



CONFEDERACIÓ GENERAL DEL TREBALL

SECCIÓ SINDICAL D'AUTOBUSOS DE BARCELONA

info@cgtbus.com / listacgt@gmail.com

HOJA INFORMATIVA FEBRER 2007 www.cgtbus.com / www.radiorosko.org

El paro del día 14 Tiene que dar resultados

El Paro. El día 14 los/las conductores/ras participamos masivamente en el paro metiendo los autobuses a retiro. Destacar también el apoyo de otros de colectivos que solidariamente secundaron la huelga: varios mecánicos, administrativos/as y algún mando, no sólo realizaron el paro, sino que también participaron en la manifestación que llego a la plaza de **Sant Jaume**.

Autocrítica. Los miembros del comité de empresa y de huelga, con su presidente a la cabeza, tenemos que hacer autocrítica para no volver a cometer los errores que se pusieron de manifiesto durante el desarrollo del paro, en el transcurso de la manifestación y en la petición de la entrevista en el Ayuntamiento.

La nota discordante. Una vez más la puso la dirección de **TMB** al engañar a muchos compañeros a la hora de indicarles erróneamente como debían, de que manera y a que hora reincorporarse al servicio después del paro.

Resultados. No cabe duda que uno de los objetivos de este paro ya se ha conseguido: **la ciudadanía de Barcelona se ha podido enterar, gracias al seguimiento de la prensa, de las condiciones laborales que tenemos que soportar los conductores/as de TB.** El mismo día 14, cuando nos reincorporamos al trabajo, pudimos comprobar el grado de simpatía solidaria que despertamos en muchos de nuestros usuarios y usuarias.

¿Y ahora que? Naturalmente no hemos hecho este paro, y no vamos a soportar el descuento en nuestra nómina, para salir en la tele. La huelga ha sido un éxito rotundo de participación y ha servido para que los trabajadores nos demos cuenta de la fuerza que tenemos cuando nos juntamos todos a una, pero **no nos podemos dormir en los laureles.**

Las agresiones que sufrimos no son solo fruto de “cuatro mataos”. También influye en que se produzcan, las condiciones laborales que se nos imponen desde la dirección de **TMB** y desde el **Ayuntamiento**. Por esta razón desde **CGT** afirmamos que para reducir estas agresiones la solución debe venir, de manera coordinada, por quien tiene poder para ello, es decir, **TMB** y **Ayuntamiento**.

Hay que tener las ideas claras Para facilitar que llegue la solución que se reclama es necesario plantear claramente lo que queremos y razonar porque lo queremos. Por este motivo en **CGT** nos hemos puesto a “trabajar” entendiendo que los pilares de las mejoras que pedimos debe salir, de las reuniones de la recién creada **Comisión de Conductores/ras**, con dos objetivos claros: **reducir nuestra jornada e impedir que sigan creciendo las diferencias económicas entre los distintos colectivos de trabajadores/as** (1) También es fundamental dejar claro lo que queremos en materia de seguridad, documentando la situación que padecemos para hacer propuestas claras que permitan el avance en el **Comité de Salud y Laboral**.(2)

Comité de Empresa. Por ultimo entendemos que es este órgano de representación el que tiene que coordinar la lucha de los conductores/as extendiendo las soluciones que se consigan al resto de colectivos (mecánicos, administrativos...) La mala experiencia de negociar al margen del comité la están sufriendo ya los mandos y eso no se puede repetir con otros colectivos.



(1) COMISIÓN DE CONDUCTORES/AS

El viernes 16 nos reunimos otra vez representantes de todos los sindicatos para continuar buscando soluciones a los anhelos de los/as conductores/as. En las dos reuniones que llevamos se han sentado algunas bases, y aunque cada uno pueda tener una visión distinta de los problemas y las posibles soluciones, estamos tratando de que entre todos busquemos lo que tenemos en común para llegar a una "especie de plataforma" que es la que debería ser aprobada por los conductores/as, y a partir de ahí comenzar a negociar esas reivindicaciones.

Esta última reunión hemos abordado el descontento general que hay en los sistemas de descansos y en la cantidad de horas obligatorias que hacemos (recordemos que somos el colectivo que más horas hace), por lo que hemos empezado a sentar unas bases para proponer soluciones.

No es un camino fácil, no queremos generar falsas esperanzas, pero personalmente creo que no sólo debe ser un trabajo de los delegados, nosotros podemos hacer el trabajo burocrático, pero este es el momento en que todos los/as compañeros/as empiecen a hacer llegar sus problemas y propuestas a los delegados. Es bueno que se genere el debate en las cocheras y que nos lleguen a los delegados las ideas de cada uno para saber cual es el sentimiento general. Es evidentemente que hacer algo que contente a todo el mundo es difícil. Yo personalmente, y creo que el resto de delegados también, estamos abiertos a escuchar todas las propuestas para aclarar dudas y llevarlas a esta comisión, por lo que os animo a hacerlo.

El principal punto en que estamos de acuerdo, aunque simple e incluso obvio, es el de la búsqueda de otros sistemas de descansos.

Algunos de estos puntos son: **aumentar los días de descanso**, sin perder ningún descanso en fin de semana y sin merma del poder adquisitivo y que el nuevo sistema debe permitir mantener, e incluso aumentar, el actual servicio que prestamos. Lo ideal sería empezar por reducir horas anuales de trabajo (1690 efectivo + 83 presencia + 80 extras + presencia sin límite).

(2) COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD HAY QUE ACTUAR EN EL INTERIOR DEL BUS Y EN LA VÍA PÚBLICA

Durante el año **2006** hemos sufrido un total de **37 agresiones** (35 según **TMB**) pero solo tenemos datos de 23 ya que hasta que no se produjo la del 28 de julio en la **L. 101** no se nos informaba de estas agresiones. Hubo un cambio a partir de esta agresión provocado por los cortes que se hicieron, en señal de protesta, en las líneas en las que se producían agresiones. Gracias a aquellos "cortes" se consiguió sentar a la dirección para pactar un **protocolo de actuación** para ayudar a los compañeros agredidos después de haber sufrido el daño. Después de las 4 horas de huelga del **14 de Febrero** se debe producir otro cambio que ha de venir enfocado no ya en actuar después de la agresión sino en prevenirla. Los compañeros de **CGT** hemos solicitado en varias ocasiones que se realice un **análisis riguroso de las agresiones** producidas para poder prevenir las futuras que pudieran producirse. *En el último Comité de Seguridad y Salud la respuesta que se nos dio fue que los técnicos de prevención de la empresa no tenían tiempo de realizarlo.* Ya en el **Utopía nº 60** de nov. dábamos algunos números, que día a día vamos actualizando, con los datos que podemos ir recogiendo.

Si analizamos las **23 agresiones** de las que hemos sido informados y miramos quienes son los agresores vemos que un **52'17%** son conductores de otros vehículos. **La adecuación de la vía evitaría algunas.** Un **43'47%** de agresiones son provocadas por pasajeros. En estas tiene una gran responsabilidad **TMB** que es la que puede poner medidas. El **4'34%** las producen grupos incívicos de difícil previsión. Analizando por donde se producen vemos que un **34'78%** de las agresiones se producen estando el conductor/a dentro del habitáculo y el agresor dentro del bus. **Estas las podría evitar una mampara.** Un 17'39% se producen por la ventanilla, la mayoría de ellas sin mediar palabra.. Y un 47'82% se producen o bien estando el conductor fuera del bus o estando dentro del bus pero fuera del habitáculo.

Con estos datos queda claro que para reducir las agresiones es necesario actuar en dos sentidos:

Mejorando la seguridad interior; instalación de mamparas de seguridad con abertura optativa que el conductor/a pueda abrir o cerrar fácilmente según crea conveniente. Sistema de radio "seta" que permita comunicación inmediata con **CRT...**

Mejorando la circulación de los buses por la vía pública; carriles BUS de 3'20 m. de ancho, aumento de carriles segregados. Instalación en todas las paradas necesarias de plataformas de acceso al BUS. Eliminación de los obstáculos que impiden el acceso o descenso del bus. Mejorar las frecuencias de paso...

Última hora: La video vigilancia no evita las agresiones.

NUEVA AGRESIÓN Esta vez ha sido en la línea 68 cuando el conductor sufrió un altercado al tener que llamar la atención a un "usuario" que se estaba metiendo con el pasaje y con él mismo. Lo curioso de esta acción ha sido que se ha producido en el coche 3001 que esta equipado con cámara de video vigilancia. Esto nos reafirma en nuestra opinión de que *"las cámaras solo sirven para grabar agresiones, no para impedir las"*, puesto que lejos de proteger al conductor las cámaras solo sirvieron para que pudiera gravarse como era zarandeado.