



VIA SOLIDARIA

BUTLLETÍ INFORMATIU DE LA SOLIDARITAT OBRERA AL F.C. METROPOLITÀ DE BARCELONA

Nº 01, AGOSTO 2017

Cierre de edición: 29.07.17

Difusión gratuita

Telf: 634.520.637 - email: solidaritatobrera@tmb.cat

Facebook: fb.me/SoliMetroBCN - Twitter: @SoliMetrobcn



SOLIDARIDAD Y APOYO MUTUO COMO SEÑA DE IDENTIDAD

La Sección Sindical de Solidaritat Obrera en el Metro de Barcelona nació, hace 4 meses, no como un movimiento fugaz de compañeras que buscaban un nuevo espacio sindical, sino con la clara intención de ocupar un espacio sindical y a la vez social que estaba huérfano entre la plantilla de Metro. Ya en nuestra presentación como Sección Sindical incidimos en que un aspecto primordial de nuestro colectivo sería la solidaridad y el apoyo mutuo, no sólo con las trabajadoras de Metro sino también con todos aquellos colectivos que al igual que nosotros sacan su problemática a la calle y luchan por sus derechos. Unos derechos que desde todos los estamentos políticos llevan años intentando recortar hasta dejarlos en su mínima expresión.

Los militantes de Solidaritat Obrera entendemos que los problemas laborales y sociales hay que sacarlos a relucir a las calles, y ésta es nuestra principal arma. Hacer visible al resto de

la ciudadanía la problemática existente es fundamental para lograr el apoyo de otros sectores y unificar las luchas con el objetivo de conseguir una sociedad más justa e igualitaria. Entendemos que ha quedado demostrado que las instituciones no son el lugar idóneo para combatir la pobreza, la falta de vivienda o las reivindicaciones socio-laborales. Sólo con el empuje de la movilización ciudadana y obrera podemos conseguir que estas instituciones trabajen por y para el pueblo.

Es por eso que las militantes de Solidaritat Obrera prestamos apoyo a colectivos como la PAC (Plataforma de Afectados por la Crisis) en su lucha por evitar desahucios, estamos presentes en las movilizaciones de las Marchas de la Dignidad, acudimos a las manifestaciones de Las Kellys, o estamos adscritos a la plataforma CICLO, por nombrar algunos casos.

Quedarnos encallados en las

reivindicaciones de las trabajadoras de Metro hubiera sido lo más sencillo, pero las inquietudes de nuestra militancia nos impiden ver otras luchas desde el sofá de casa. Mirarnos el ombligo no va con nosotros y creemos firmemente que saliendo de nuestra trinchera de Metro y dando apoyo a otros colectivos conseguimos también hacer llegar a estos nuestro mensaje.

Sólo con la unión de la clase obrera conseguiremos acabar con las políticas neoliberales que incluso aquellos partidos que se hacen llamar de izquierdas quieren imponernos. Sólo con la unión de la clase obrera podremos acabar con las leyes que nos quieren hacer callar. Sólo con la unión de la clase obrera podremos quitarnos la mordaza con la que las instituciones quieren acallar nuestra voz. Sólo con la unión de la clase obrera podremos conquistar las calles para construir un mundo mejor.

PRESENTACIÓN

Salud!

Nosotr@s, las compañeras y compañeros que emprendemos una nueva etapa como sección sindical de **Solidaridad Obrera en el Metro de Barcelona**, nos queremos presentar explicando las razones que nos motivan. Acometemos esta tarea con ganas e ilusión, porque

consideramos que el sindicato es la herramienta básica de lucha por nuestros derechos e intereses colectivos, y no un fin en sí mismo. Y cuando una herramienta deja de ser válida para lo que fue creada, debe sustituirse por aquella que mejor sirva para alcanzar nuestros objetivos como trabajadoras.

Es así como, en la actual coyuntura, diversas compañeras y compañeros

con distintas experiencias llegamos a la conclusión de que era hora de abrir el nuevo espacio sindical que la plantilla de Metro necesita.

Somos una organización horizontal, no jerarquizada, donde lo colectivo SIEMPRE prima sobre lo individual, y dotada de mecanismos para garantizar que esto se cumpla de manera inequívoca.

Somos una organización activa, dinámica, de militancia comprometida y participativa que de manera conjunta hace de nuestra sección sindical una entidad cohesionada, atrevida y contundente.

Somos una organización en la que la solidaridad, el apoyo mutuo y la lucha común son los pilares de nuestro ideario.

Somos un colectivo

que viene a sumar, no a dividir. Aspiramos a dar voz, visibilidad y herramientas de actuación a todas las personas que quieran participar con nosotros.

Desde este sindicato os invitamos a compartir deseos, anhelos, inquietudes, dudas y, entre todas, avanzar y lograr los objetivos que como clase trabajadora se nos presentan.

La creación de la Solidaridad Obrera es para nosotras un paso meditado y debatido por compañeras que creen en la organización de los trabajadores en sindicatos de clase, asamblearios y no ejecutivistas, donde la asamblea de afiliadas es el máximo órgano de decisión

y los cargos de la misma meros administradores de sus acuerdos. A través de la asamblea de afiliadas,

y mediante los acuerdos alcanzados en ella, intentaremos incidir en las asambleas de trabajadores con todo el respeto que estas merecen. Con nosotras quien quiera, contra la Dirección todas.

Hemos venido para quedarnos, y traemos con nosotros la experiencia y honestidad de muchas compañeras y compañeros que cuentan con años de lucha a sus espaldas. Esto es un proyecto a largo plazo, desde el que utilizaremos todas las herramientas disponibles, tales como las asambleas, la acción directa o el Comité de Empresa, entre muchas otras, para luchar por los trabajadores de Metro.

Solidaridad Obrera es un espacio abierto, fraternal, alejado de sectarismos, del sindicalismo profesional,

de cargos y liberadas a perpetuidad. Un lugar libre y libertario, dinámico y en el que todo está a debate. Nuestra ilusión es, si cabe, más grande en estos momentos difíciles donde todo parece perdido. Momentos en los que no cejaremos en nuestro empeño de ser un instrumento clave para el futuro de los trabajadores

Tod@s sois bienvenid@s en ésta, vuestra sección sindical.

“Quien dice ley, dice limitación; quien dice limitación, dice falta de libertad. Los que fían a la reforma de las leyes el mejoramiento de la vida y pretenden por ese medio un aumento de libertad, carecen de lógica o mienten lo que no creen.”

Ricardo Mella



E
D
I
T
O
R
I
A
L

En esta publicación no encontrará anuncios de grandes multinacionales ni entidades bancarias, no encontrará sección de deportes ni crónica rosa; la explicación de esto es sencilla, esta publicación está hecha por trabajadores y trabajadoras de Metro para llevar nuestra opinión a la ciudadanía, pagada y elaborada por los trabajadores y trabajadoras afiliados a la Solidaridad Obrera. Hartos de ver la **“desinformación”** que se publica sobre nosotros y nuestros motivos para luchar por nuestros puestos de trabajo y derechos, es nuestra intención explicarle, mediante esta publicación, lo que lleva a 3500 trabajadores y trabajadoras a luchar contra una Dirección y un Ayuntamiento en franca connivencia para eliminar condiciones laborales y derechos ganados mediante años de duras luchas por los compañeros que nos precedieron, así como evitar la privatización del Transporte Público de Barcelona. Somos Ferroviarios, con toda la historia que ello colleva, quizás por eso nuestra obstinación y rebeldía a la hora de defender lo que consideramos es justo. Para nosotros no existen **“usuarios o clientes”**, esas dos palabras han sido impuestas por las Direcciones de las grandes empresas para unificar criterios de trabajo y racionalización empresarial que ni defendemos ni compartimos, los del capital. Para nosotros solo existen **“viajeros”**, entendemos que esa palabra le define a usted cada vez que sube al Metro y a la vez nos compromete a nosotros a dedicarle toda nuestra profesionalidad, buen hacer y, aunque le cueste creérselo, cariño, cuando deposita la confianza en nosotros para hacer su viaje de una forma segura, confortable y puntual.

Como servicio público que somos, nos mueve el defender un **Ferrocarril Público, Social, Seguro y de Calidad. Público**, que garantice el acceso a **todas** las zonas de la ciudad sin distinción de renta o escala social, garantizando la movilidad ciudadana sin criterios empresariales. **Social**, ofreciendo un precio del billete accesible a la ciudadanía, sin convertir el viajar en Metro en un lujo. **Seguro**, impidiendo el desmantelamiento y la externalización (eufemismo de privatización) del mantenimiento de la red de Metro. **Y de Calidad**, primando esta sobre la cantidad. De nada sirve hacer correr trenes para cubrir un kilometraje a sabiendas que habrá que retirarlos por falta de mantenimiento.

Si los motivos por los cuales tiene esta publicación en sus manos le parecen coherentes, dignos y justos le animamos a defenderlos con nosotros. No tire esta publicación una vez leída y pásela a otras personas para que así podamos, entre todos, defender el sistema Público de Transporte del Área Metropolitana de Barcelona así como los puestos de trabajo necesarios y en condiciones laborales dignas.

LA HIPOCRESÍA DE LA NUEVA IZQUIERDA

No nos contamos entre los trabajadores que han sufrido la gran decepción del mandato de la alcaldesa Ada Colau y su proyecto político de BcnEnComú. La decepción llega cuándo las expectativas no son satisfechas, dicho lo cual queda claro que no teníamos ninguna esperanza de mejora bajo el mandato de este nuevo gobierno municipal. Comprendemos, sobremanera, a nuestros compañeros de Metro cuando nos manifiestan esa decepción que nosotros no padecemos; percibiendo la llegada de Bcnencomú a la alcaldía como un nuevo tiempo, un cambio positivo, una ventana abierta a airear los trapos sucios de tantos años de gobierno de la sociovergencia en TMB. Esa esperanza les llevó al voto a esa nueva izquierda que se presentaba como la del gran cambio, de amplias miras sociales y proyectos de justicia social. En dos años de mandato, sus esperanzas han acabado por morir y han visto nacer en ellos las ganas de luchar contra esos mismos a los que defendían sin fisura.

Un trabajador nunca espera nada de la derecha. Lo de esperar pongámoslo en sentido peyorativo, sabe qué defienden, qué promulgan y contra quien gobernan. Defienden a las clases sociales más favorecidas, a las grandes corporaciones empresariales y bancarias, al capital y al mantenimiento, sin fisuras, del poder para los ricos a costa de los más pobres. Promulgan un mercado laboral más flexible, el despido libre y sin costes para el empresario, la flexibilidad total del mercado laboral a costa del trabajador e impuestos más bajos para las fortunas más grandes. Gobiernan en contra de los intereses del trabajador, reformas laborales a medida de los empresarios y en contra del mantenimiento público de sectores como la sanidad, enseñanza y los transportes.

Nadie se sorprende cuando la derecha llega al poder y hace lo contrario de lo que prometió, si fue igualdad social, bajada de impuestos para las rentas menores o el mantenimiento de las pensiones y una vez en el gobierno hace todo lo contrario. Poca gente se sorprende, en definitiva ese es el "trabajo" de la derecha, mentir y mantener explotada a una parte de la sociedad para que otra, normalmente los menos, puedan seguir manteniendo sus privilegios. ¿Se imaginan si PP o Ciutadans salieran elegidos en las próximas elecciones y pusieran en marcha el programa electoral de Bcnencomú? Si esta hipótesis fuera real, lo mínimo que le dirían sus mecenas y protectores, empresarios y banqueros, sería **hipócritas** sumado al gran asombro y estupefacción

que provocaría entre los que votaron a la izquierda y vieran que un gobierno de derechas pone en práctica políticas de izquierda.

se define a sí misma como comunista ha sido capaz de usar estas palabras hacia los trabajadores.

Tenemos aquí alguna "perlita"

para poder defender el infame argumento que nos muestra como privilegiados para enfrentarnos a la ciudadanía.

-No acatar la sentencia del

Queda claro que la hipocresía es la marca del programa político de Ada Colau, pues su desconocimiento del mundo laboral y sindical no la exime de culpa al haber colocado al frente de una empresa como TMB, a lo más inútil e inadecuado de su proyecto.

Dicho lo anterior imaginen la decepción de los trabajadores de Metro que albergaron esas esperanzas de cambio real de las que hablábamos antes, de nuevos tiempos y de otra forma de relaciones laborales en su entorno cuando escuchan lindezas como estas de la señorita **Mercedes Vidal presidenta de TMB y Regidora de Mobilitat de BcnEnComú:**

-"En Metro no existe precariedad" cuando la

que nos deja para la hemeroteca la excelente alcaldesa Ada Colau:

"**Es incompatible negociar con los trabajadores de TMB si mantienen la huelga**" frase esta que bien podría haber firmado el gobierno de derechas mas rancio, seguro que algunos empresarios de la CEOE soltaron alguna lagrimita al comprobar como su mensaje había calado en la adalid de las luchas sociales.

Las palabras dichas

TSJC sobre la ilegalidad de las cláusulas contractuales de los trabajadores fuera de convenio y su pase a dentro de convenio, mediante la cual la jueza del caso ha tenido que ejecutar la sentencia por incumplimiento de la Dirección y el Ayuntamiento. Con la sentencia firme siguen contratando a personal fuera de convenio con cláusulas ilegales.

-La no publicación de los sueldos de los Directivos de TMB tal y como pide la ley faltando además a la

Per una ocupació digna i de qualitat

Contractació al Metro de Barcelona:

Mínim 7 anys fent suplències de tres mesos a l'estiu, anant a l'atur la resta de l'any, per aconseguir un contracte anual a temps parcial.

I 4 anys més perquè aquest contracte es converteixi en fix a temps complet.

"A Metro, realment, no existeix precarietat.

A mi no m'agrada parlar de precarietat al Metro"

Merche Vidal. Regidora de Mobilitat
Presidenta de TMB
Maig 2016



SOLIDARITAT OBRERA METRO BCN

Facebook: fb.me/SoliMetroBCN
Twitter: @SoliMetroBCN

realidad es que tenemos compañeros que se pueden pasar unos 12 años trabajando tres meses de verano para poder acceder a un contrato del 75%.

-"Los trabajadores de Metro son unos privilegiados" Quien

anteriormente podrían ser deslices o fallos si no fuera que van acompañadas por una serie de actos de ella misma y de Ada Colau como los siguientes:

-Publicación de sueldos al alza de los trabajadores de Metro

palabra por Mercedes Vidal a los representantes de los trabajadores de Metro pocos días después de asumir el cargo.

-Por el uso de puertas giratorias para colocar en puestos de responsabilidad de TMB a afines

al partido en contraposición a su programa electoral.

-Por permitir que la Dirección siga empecinada en aplicar la nueva reforma laboral del PP, en el apartado de la ultra actividad de convenios, cuando decían combatir esa misma reforma laboral. Aquí la situación es más perversa si se tiene en cuenta que con CIU en la alcaldía fuimos capaces de firmar prórrogas de convenio que dejaban fuera esa misma reforma laboral.

-Por seguir manteniendo en el cargo al señor Marc Grau, Director de Metro, conocido por todos por su afán de aplicar la flexibilidad y variabilidad salarial de la empresa privada, ayudándose para este inmoral cometido de sus formas prepotentes y soberbias, encarnando el prototipo de empresario o gestor que, irónicamente, este ayuntamiento debería combatir.

Hechos y palabras aquí escritos que cualquier trabajador de Metro ha encajado con gran rabia y sorpresa. Son muchos los que aún no pueden creer que sus expectativas de cambio hayan sido desecharadas de forma tan vil por quien debería haberlas correspondido.

Queda claro que la **hipocresía** es la marca del programa político de Ada Colau, pues su desconocimiento del mundo laboral y sindical no la exime de culpa al haber colocado al frente de una empresa como TMB, a lo más inútil e inadecuado de su proyecto. No le basta con ello sino que encima la mantiene en el cargo a pesar de que ya son muchas las voces, tanto externas como internas en su grupo, que le reclaman un cambio de rumbo sustancial en el conflicto de Metro.

Señora excelente alcaldesa, señorita Mercedes Vidal, han demostrado ustedes, de acción y palabra, lo que la Real Academia Española de la lengua define al ser humano como hipócrita, esto es:

Fingimiento de cualidades o sentimientos contrarios a los que verdaderamente se tienen o experimentan.

Ante esta realidad, comprobada y palpable, solo nos queda luchar, luchar con el mismo ahínco y ganas que lo hicimos contra los gobiernos de derechas, pero si cabe con más rabia por ser la de ustedes dos una traición sin paliativos a la clase obrera.

Cuando algún compañero de los que ha sufrido el varapalo de tal decepción nos pregunta qué hacer ahora, solo nos cabe recordarles las palabras del filósofo y pedagogo sardo Antonio Gramsci:

"Instrúyanse, porque tendremos necesidad de toda vuestra inteligencia. Agítense, porque tendremos necesidad de todo vuestro entusiasmo. Organízense, porque tendremos necesidad de toda vuestra fuerza"

MOTIVOS SOBRAN

Diferenciar el “QUÉ” del “PORQUÉ” sería lo mejor que podríamos hacer si queremos ganar esta guerra. Todos sabemos el QUÉ: los directivos de TMB cobran unos sueldos de escándalo, indignos e injustos. La plantilla lo sabe hace años y lo ha proclamado de todas las formas posibles y a su alcance. Que ahora los medios se hagan eco nos ayuda a sentir un alivio pero no nos resarce en nada. Seguimos luchando, seguimos reclamando lo que es nuestro y seguimos estrellándonos contra el mismo muro: la política, los políticos y esta mierda de sistema capitalista que hace que todo siga igual, mande quien mande.

El PORQUÉ de la cuestión es lo que nos tiene atados a esta situación. PSC y CiU han hecho y deshecho en esta empresa durante muchos años, con diferentes socios de gobierno como cómplices, ICV-EUiA casi siempre. Todos lo hemos visto y padecido a través de contrataciones DyTs, de sueldazos para ex-políticos reconvertidos en directivos, de enchufes de índole sindical en la firma de acuerdos y convenios, etc.... Era la burguesía (de derechas o de falsa izquierda) rancia y caciquil usando TMB como su cortijo: ellos los señoritos, nosotros los siervos. Se les ha tenido que arrancar cada derecho, cada aumento salarial, a golpe de movilización y lucha. Mientras nos pedían contención, derrochaban cantidades ingentes de dinero en procurarse mutuas, masters, estudios para sus hijos, parkings, variables, dietas, etc., como si no hubiera un mañana. PORQUE todo eso y más salía de las arcas de TMB sin control ni medida. PORQUE crearon todo un aparato para malgastar dinero público que llegó a tal grado de perversión que, gobernara quien gobernara, fuera CiU, PSC o ICV-EUiA, ese aparato era intocable. PORQUE TMB era un lugar sagrado para ellos, donde se establecía una suerte de “omertá” en base a no matar a la gallina de los huevos de oro, ni tan siquiera por motivos políticos.

Ese PORQUÉ, es el que ha motivado a la plantilla a

dar un golpe en la mesa de negociación y levantarnos para decir ¡BASTA YA!!! Si todos los partidos políticos, sean del color que sean, ven ahora esta situación anormal no es por ética política, ni mucho menos. Lo ven así porque las trabajadoras llevamos muchos años diciendo que aquí algo huele mal. Porque nuestro mensaje de movilización y huelgas ha calado, es imparable ya, dejando en evidencia todo argumentario falaz sobre la culpa de los trabajadores, y el foco se les ha girado, dejando ver unas vergüenzas que ni bajo el prisma del capital son comprensibles. ¿Cómo pueden justificar que mientras gobierna un partido supuestamente de izquierdas se les devuelva a los altos directivos lo que se les redujo en paga de objetivos en los años de gobierno convergente, mientras ponen como excusa la deuda de TMB y los decretos del gobierno central para negarnos un aumento de sueldo digno? Sencillamente por hipocresía y cinismo, por mantener a TMB dentro del acuerdo de no beligerancia política entre partidos, para poder seguir teniendo una empresa pública como un cortijo. Que los señores Grau, Cañas, Balsera, Noy y un largo etcétera de directivos hayan cobrado este mes entre 4000 y 10000 euros como atrasos por objetivos, sin que la “roja” Vidal sienta ni el más mínimo pudor, es motivo más que suficiente para que todos los trabajadores de Metro estemos dispuestos a hacer estos paros de forma masiva y contundente.

Desde Solidaridad Obrera tenemos claro que las cosas deben cambiar, y la forma de conseguirlo está en nuestras manos. Sólo debemos decidirnos a llevar a cabo una movilización dura y sin medianías, de total apoyo a un comité de huelga que esperamos que entienda que el mandato que tiene no es sólo convocar exclusivamente para negociar. Ese mandato es sacarnos de esta situación de negatividad y desmovilización en la que nos han metido sucesivos errores de calado. Deben entender que cuentan con el apoyo de una plantilla que los pondrá a

prueba, porque tiene motivos más que suficientes para realizar esta movilización, y no entendería otra salida en falso en otra asamblea de fogueo. Hemos aceptado lo que nos han planteado, hemos seguido creyendo en ellos, a pesar de tener motivos suficientes para no hacerlo, y tan sólo esperamos que sean dignos de esa confianza. No queremos retornos de mesías o líderes, tan culpables como el resto del bloqueo de año y medio, tan manchados como sus antecesores por tejemanejes opacos. Queremos respuestas comprensibles y rotundas para todos esos “PORQUÉS” que nos llevan a esta huelga. Los trabajadores estaremos a la altura, pero más importante aún es que nuestros representantes no olviden que su mandato es propiedad de todos y no un cheque en blanco para otra traición.

Lo que no entendemos es que a estas alturas haya quien

esté tan callado y otros nos dejan helados con escritos que remueven una mierda que deberían ventilar en el comité. Lo que realmente deberían estar haciendo es concienciar a la plantilla para que esto sea una victoria, preparando repartos de octavillas al pasaje, notas de prensa más dignas que la enviada hasta ahora. Más bien parece que a algunos les importe más el cómo salir de esto de la mejor manera para los suyos que el cómo hacer las cosas bien para todos los trabajadores. Aún no hemos empezado la mediación, y disponéis de todos los medios para ello. ¡Hacedlo ya! Gestionad, dad justo cumplimiento a los resultados de las votaciones de asamblea, por mucho que nos duela que hayan sido en urnas. No es necesario esperar a una nueva asamblea para ello. El mandato es claro y se debe acometer desde el minuto cero.

Todos debemos ponernos a

trabajar ya: unos pensando que hacer, otros haciendo, pero en definitiva todos caminando hacia un mismo objetivo donde no haya medias tintas ni falsas esperanzas. Independientemente de cuántos han dicho sí y cuántos han dicho no, el camino debe ser inclusivo con todos los trabajadores. Debemos unir a la plantilla ofreciendo un motivo claro y contundente para ello. Nuestra fuerza es su derrota y si esa fuerza no es lo suficientemente rotunda y decidida, no conseguiremos salir victoriosos. Ahora todos tenemos deberes y obligaciones para con nuestros compañeros, y no debe dudarse que todos haremos lo necesario para que en las jornadas de paros el seguimiento sea masivo y la movilización tenga éxito. Pero para ello hacemos un llamamiento a quien debe dirigir esta movilización de forma clara y transparente, al comité de huelga y al comité de empresa, por corresponsabilidad:

Per una ocupació digna i de qualitat

Convocar vaga és l'única forma que hem tingut les treballadores del Metro de Barcelona per pressionar l'empresa després de prop de 70 reunions de negociació de conveni sense donar resposta a cap reivindicació de la part social.

La vaga és un dret constitucional.

"Convocar una vaga és incompatible amb una taula de negociació"

Ada Colau, Alcaldessa de Barcelona
Febrer 2016



Llevamos meses poniendo como ejemplo del desastre privatizador de los Ferrocarriles Públicos lo ocurrido en la década de los 90 con los Ferrocarriles públicos Británicos, **British Rail**.

Como vemos que este parece ser el camino, apoyado fervientemente por BCNencomú desde el poder en el ayuntamiento, marcado por las oligarquías económicas para nuestra empresa, hemos creído necesario recordar brevemente lo ocurrido en aquel período. No es ficción ni está sacado de contexto en ningún momento, tan sólo es historia reciente que a los poderes neoliberales no les

a Bolsa contaba con una infraestructura de 32.200 kilómetros, 2.500 estaciones y miles de cruces, túneles, puentes y viaductos. Los ingresos de la compañía procedían de la facturación que hacia a las compañías de transporte de pasajeros y carga por ferrocarril. Los servicios de **Railtrack** iban desde la coordinación de los trenes hasta la limpieza de los aseos en las estaciones. Toda la gestión y el mantenimiento de la red estaban en manos de esta empresa pública.

Dos años después de la privatización, **Railtrack** comenzó a tener problemas. En 1998, el Gobierno recibió

APRENDAMOS DE LA HISTORIA QUE NO CUENTAN

de una inversión de unos 4.000 millones de euros para mejorar el funcionamiento y la seguridad de la red. No obstante, otro fatal accidente a finales de 2000 terminó por hundir la compañía y acabó con el despido de su presidente.

El Gobierno laborista forzó a **Railtrack** a reducir servicio hasta que se hiciera una inspección y reforma de la red para que fuese más segura. Ya en 2001, la empresa solicitó al Gobierno ayuda financiera y éste se la negó. Fue entonces cuando la Administración de Blair decidió tomar el control de la empresa y suspender su cotización en Bolsa. Durante ocho meses, funcionarios se hicieron cargo de vigilar la gestión de **Railtrack** hasta que se completó el proceso de reconversión de la compañía. Para evitar el proceso de degradación, el Gobierno laborista reaccionó e intervino la sociedad **Railtrack**. La empresa estaba en quiebra y el gobierno británico optó finalmente por crear **Network Rail**, la que sería la nueva empresa pública de los Ferrocarriles Británicos.

En la nueva empresa pública se inyectaron 480 millones de euros para hacerse con el control de **Railtrack**, es decir, se compró lo que antes era público. La nueva empresa se encargaría de explotar y mantener todas las infraestructuras (trenes, señalización, garajes...) de la red ferroviaria británica que su predecesora prácticamente había abandonado con el resto de inversiones hechas con dinero público.

La operación diseñada por el gobierno británico para recuperar de la quiebra a su sistema ferroviario se vio así como una renacionalización pura y dura en la gestión de las infraestructuras en Reino Unido más que como una simple ayuda de Estado. No quedaba bien decir que todo se había montado para

darles la joya de la corona de los servicios públicos a una pandilla de delincuentes y que varios años y muertos más tarde el gobierno debía comprar lo que malvendió.

Hasta la nada comunista ni izquierdosa Comisión Europea reconoció, además, que las infraestructuras ferroviarias forman '**un monopolio natural**' y, de hecho, en todos los Estados miembros su gestión está en manos del Estado. En el Reino Unido se privatizó y fracasó. **'El sistema británico ha demostrado que en el terreno de las infraestructuras ferroviarias ha usado métodos de empresas privadas; es decir, ha perseguido la rentabilidad a corto plazo y por eso creemos que es positivo un control público en esos**

ciudadanos, sino que ahora dan argumentos a su favor: **sí, hablamos de BCNencomú**.

Ahora estamos viendo como secciones enteras están sufriendo la entrada de empresas externas, sin ningún tipo de control, para hacer trabajos para los que el personal de Metro está formado y capacitado. Demuestran así que han aprendido algo del desastre Británico, primero desmantelamos la empresa por dentro vaciándola de contenido y personal. Este libro es el manual que trae bajo el brazo el señor Grau y ha comprado, editorial incluida, la Presidenta Mercedes Vidal. Sólo nos queda escribir nuestro libro, el que no les guste, el de la lucha y la combatividad de nuestra plantilla contra un



gusta que les recordemos para no desbaratar lo que quieren que suceda en años próximos con el Metro de Barcelona.

Railtrack se formó de la privatización de la compañía pública **British Rail** en 1996. El ferrocarril británico, al igual que el servicio postal, era uno de esos servicios que los británicos jamás hubiesen imaginado ver en manos privadas. La venta de **British Rail** fue la última de la serie de grandes privatizaciones iniciadas por Margaret Thatcher. La hizo el

las quejas de los usuarios por los retrasos, por la subida de casi un 35% del precio de todos los billetes de largo y corto recorrido. Un año después, se sucedieron dos trágicos accidentes (que se saldaron con 31 y con 7 muertos respectivamente), y que hicieron actuar al Gobierno Británico. En la investigación de estos accidentes, se determinó que fueron provocados por el desgaste y nulo mantenimiento de los carriles de rodadura así como de la falta de



servicios llegaron a decir en la Comisión Europea.

17 años después la batalla contra la privatización ha llegado a nuestra casa. El mayor golpe se dio en 2010 con la venta del mayor activo del que disponemos: **la línea de peaje y el billetaje por 60 ridículos millones de euros**. Esta venta se ha llevado a cabo con la excusa de la T-Mobilitat. Los que hace unos años querían derogar este principio de privatización son los mismos que ahora gobiernan en el ayuntamiento y no sólo no hacen nada para revertir dicho atraco a todos los



primer ministro conservador John Major, predecesor del laborista Tony Blair.

Railtrack en su salida

torneado de las ruedas de los convoyes. La empresa intentó aplacar la ira del Gobierno y los usuarios con el anuncio

proceso privatizador y de desmantelamiento de lo que ahora conocemos como un Metro público. Para escribir ese libro debemos contar con los usuarios y hacerles ver que la historia aquí relatada les puede salir muy cara si llega a su fin y se consigue la privatización del Metro. Ese precio no sólo puede ser económico (subida de precios), también de servicio (perdida de puntualidad y confort) e, incluso, hasta trágico (accidentes). Y esto no lo decimos nosotros, sino tan sólo la historia, esa que algunos solo explican cuando les interesa.

¿ QUE ESTA PASANDO CON LAS SECCIONES DE ROPA AZUL ?

Hace tiempo que el personal de mantenimiento de distintas áreas, se enfrenta a la triste realidad cotidiana de ir perdiendo faenas que son subcontratadas sin ningún rubor por parte de la empresa. Sin prisa pero sin pausa, TMB ha conseguido que, en algunas secciones, el número de trabajadores externos iguale o supere a los pertenecientes a la plantilla de metro. Empresas como Cobra, Vías, Comsa, y un largo etcétera, campan ya a sus anchas con el perjuicio que supone para secciones como Vías y Catenaria, en el mantenimiento y sustitución de carriles, el mantenimiento de la catenaria, auscultación de carriles, mantenimiento de cambios, transporte de materiales o esmerilado; Peaje, en la reparación de la línea de peaje; o Material Móvil, con la irrupción de empresas externas en el torneado de ruedas, por poner algunos ejemplos.

Nosotros entendemos que el seguir subcontratando y externalizando, o para decir las cosas por su nombre, el seguir privatizando la empresa a cómodos plazos, ni es "un buen espacio negociador", ni augura nada bueno para los trabajadores. Todo esto se traduce en un negocio redondo para las empresas privadas del sector, y una continua reducción de la plantilla en las secciones de ropa azul. En el momento que algún compañero o compañera promociona o se jubila, esa



plaza se pierde y una empresa externa acaba asumiendo las funciones de dicha plaza. La intención de la empresa se nos antoja evidente. Prueba de ello es la fea costumbre de realizar sustituciones de plazas vacantes en vez de publicar la plaza, de esta forma evitan la promoción de un compañero destruyendo un puesto de trabajo, durante un periodo de tiempo que no tenemos la certeza de que sea indefinido. Es necesario evitar colaborar en estas prácticas. Y que quede claro, no sólo no tenemos nada en contra de los trabajadores de las empresas externas, sino que además nos gustaría que entraran a formar parte de nuestra plantilla, pues en ella tendrán unas mejores condiciones laborales estando protegidos de la precariedad y del interés por el máximo beneficio de la empresa privada. Porque ellos son necesarios, pero las empresas privadas, no.

Un caso especialmente surrealista, sería el de la Máquina Esmeriladora de vías, la PlasserTheurer SBM 111. Resulta que en TMB disponemos de uno de los mejores modelos que existen en el ámbito de maquinaria pesada. Pues bien, aunque tenemos una máquina que hace un reperfilado de carriles de gran calidad, y el personal formado para realizar el trabajo, TMB ha tenido la brillante idea de subcontratar ese trabajo a una empresa externa por el módico precio de 2 millones de euros. Pero eso no es todo, al ser preguntados por ello, los responsables de mantenimiento afirman que la máquina subcontratada "realiza más metros por noche". Consultando a los trabajadores más experimentados, te explican que, efectivamente, realiza más metros por noche. Y el motivo es que la máquina externa no corrige los errores del carril, sino

que sólo los maquilla. Por eso es más rápida, y por eso tiene que estar pasando una y otra vez por las mismas zonas.

Cuando nos encontramos casos tan absurdos como este, en los que la empresa se gasta millones de euros para externalizar un trabajo que nuestra propia plantilla puede hacer mejor, nos preguntamos... ¿Existe algún interés en ir externalizando tareas? ¿Alguien saca beneficio por ello? Los trabajadores queda claro que no. La gestión de nuestros directivos vuelve a dar muestras de opacidad e ineptitud. Encima uno de nuestros ex directivos, SerrallongaTintoré, aparece entre los nombres de la trama del 3%. ¿Casualidad?

Pero aún podemos llegar más lejos en nuestras conjeturas. Los más veteranos nos dicen que nunca han visto tantas obras de mejora de infraestructuras

realizadas por tantas empresas externas. ¿Serán los primeros signos de que la empresa pretende ser privatizada? Lo hemos visto otras veces: el dinero público paga la remodelación y modernización de una empresa para, acto seguido, ser vendida consiguiendo así que la empresa privada que obtiene la gestión no tenga que gastarse ni un euro de su precioso capital privado en arreglar nada.

¿Es ese el futuro que políticos y directivos buscan para TMB?

Y todo esto sucede en plena negociación de convenio, cuando aún se tienen que acometer las mesas técnicas, que son el auténtico epicentro de la cuestión. Con estos precedentes, resulta bastante evidente que si el conjunto de la plantilla en general, y las secciones de ropa azul en particular, no presionamos para que se produzca un cambio en la postura de la negociadora, tenemos un futuro bastante negro. La famosa polivalencia que la directiva quiere colar en las secciones de mantenimiento implica, con total seguridad, pérdida de derechos y de puestos de trabajo. Y, como es habitual en TMB, lo que consiguen implantar en una sección, acaban imponiéndoselo a toda la plantilla. Así pues, está en nuestras manos el plantar cara a los planes de la dirección. Por nosotros y por los que vengan.





NI OLVIDO

NI PERDÓN

Las trabajadoras y trabajadores de Metro estamos peleando desde Octubre 2015 por llegar a un acuerdo con la Dirección de Metro dentro de la negociación de un nuevo Convenio Colectivo. El último finalizó en el año 2011 y se prorrogó en dos ocasiones: 2012-2013 y 2014-2015. En ambas ocasiones se pactaron sendas congelaciones salariales.

Los 3 ejes básicos de la plataforma de los trabajadores son:

- Acabar con la precariedad de los nuevos contratos y futuros

- Acabar con la congelación salarial

- Cambios organizativos pactados con el Comité de Empresa.

Y es este último punto uno de los motivos más importantes por el cual existe el bloqueo de la negociación. La VERDADERA misión del Director de Metro, Sr. Marc Grau Mancebo, es conseguir unos cambios organizativos que preparen la entrada de La Caixa en Metro a través de la T-Mobilitat. Mucho nos tememos que el Sr. Grau quiere preparar el terreno a una futura y no lejana privatización del Metro. Para conseguir "su convenio", el Sr. Grau pretende que antes de tener acordado lo

que afecta al global de la plantilla (contratación y aumento salarial) entremos a abordar la creación de grupos profesionales, y aspectos organizativos

desde una izquierda consecuente, tanto de palabra como de obra, que alguien que dice sentirse de izquierdas siga creyendo en el director de TMB, Marc Grau,

Señora Mercedes Vidal, le tenemos que recordar que usted salió elegida por un partido y un programa de izquierdas, que defendía la derogación de la reforma laboral.

del área de la Operación (estaciones y circulación) y de Mantenimiento. Cambios organizativos que, en algunas secciones, conllevarían más carga de trabajo, más precariedad y pérdida de poder adquisitivo. De esa manera conseguiría dividir a la plantilla por categorías, lo cual perjudicaría a los más débiles (las categorías con menos personal). De ahí su constante negativa a cerrar un acuerdo económico.

Las trabajadoras y trabajadores de Metro entendemos que lo primero que debemos acordar es lo que afecta a la totalidad de la plantilla. Una vez alcancemos un acuerdo satisfactorio tanto en la contratación como en el aumento salarial, después entraremos a negociar los aspectos organizativos. Pero en ese caso sin ningún tipo de presión.

Si todo lo anterior se ha entendido, ¿alguien podría explicárselo, de nuevo, a la señorita Mercedes Vidal? Es inconcebible para nosotros,

defensor de un capitalismo salvaje y sin escrúpulos, y cuya ideología y metodología neoliberal es evidente a los ojos de cualquier observador. Mercedes Vidal no sólo sigue ese discurso, sino que lo compra

Les accusamos de mentirosos, falsos, hipócritas, inútiles, cobardes e irresponsables ante una clase obrera a la que han usado y tirado a la basura

y lo defiende sin ningún tipo de vergüenza como la "solución social" para los trabajadores y el transporte público de los ciudadanos de Barcelona.

Para Solidaridad Obrera, las ideas de este señor son la "solución final" para acabar con una empresa pública como Metro. Son las medidas ideales para la entrada en juego de las grandes corporaciones (La Caixa, Abertis, Santander etc....) para entrar a jugar, con pleno

derecho, en un sector donde la Ley Ferroviaria Catalana, la misma defendida por este señor en el Parlament en su momento, les permite comprar, vender y alquilar un servicio público como el transporte ferroviario.

Señora Mercedes Vidal, le tenemos que recordar que usted salió elegida por un partido y un programa de izquierdas, que defendía la derogación de la reforma laboral, que defendía la recuperación de servicios públicos y la no externalización de los mismos donde el ayuntamiento pudiera tener parte o toda la influencia empresarial. Milita en una organización

hipócritas, gente sin principios de izquierdas, tan sólo con fines partidistas, iguales o peores que los partidos a los que ustedes llamaban casta. La casta ahora son ustedes, una casta que compra los idearios de un señor nacido, criado, educado y formado en las enseñanzas anti obreras más salvajes, que se vanagloria de despedir y hacer "Eres" como quien presume de coche nuevo, sin principios ni más allá de su ego y poder.

A ese señor que ustedes mantienen, al que le compran los discursos y le ríen las gracias, a ese que todavía pide oportunidades mientras se pasa los acuerdos y pactos por sus partes, a ese es al que ustedes están apoyando en contra de esa gente que les votó y les creyó.

Solidaridad Obrera tiene claro que el señor Grau sólo es quien les habla al oído, la culpa de creérselo es suya y de su partido BCN en Comú. A todos ellos les hacemos culpables de tener, ahora mismo en TMB, la peor Dirección política de toda su historia. Les accusamos de mentirosos, falsos, hipócritas, inútiles, cobardes e irresponsables ante una clase obrera a la que han usado y tirado a la basura como haría cualquier partido de derechas.

Su traición ni se olvida, ni se perdonará!!!

VERGÜENZA

La situación de Metro de Barcelona está próxima al caos, la falta de plantilla en todos los colectivos de la empresa es ya alarmante, cualquier viajero lo percibe y padece desde que accede a cualquiera de nuestras instalaciones, el periplo puede ser algo muy parecido a esto:

"Accedes a un vestíbulo donde la limpieza está ausente debido a los recortes en los contratos a las empresas encargadas de la misma, intentar adquirir un título de transporte en las máquinas distribuidoras y que se quede con la tarjeta bancaria o el importe monetario, darte cuenta de que no existe ningún empleado en el vestíbulo para poder solucionar el problema, intentas solicitar esa ayuda a través de los interfonos y esto sea una eternidad hasta que la interlocución es posible, que la solución sea esperar otros interminables diez minutos hasta que el empleado se desplace de otra estación para poder atenderte, has tardado alrededor de 15 minutos para pagar mientras asistes atónito e indignado cómo varios viajeros han accedido sin pagar y sin hacer tu irritante espera. Al fin has podido adquirir tu título de viaje, el cambio del importe o la tarjeta bancaria, te dispones a entrar, pero de los torniquetes disponibles sólo funciona uno y ahora haces cola para poder acceder. Ya estás dentro, te diriges a la escalera mecánica, ¡vaya! La escalera mecánica está fuera de servicio, otra vez resignación, bajas andando. Te sitúas en el andén a esperar "Próximo tren 5 minutos" te indica el cartel luminoso, otra vez esperar, el tren llega abarrotado, pero logras entrar, parece que al fin te mueves, llegas a la siguiente estación, y a la siguiente. El tren se detiene en el túnel, una voz apenas audible te indica que por una causa técnica el tiempo de espera puede ser superior a lo habitual. Empiezas a notar un calor asfixiante, te das cuenta que el aire acondicionado ha dejado de funcionar. Al cabo de un rato el tren comienza a moverse, suspiras de alivio junto a 300 personas más, has llegado a una estación, no a tu destino. En la estación otra voz, apenas audible, nos indica que desalojemos el tren, por una causa técnica este tren no puede continuar su recorrido y el tiempo de espera del próximo supera con creces tu paciencia, tus ánimos y tus ganas de seguir pasando un calvario bajo tierra, vas a la escalera mecánica, de nuevo está fuera de servicio, ya te da igual subir andando, sólo quieras salir de allí y buscarte otro medio de transporte"

Dejemos claro que este cúmulo de situaciones no se producen todas juntas ni al mismo viajero, pero todos los días se dan por separado, es algo que sufren día a día los viajeros pero también es algo que a los directivos y políticos de turno se les escapa o más bien no se quieren enterar. Sus decisiones no van encaminadas a resolver los

problemas reales y diarios..., sino simplemente a esconderlos para las estadísticas..., o maquillarlos de cara a los medios..., o a unas elecciones. Poco les preocupa dar un servicio de calidad o cubrir las necesidades reales que tiene el transporte público de una ciudad como Barcelona. Al final, sólo la profesionalidad, el amor propio y la abnegación de los trabajadores de Metro mantienen el servicio en pie. Si los trabajadores y trabajadoras del Metro de Barcelona mostráramos el mismo interés que nuestros dirigentes, hace tiempo que se hubiera suspendido el servicio de metro.

Pero las cualidades demostradas por los trabajadores y las trabajadoras de Metro ya no bastan por sí solas para seguir prestando un servicio con un mínimo de calidad, la falta de personal nos sobrepasa, y entendemos que está en riesgo

de servicio, que se reduzcan los intervalos de espera entre trenes y claro, todo ello implica garantizar los complementos de los sueldos basados en objetivos de nuestros directivos, para que todo ello ocurra les da exactamente igual el cómo se hace, las consecuencias de tan temeraria actuación no los hará culpables ante nadie.

Si verdaderamente queremos cumplir con ser un Ferrocarril Público y Social, que garantice la seguridad, la fiabilidad y la puntualidad es necesario ampliar la plantilla de Metro, mientras no dispongamos de suficiente personal para cubrir la atención al viajero en cada estación en un tiempo decente y con una atención personalizada seguiremos esperando ante cualquier contratiempo. Si no se produce este aumento de plantilla, seguiremos viendo cómo los trenes se quedan en las cocheras

en el pasado, con el resultado de gestión que todos conocemos, creando un incipiente déficit que la crisis se encargó de agravar y cuyas consecuencias llevamos pagando los trabajadores y trabajadoras de Metro desde el 2012.

De todas estas actuaciones a los trabajadores y trabajadoras de Metro sólo nos queda sacar una conclusión, el camino abierto para la privatización de este servicio público se ideó hace años, se comenzó al ir degradando el servicio a costa de disminuir plantilla, esta disminución no hizo bajar el precio del billete, todo lo contrario, se continuó con la entrada de subcontratas de mantenimiento para finiquitando al personal de mantenimiento de Metro, esto hizo subir la cuenta de mantenimiento unos cuantos miles de millones como se ha visto en las líneas automáticas, pero el servicio siguió degradándose, tanto se ha degradado que ahora ya oímos a ciertos gurús, políticos, tertulianos y demás calaña pidiendo una privatización para mejorar el servicio.



la seguridad ferroviaria de los viajeros y trabajadores, pensamos que el peligro de accidente es real y palpable.

Si el accidente ocurre, hoy, mañana, la semana próxima... llegarán los lamentos, la búsqueda de culpables, las actuaciones aplazadas, ya avisadas por los trabajadores y trabajadoras, que podrían haber evitado ese accidente y que nunca se presupuestaron, en definitiva, la actuación tarde y mal. Serán los trabajadores y trabajadoras de a pie del Metro los que carguen con las responsabilidades, cuando todos sabemos que ellos no son los verdaderos culpables del mismo.

Todos recordamos el accidente del Metro de Valencia, el accidente ferroviario de Santiago de Compostela y de todos ellos recordamos el denominador común, se señala al trabajador o la trabajadora y se le expone a un escarnio público como responsable máximo del hecho sometiéndole a un linchamiento moral quedando impunes los verdaderos responsables que con sus decisiones han creado las condiciones para que ese accidente haya sucedido, o quienes saben que existe esta situación y no lo dicen pues llevarían la contraria a quienes mandan. Como siempre demasiado servilismo a todos los niveles.

Es necesario cumplir con la oferta

por falta de personal mientras en la línea el viajero va en latas de sardinas con ruedas. Si no exigimos que el mantenimiento de las instalaciones sea realizado con la ampliación de plantilla de los servicios técnicos propios de Metro, para dejar de depender de subcontratas que no cumplen con sus contratos o sencillamente no dan la respuesta adecuada a las exigencias de un servicio público, seguiremos padeciendo la falta de disponibilidad de los medios técnicos para realizar un viaje seguro y cómodo.

Si nuestros servicios administrativos y de atención al cliente en las oficinas comerciales siguen despareciendo por la falta de personal, seguiremos viendo colas en oficinas donde la atención debería ser rápida y eficaz, los viajeros seguirán acudiendo administrativamente a nuestros servicios como antiguamente se esperaba "el vuelva usted mañana".

Las consecuencias de esta nefasta gestión la sufrimos todos, usuarios, trabajadores y trabajadoras, y la situación está ya en un punto insostenible.

Las elecciones municipales han traído un cambio de nombres en las administraciones que gestionan y dirigen el transporte municipal, pero siguen las mismas ideas rancias de acabar con lo público y de utilizar Metro como reclamo electoral. Lo hicieron

Lo lamentable de toda esta situación se encuentra en que los actuales inquilinos del Ayuntamiento de Barcelona, BCNenComú y su máxima responsable Ada Colau, están permitiendo que esta perversión siga adelante, es más, lo están acelerando al haber puesto de máxima responsable de los Transportes de Barcelona a la persona más inútil e Inadecuada para el cargo, la señorita Mercedes Vidal.

Su incapacidad manifiesta y su inoperancia están propiciando que la Dirección de Metro no obtenga ninguna oposición política que le impida seguir degradando el servicio de Metro en aras de su desmantelamiento público. Ayuda inestimable, para tal fin, es la designación, por parte de la señorita Mercedes Vidal, de Enric Cañas como nuevo Consejero Delegado en TMB, destituido fulminantemente de los Transportes Metropolitanos de Zaragoza por su "no-gestión" de dicha entidad y que es la única reseña palpable de su currículum en la dedicación al sector del transporte de viajeros.

No pueden alegar que no les avisamos, antes de acceder al poder sólo hacían que regalarnos los oídos sobre sus magníficos planes de internalización de trabajos externalizados, sobre sus intenciones de acabar con los contratos precarios, de poner

orden, con luz y taquígrafos, sobre los sueldos de los directivos, de mejorar el servicio de Metro con el aumento de plantilla... Bonitas palabras para acceder a su tan ansiado poder. La hipocresía demostrada por este ayuntamiento es aún mayor si contamos con que su discurso, el de las confluencias, Mareas y demás inventos de esta nueva izquierda que acabó venciendo, ahora ese discurso no sirve, ahora sólo sirve el discurso de "Juego de Tronos", mantenerse en el poder a toda costa aunque eso sea traicionar tus principios, tus ideales y lo más grave, a tus votantes.

Esta semana mismo nos acaban de dar todas las razones juntas en nuestra afirmación de que son ustedes unos hipócritas mentirosos. Acaban de abstenerse en una votación en el pleno del ayuntamiento para que sean públicos los contratos y sueldos de los directivos de TMB, de todo el personal fuera de convenio existente en las dos empresas y que hasta la fecha no le hemos puesto cara, nombre, ni apunte en la clasificación profesional. No les queda nada absolutamente de vergüenza política. Nosotros tenemos claro que los trabajadores de Metro somos trabajadores de segunda para su partido político, mientras no paran de solidarizarse con los trabajadores que luchan por sus derechos, donde no ostenten la dirección política de la empresa, a nosotros nos llaman privilegiados por luchar por esos mismos derechos y mantienen ocultos los sueldos de unos directivos de escaso currículum y carnet político afín a sus intereses.

Por si esto no fuera suficiente, la única medida que proponen para contener, que no acabar, con ese gasto de dinero público es jubilar en pocos años a varios directivos. Aquí sólo nos cabe decirles que son ustedes unos mentirosos sin vergüenzas, esas jubilaciones se pactaron, junto con otras tantas muchas de compañeros, en la última prórroga de convenio y son hasta el 2018. En ellas está claro que también hay directivos de sueldos de escándalo entre compañeros con sueldos de convenio, pero la gran diferencia es que los de los sueldos se llevarán una millonada en planes de pensiones de Bus y Metro, pagados con dinero público, y los demás absolutamente nada. Aquí sí le pedimos que tengan la decencia de cubrir las bajas de los compañeros jubilados de convenio, con contratos de tiempo completo, y no se les ocurra amortizar dichos puestos de trabajo para que no estemos como en las primeras de este escrito.

Queda claro que son ustedes los representantes de la peor imagen de Dirección política que TMB ha tenido en toda su historia, por hipócritas, por mentirosos y por una inutilidad de gestión tan dañina, para los intereses de los trabajadores, que sólo nos queda pedirles que se vayan a sus casas con la vergüenza y la ignominia de haber engañado y usado a la clase trabajadora, tanto o más, como la rancia derecha que venían a combatir.