa privada por un trabajo más que cuestionable.

Vistos los resultados de **CIEF** y el coste que ello significa lo lógico sería volver a los antiguos sistemas de selección y formación, mejorados y sin listas sindicales, que a todas luces eran más completos y efectivos que los de ahora.

Desde **CGT** insistimos en que se ha de acabar con este coste innecesario y con la mafia sindical que lo rodea y eso sólo se podrá hacer si queda reflejado en el nuevo convenio como deben ser los procesos de selección, como ya ocurre en otras empresas públicas del sector.

Se crea el Certificado de Aptitud Profesional para los conductores

Para adaptar la **Directiva europea 2003/59/CE** el **Consejo de Ministros** aprobó un **Real Decreto** en el que se regula la formación de los conductores del sector del transporte.

Este Real Decreto establece la formación inicial que deben tener los conductores que se incorporen al sector de viajeros a partir del 11/09/08 y a los que se incorporen al transporte de mercancías se le requerirá esta formación un año más tarde,

La formación exigida se demostrará con el Certificado de Aptitud Profesional (**CAP**) que solo se podrá obtener superando un examen después de haber seguido un curso de 140 horas de formación.

El **RD** también regula el contenido de la formación continua que se exigirá a todos los conductores a lo largo de su vida laboral que consistirá en realizar 35 horas de formación cada cinco años.

Para la puesta en marcha del decreto se establece un

plazo de 5 años a partir del 2011 para que todos los conductores que tengan su permiso de conducción con fecha anterior al 2008-2009 realicen estos cursos formativos que serán obligatorios e impartidos en los centros que se homologuen adecuadamente.

La formación se basa principalmente en capacitar de manera periódica a los profesionales del sector sobre:

- Conducción racional y medioambiental
- Reglamentación del sector transportes y de la logística
- Salud y seguridad en el transporte

Es ahora cuando toca estar vigilantes para no permitir que la “normalizada picaresca de la patronal del sector” consiga con sus chanchullos minimizar los efectos que se buscan. La Administración por su parte tendrá que garantizar la calidad de la formación recibida, que naturalmente tendrá que hacerse dentro de jornada de trabajo y sin ningún tipo de coste económico para el trabajador.

El Bus Turístic podría ser privatizado

La noticia salió a la luz cuando se supo que la **Entitat Metropolitana del Transport (EMT)** podría sacar a concurso las líneas del **Bus Turístic**.

La **EMT** es la entidad que tiene las competencias para regular el transporte turístico en **Barcelona**. Pero pese a ser responsable de esta competencia no ha sabido desarrollar una normativa clara que la regule.

Esta falta de regulación ha sido aprovechada por empresas con intereses económicos en el sector para presionar a la **Administración** a través de un informe que han conseguido que emita el **Tribunal de la Defensa de la Competencia (TDC)** en el que se pide que se acabe con el monopolio que **TMB**.

Según hemos podido saber la **EMT**, haciendo caso a las directrices que le marca el informe del **TDC**, va a regular nuevamente el sector para que el **Bus Turístic** pueda ser explotado, a través de concurso de ofertas, por **dos empresas diferentes**.

Es sabido que las empresas privadas “van locas” por coger el **Bus Turístic** porque es un negocio seguro. Motivo por lo que desde **CGT** decimos que hay que impedir, a toda costa, el desembarco de “las privadas” en la explotación de las líneas turísticas, y añadimos varios motivos más:

- Porque la calidad del transporte urbano de **Barcelona** se vería afectada negativamente. **TMB** dejaría de

ingresar los beneficios que genera “el negocio” que hasta la fecha ha servido, entre otras cosas, para crear el servicio de los **Buses de barrio**

- Porque las condiciones laborales del personal se verían mermadas.

Futuro incierto

Increíblemente, y pese que actualmente no existe ninguna Ley que obligue a sacar a concurso público la explotación del **Bus Turístic**, y pese al beneficio que obtiene la ciudad gracias a su explotación por parte de una empresa pública, hasta la fecha no ha salido ningún político, ni partido del **Ayuntamiento** que se manifieste contra esta venta del interés público.

En el ámbito exclusivamente laboral este futuro incierto repercute negativamente en los actuales trabajadores del **Bus Turístic**, no hay nada claro y es evidente que **TB** se esta preparando para concursar: segregación encubierta de la plantilla del **Bus Turístic**, creación de líneas diferenciadas...

Para evitar que lo pueda pasar y para proteger a la actual plantilla del **Turístic** desde **CGT** decimos que es primordial que estas líneas se consideren como las demás y por tanto entren también en la escogida general que se tiene que iniciar dentro de unos meses y pedimos que esta circunstancia quede reflejada en la **Normativa de Escogida** que actualmente se está negociando.

TMB no informó de un grave incidente ocurrido en el funicular de Montjuïc

Barcelona ha sido noticia por los continuos problemas de servicios que estamos padeciendo: corte de suministro eléctrico, caos circulatorio, continuos incidentes en la red ferroviaria y también ha sido noticia el oscurantismo informativo, de los directivos de las empresas responsables, con él que se ha informado de la situación a la ciudadanía.

Lo que motivó que desde el **Ayuntamiento** se exigiera a las empresas implicadas mayor transparencia informativa.

Pero ahora resulta que cuando el problema se genera en una empresa municipal como **TMB** nuestros directivos se callan y no informan de ello ni a la presidenta de **TMB**.

El incidente al que nos referimos ocurrió en el túnel del **Funicular de Montjuïc** el 16/08/07 cuando un convoy se quedó parado en mitad de la cuesta. Ante la imposibilidad de reiniciar la marcha se optó por hacer descender el convoy, maniobra que se tuvo que detener

ya dentro del túnel a 50 metros de la estación. Finalmente se hizo descender y caminar por el túnel a los 60 pasajeros.

Ahora se sabe que la dirección de **TMB** oculto el incidente y ni tan siquiera informó del mismo ni al ayuntamiento ni a la presidenta de la compañía que se tuvo que enterar de lo ocurrido por la prensa.

El oscurantismo que se le critica a **RENFE**, **FECSA**, etc es el mismo que al que nos tiene acostumbrado **TMB**, la diferencia es que ahora desde el Ayuntamiento se ha reaccionado. **Assumpta Escarp**, nueva presidenta de **TMB**, según parece, visiblemente irritada se ha dirigido a nuestros directivos de forma contundente para que lo ocurrido no se vuelva a repetir.

La pregunta ahora es ¿cuántos días de chocolate le van a caer a **Constantí Serrallonga**, consejero delegado de **TMB**, por su mala gestión del asunto?

