

SOLIDARITAT OBRERA

Metro Barcelona

Solidaritat Obrera ha fet un estudi exhaustiu de la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat (LGPE) pel 2023, així com la resolució del 14 de Novembre de 2022 sobre l'Acord Marc per una Administració del Segle XXI i podem entendre que tenim articles i arguments que podrien ser interpretats i aplicats de forma legal, que poguessin permetre una pujada salarial **sense recorre a variables salarials**.

En canvi, sí que trobem a la LGPE un llenguatge clarament empresarial com termes de eficiència, productivitat, organització i termes molt semblants, lluny dels ideals d'un servei públic, i intencions de l'acord marc, com era apropar l'administració a la ciutadania, fer-la més personal i fins i tot més àgil. Metro de Barcelona és un servei públic de viatgers i per nosaltres és vital que sigui un servei públic, social i assequible per tota la ciutadania i que com a tal, termes com productivitat però la realitat és que nosaltres no produïm viatgers, ni trens, fins i tot no està en la nostra mà establir els horaris del servei.

La interpretació de la productivitat en la nostra empresa de servei públic es lligaria a la funció principal que és transportar viatgers. No depèn de nosaltres construir més estacions, ni més trens, ni obrir noves línies, fins i tot no depèn de nosaltres oferir més horari de servei. És a dir, al Metro de Barcelona, se li **marca una oferta** i és aquesta la que ha de complir, des dels horaris d'apertura i tancament dels nostres serveis i no depèn de nosaltres ampliar o intentar produir més en aquest sentit perquè no serveix per res, en canvi sí que hem de produir més i així ho hem fet, per gestionar i mantenir més trens i més estacions i més quilometres de vies per complir amb aquesta oferta, que nosaltres anomenem "**donar servei**". En definitiva, **hem produït més i hem tingut un increment notable de productivitat mesurats en termes com "places per quilòmetre" o "cotxes-quilometres útils"**.

Posem unes dades clares en aquest aspecte en l'any 2022:

ANY 2022

Oferta	Service provided		
		Places-km (milions) Places-km (milions)	Cotxes-km útils (milers) Cars/Vehicle-km in operation (thousands)
Metro	Metro	19.059,78	102.309,14

Al 2022 continuem amb la oferta i pugen tots dos indicatius, que van baixar entre 2020 i 2021 per la pandèmia. La nostra oferta es va retallar però els treballadors i treballadores de Metro vam continuar donant servei.

Per visualitzar més clarament que al Metro hem incrementat la productivitat, podem agafar indicatius més clars on es veu que hem hagut d'augmentar tots els nostres esforços més a fons

per mantenir la oferta. Aquest indicatiu són les realitats de infraestructures i el material mòbil creixent.

ANY 2017		KM	ESTACIONS	TRENS HORES PUNTES
Total xarxa	<i>Total network</i>	119,0	156	143
ANY 2018				
Total xarxa	<i>Total network</i>	119,0	156	150
ANY 2019				
Total xarxa	<i>Total network</i>	121,4	158	156
ANY 2020				
Total xarxa	<i>Total network</i>	121,4	160	157
ANY 2021				
Total xarxa	<i>Total network</i>	123,0	161	162
ANY 2022				
Total xarxa	<i>Total network</i>	125,4	165	165

Des de 2017 hem passat de 119 quilometres de xarxa a 125,4 al 2022, de 156 estacions en 2017 a 165 en 2022 i de 143 trens en hora punta el 2017 a 165 en 2022. Definitivament hem hagut de produir més per atendre més quilometres de via, més estacions i més trens en hores punta. Hem complert l'oferta marcada donant servei a més xarxa de Metro.

Altre forma de veure els números és mirar clarament que des de 2017 al 2022 hem crescut un 4'8 % mes en quilometres de xarxa, un 3'05% mes en estacions i el 13'33 % mes de trens en hores punta.

Per donar aquest servei hem hagut de passar de tenir aquest material mòbil el 2017:

Parc real trens*	Current fleet*	
Trens dobles	<i>Two-carriage trains</i>	3
Trens quintuples	<i>Five-carriage trains</i>	168

A tenir el següent el 2022:

Parc real trens*	Current fleet*	
Trens dobles	<i>Two-carriage trains</i>	3
Trens quintuples	<i>Five-carriage trains</i>	180

L'augment de material mòbil a mantenir el 2017, 171 trens, al que ara tenim a sigut significatiu fins arribar als 183 trens del 2022, un 6'56 % mes de material mòbil. Altre vegada veiem que la

plantilla de metro ha hagut de incrementar la seva productivitat per donar servei a una xarxa més gran, a un parc mòbil més gran i tot això encaminat a donar el servei i complir la oferta.

En aquest sentit, el paràmetre empresarial d'incrementar **productivitat** es pot donar per satisfet, si entenem que el nostre sinònim per aquest terme es “**donar servei**” i complir amb la oferta que ens marquen. **L'objectiu clar de donar el servei òptim i de qualitat d'una empresa pública al servei de la ciutadania.**

En el futur on aquest increment de productivitat el tenim ja aquí amb projectes, inversions i plans de posada en marxa molt propera. Tot això ha de comportar un increment de la producció, o sigui del **servei i l'oferta**, que en el nostre cas seran més trens, més estacions i més quilometres de xarxa. A continuació exposem específicament quins són aquest projectes de posada en marxa pròxima:

100% d'estacions accessibles: Executar les activitats d'acompanyament a la Generalitat per a l'accessibilitat a les estacions de Maragall, Plaça Espanya, Verdaguier, Plaça de Sants, Urquinaona, Vallcarca, Ciutadella-Vila Olímpica i Clot. 2025-2026

Pla per a la millora de l'oferta i freqüències de Metro: Actuacions per a la millora de freqüències en hora punta, molt especialment a L1 i L5, per tal de garantir ocupacions adequades amb la recuperació de la demanda post Covid i l'augment de passatge per la implantació de ZBE. 2024-2027

Pla d'adquisició i transformació de trens per increment de flota en línies convencionals: Adquisició de 22 trens i transformació de 8 trens per incrementar el servei i homogeneïtzar sèries a les línies, optimitzant operacions i manteniment. 2023-2025

Pla d'adquisició i transformació de trens per al tram central de L9 i noves estacions de L10S: Transformació de 2 trens de L4 per ajustar servei de L10S. Adquisició de 2 trens per incorporar-los al servei de L4. Transformació de 22 trens de L2 per incorporar-los al servei amb la inauguració del tram central de L9. Adquisició de 22 trens per incorporar-los al servei de L2.
2025-2026

Posada en marxa de 48 nous trens per a l'eliminació total de l'amiant als trens:

Renovació de 48 trens de L1 i L3 per a l'eliminació de l'amiant. 2022-2024

Millora integral d'infraestructures Metro. Desenvolupament del pla i execució:

Renovació, modernització i millora d'infraestructures clau per al servei i la seguretat a la xarxa de Metro: vies, estacions, tallers i cotxeres, ventilació, transport vertical, eliminació de l'amiant i reducció de vibracions. 2021-2025

Reducció de la utilització de l'energia de tracció Metro:

Reducció del consum específic en tracció (kWh/cotxe.km) mitjançant marxos ATO eficients.

2022-2023

Aprofitament d'energies generades en la pròpia activitat del Metro:

Maximització d'intercanvi d'energia de frenat entre trens. 2023-2025

Virtualització de la seguretat i el control del servei de Metro:

Augment de la disponibilitat del Centre de Control del Metro, de la versatilitat d'opcions de gestió i millora en la distribució del personal mitjançant: la virtualització dels llocs i els processos d'operació, la integració de telecomandaments i sistemes, la preparació per a la integració de la gestió del tram central de la L9 i la disposició d'una segona seu per a l'operació distribuïda del Centre de Control. 2025

Digitalització del manteniment i gestió d'actius de Metro:

Monitorització d'elements d'infraestructura i trens i implantació de sistemes intel·ligents per a la millora de la gestió i manteniment dels actius. 2024

Digitalització de serveis i operacions en estacions (Model conceptual estació 2025):

Fer de l'estació un espai sostenible, sensoritzat, connectat, segur i integrat amb la ciutat amb una oferta de serveis adequada a les necessitats de les persones usuàries. 2025

Posada en servei i explotació del projecte T-mobilitat impulsat per ATM:

Contribuir al desenvolupament complet de la T-mobilitat que incidirà en la millora de pagament amb els sistemes més actuals, en l'optimització de canals d'informació, l'atenció i comercialització i en la personalització de serveis. 2021-2023

Modernització de les màquines d'auto-venda a les estacions de Metro:

Renovació i evolució de les màquines de venda de títols cap un canal d'autoservei més ampli de valor afegit. 2022-2025

Pla de Formació:

Establir un pla de formació 2021-25 per a la transició en noves tecnologies, digitalització, negocis de futur i transformació cultural. 2021-2025

Estudi de connexió de distribució elèctrica de L9 i la resta de la xarxa de Metro:

Anàlisi d'alternatives per a la connexió de les instal·lacions de distribució elèctrica de la L9 de Metro a altres punts de consum d'energia de la xarxa convencional, a fi de donar un major aprofitament a la capacitat de potència de les subestacions receptores, optimitzar el cost de manteniment i explotació posterior, i reduir el cost de l'energia consumida per TMB. 2023

Model de Governança i de Gestió de la T-mobilitat:

Assegurar un rol actiu i decisiu en la gestió del sistema T-mobilitat per a la fase d'explotació. 2021

Pla integral de seguretat:

Definir un pla de seguretat que incorpori tots els àmbits de TMB: personal (extern, intern i col·laboradors) instal·lacions, vehicles i usuaris/es. Road map de projectes per al compliment del cos normatiu de ciberseguretat de TMB. 2022-2024

Aquests projectes estan en marxa alguns d'ells i altre pròximament, tant amb inversió interna com externa, amb una expectativa dintre del marc de vigència del pròxim conveni. Incrementem, doncs, la productivitat de totes les formes i en tots els àmbits de la nostra empresa.

Si anem més enllà de la possible durada d'aquest conveni, podem veure com tots els projectes de més llarg futur van en la mateixa línia de més xarxa, més trens i més estacions amb el que la

productivitat, mesurada en aspectes de Metro com més oferta i compliment del servei, és de forma permanent en el temps.

Impuls al desenvolupament del projecte de la Generalitat del Tram Central L9:

Identificar, planificar i implementar el full de ruta de les activitats relatives a la posada en servei del tram central de la L9/10. 2027-2029

Impuls al desenvolupament de projectes de la Generalitat per a l'ampliació de la xarxa de Metro: 2 noves estacions de la L1 a Badalona:

Identificar, planificar i implementar el full de ruta de les activitats relatives a la posada en servei de les noves estacions. 2028

Impuls al desenvolupament de projectes de la Generalitat per a l'ampliació de la xarxa de Metro: 2 noves estacions de la L3 a Esplugues de Llobregat:

Identificar, planificar i implementar el full de ruta de les activitats relatives a la posada en servei de les noves estacions. 2028-2029

Impuls al desenvolupament de projectes de la Generalitat per a l'ampliació de la xarxa de Metro: 3 noves estacions de la L4 a Barcelona:

Identificar, planificar i implementar el full de ruta de les activitats relatives a la posada en servei de les noves estacions. 2028

Veient que tenim com a sortida legal dintre de LGPE per incrementar el terme productivitat dintre dels paràmetres legals i vinculants a Metro, oferta i servei, i sobre tot pensant en un futur on encara serà necessari aquest increment de productivitat que nosaltres manifestem, amb dades i exemples, que existirà.

Fins ara l'apreciació de productivitat donada en aquest document és totalment particular d'aquesta secció sindical, és a dir, tant el compliment de la oferta com del servei és per nosaltres la prova de que hem incrementat la productivitat per la senzilla raó que la nostra xarxa, els nostre material mòbil i les nostres instal·lacions han crescut i hem hagut de fer el sobre esforç, sempre, de complir amb el servei i hem fet créixer l'oferta.

Ara donarem **raons legals** de que la nostra apreciació vers al terme productivitat es molt raonable.

Comencem per la seva definició segons textos de FUNCAS (centre d'anàlisis dedicat a la investigació econòmica i social i la seva divulgació, promovent l'Interacció entre l'esfera acadèmica i l'economia real) Fins i tot un centre privat, de la banca privada més concretament, diferencia molt entre la productivitat de l'empresa pública i la de la privada. Si volem ser parcials podríem haver agafat qualsevol text sindical que també fan el mateix, però volem ser seriosos i imparcials en la nostra proposta i per això no volem ser acusats del contrari.

Aquí les diverses **definicions del terme productivitat** en l'àmbit públic:

Definiciones diversas de productividad en **términos de eficiencia, eficacia, reducción de costes, calidad, desempeño, mejora de procesos o incluso evaluación de programas**. En ocasiones, la definición de la productividad que subyace a la determinación de indicadores se centra en las actuaciones y procedimientos, mientras que en otras hace un planteamiento más restrictivo

desde un enfoque económico que considera la **eficiencia con que se utilizan los recursos para producir resultados**. Esto ha llevado al uso de índices diferentes y con frecuencia poco comparables.

La medición de la productividad no tiene por qué implicar que sus incrementos sean siempre el interés supremo de la Administración. Podría ocurrir que **la sociedad valorara más la producción de más servicios o la mejora de la calidad de estos que el simple ahorro de costes** o la máxima eficiencia en su prestación. De hecho, existen voces que insisten sobre la inadecuación de poner el énfasis en la eficiencia al plantear la evaluación de lo público, porque hay otros **valores más importantes, como las garantías y la participación ciudadana, que harían inadecuado evaluar los logros de la Administración Pública única o predominantemente con medidas de eficiencia. Así, hay autores que insisten en la conveniencia de evaluar la eficiencia de lo público, pero señalando que el criterio último ha de ser el «éxito» o efectividad en el logro de los objetivos y políticas**

En el marco de la evaluación de políticas públicas, este esquema se amplía de forma interesante para la evaluación de la productividad. En efecto, en esa evaluación se plantea cuál es el antecedente ineludible de los recursos y por lo tanto el primer eslabón de la cadena de antecedentes y causas, la razón de ser de la intervención. La respuesta es que son las necesidades de la ciudadanía y de la sociedad o de alguno de sus grupos, los objetivos que se pretenden atender. Para ello se plantean las políticas y se determinan los objetivos, diseñándose un plan de actuación o programa. (Blasco 2009). La consideración de los objetivos de las políticas, programas e intervenciones en la Administración Pública va a ser, pues, una herramienta fundamental en la determinación de valor cuando se sustituye la actuación del mercado por el criterio y el proceso político en la asignación de los recursos, como es habitual en las actuaciones de la Administración Pública. De hecho, es en la determinación de los objetivos que se consiguen y de los logros de las políticas públicas donde se puede establecer el valor real de esas actuaciones y la productividad de los recursos asignados. Ahora bien, el cálculo de esa productividad va a requerir, de una u otra forma, la determinación del valor de los inputs y los outputs.

O sigui, en la línia defensada per aquest sindicat per valorar la productivitat del sector públic s'ha de tenir en compte el nostre servei a la ciutadania i els èxits de la nostra gestió del Metro en complir el servei assignat, aquest serà el que marqui el valor de la nostra producció. **És la societat qui valora la producció del nostre servei i no el mercat** i podem dir, ben clar, que els nostres paràmetres i indicadors per aquesta producció han de **ser un transport segur, eficient i confortable, i son aquests els que mes endavant ens donaran la raó de la nostra visió de productivitat al servei públic, i al metro mes concretament.**

Respecto a los outputs (resultados):

1. Los indicadores relativos a los aspectos operativos hacen referencia a procesos y actividades que cuando se los relaciona con los inputs que requiere su realización proporcionan indicadores sobre la **eficiencia de esas operaciones**. Indicadores como el **tiempo de espera en acceder al servicio, el tiempo de servicio desaprovechado por avería de los equipos o el número de expedientes procesados por unidad de tiempo y trabajador, son medidas que se consideran en esta categoría. Esas medidas, han de ser suficientemente específicas para captar adecuadamente las actividades de la unidad o servicio que se analiza y han de cubrir una buena parte de las actividades que se desarrollan en esa unidad.**

Continuem veient que **les mesures relatives en el servei públic són de temps, servei ràpid i intervals entre trens i hem demostrat que les dades ens donen la raó.** Veiem també, com

aspectes que hem destacat en aquest escrit, vers projectes i actuacions, es marquen també com productivitat a valora dintre de l'àmbit públic:

Aspectos específicos del servicio. Al determinar los indicadores sobre los elementos de salida es importante a considerar los diferentes aspectos valorados por los usuarios o la sociedad en cada uno de los estadios de la cadena (operaciones, resultados e impactos). Así, es importante atender **no solo a la cantidad** de servicio prestado sino también su **calidad, la facilidad de acceso al servicio o la equidad en los resultados para diferentes grupos sociales de usuarios.**

No parlem només de quantitat de trens, quilòmetres o estacions **si no** que també parlem de **qualitat, d'estacions accessibles al ciutadà, d'atenció al viatger** i en això hem produït un transport accessible i d'atenció immediata. **Valor afegit** podem donar ja que Metro no té competidor privat en el sector i que el seu nivell d'autoexigència és ja part d'una mesura positiva de productivitat a tenir molt en consideració, amb un sector públic en la diana de la ciutadania després de la pandèmia per les restriccions d'assistència presencial i la molt criticada assistència digital. Si parlem de seguir la via del text anterior podem afirmar que si agafem aquesta forma **de mesurar la producció en el sector públic, el valor afegit per treballador i treballadora del sector públic augmenta, tant si la productivitat del treball ha augmentat efectivament com si no ho ha fet.**

Si de tot aquest text tenim clar que la productivitat en el sector públic es basa en qualitat, atenció ciutadana, agilitat, voluntat de servei i el cobrir necessites bàsiques reals, Metro i la seva plantilla, incrementen la seva producció de forma que cada quilòmetre de xarxa, cada nou tren i cada nova estació que se'ns entregar per explotar és utilitzada de forma segura, eficaç i ràpida, senzillament treballem des de el primer dia en allò que ens ha encomanat la ciutadania i és el transports de viatgers en l'àrea metropolitana de Barcelona. En aquest sentit, la nostra proposta té una **clara voluntat de reconèixer** les línies que aquí hem marcat clarament **com increment de la productivitat en el sector públic. Vocació de servei, qualitat i eficàcia son tres paràmetres impossibles d'aconseguir si no es produeix bé i amb qualitat.** Per això que la nostra proposta va vinculada també a mantenir aquesta qualitat d'una forma senzilla i fàcilment ponderable.

En aquest punt passem a indicar un petit text, altre vegada de FUNCAS, on volem recolzar la nostra proposta, de present i de futur, com exemple de que no estem obrint cap via nova ni fent cap il·legalitat dintre dels serveis públics afectats per la LGPE.

Así, en la **Administración autonómica de la Rioja y en el Ayuntamiento de Logroño, lleva funcionando más de una década un complemento de productividad que se otorga a los miembros de las unidades que cuentan con certificación de calidad, durante el tiempo de su validez que puede ser renovada mediante las evaluaciones de seguimiento** positivas. Todos los integrantes de una unidad certificada reciben el complemento de productividad («de calidad» se podría decir), hasta que se produce el siguiente proceso de certificación. En caso de que se supere la renovación del certificado se mantiene el complemento, pero en caso contrario se deja de percibir.

TMB, Metro inclosa, manté diverses certificacions de qualitat, i és pot parlar que aquest ve condicionat pels objectius que aquest sindicat ha exposat com a principals eixos del que per nosaltres ha de ser un transport públic de viatgers. És per això que passem a citar el que per a SOLI han de ser els valors a tenir en compte en la valoració de productivitat/qualitat pel personal de Metro de Barcelona i de com s'haurien de valorar, i avaluats en cas de que ens pogués servir, si això es pacta, com a via per encabir una millora salarial per si més no recuperar el poder adquisitiu perdut aquests darrers anys.

Seguretat:

La plantilla de Metro es conscient que la seguretat tècnica i ferroviària és un dels factors més rellevants en la qualitat del servei, i per això es treballa en tot moment per la seguretat de les persones usuàries. Això ha sigut reconegut per les autoritats responsables dels serveis públics en la Llei Ferroviària de Catalunya en l'article 31.1 com "**d'interès general i essencial per a la ciutadania**"

El indicadors avaluables en aquest sentit seran:

– El 100% dels nostres trens estaran equipats amb sistemes de protecció automàtica de la marxa i tecnològicament alineats amb els sistemes de seguretat Ferroviària instal·lats en cada una de les nostres línies.

En aquest punt volem matisar que això serà sempre en instal·lacions entregades en condicions d'explotació i mai sobre sistemes embarcats, o de infraestructures, que estiguin en fase d'instal·lació o proves de funcionament.

Eficàcia:

En aquest punt es tindrà en compte el compliment de l'oferta (servei ofert) com a indicador de l'eficàcia. Res més eficaç, com a servei de transport públic, que facilitar al màxim la mobilitat dels usuaris i usuàries de la nostra ciutat.

Els indicadors avaluables en aquest sentit seran:

– El compromís a realitzar els serveis programats amb els indicadors pactats entre les parts.

En aquest sentit, volem puntualitzar que la reducció d'oferta i del servei per part de les autoritats polítiques i públiques o les obres i talls de línies per millora la nostra infraestructura no seran avaluades en aquest punt doncs no depenen de la plantilla.

Accessibilitat i Confortabilitat:

Amb la finalitat que tothom pugui gaudir del servei d'una forma confortable, hi ha un compromís a fer les accions necessàries per a facilitar la mobilitat de totes les persones usuàries a les instal·lacions de la xarxa. Així mateix, aplicar les millores d'accessibilitat per a la flota de trens i estacions, treballant per una comunicació accessible en l'àmbit del metro.

Els indicadors avaluables en aquest sentit seran:

- Compromís a oferir el millor tracte possible a les persones usuàries i en especial atenció a les persones amb mobilitat reduïda, treballant per atendre a les persones usuàries amb discapacitat intel·lectual, i assolir l'accessibilitat universal al màxim nombre de col·lectius. Facilitar l'accés i ús, minimitzar les fallades d'ascensors i escales mecàniques en funcionament. Continuar treballant cap a una xarxa de metro 100% accessible i una formació en mobilitat a tota la plantilla de Metro.

- Facilitar l'expedició i validació de tiquets, compromís de que les persones usuàries disposin del major número de les distribuïdores i de passos de peatge en funcionament, minimitzant les fallades i facilitant alternatives quan així es requereixi.

Aquests marcadors no seran tinguts en compte si les infraestructures no estan ja entregades per l'explotació o no estan disponibles per motius com obres, instal·lacions o avaries alienes al personal de Metro i en els cassos de sistemes de manteniment extern.

Cap dels tres indicadors anteriors podrà ser avaluat, i per tant no contarà en el total anual, els dies que estiguin convocades vagues o mobilitzacions laborals que estiguin legalment convocades i afectin a la plantilla de Metro, al ser aquest un dret constitucional

Aquí tenim el que per nosaltres es la translació íntegra del concepte de productivitat en l'àmbit de la nostra empresa (seguretat, eficàcia i confort) i que podrien conformar perfectament els tres pilars de qualitat en el nostre servei. Tots tres conformen el que la ciutadania dels segle XXI de la nostra ciutat demana quan decideix que Metro sigui el seu transports habitual o de forma puntual.

Fins aquí la nostra presentació i definició del que aquest sindicat considera una via més que legal per establir, entre les parts, marcadors avaluable, clars i transparents per negociar el que ara mateix passarem a proposar a la taula de conveni.

En virtut de l'article 24 punt dos de la LGPE, en el seu apartat de increments no topats per l'article 19 punt dos, volem que dintre de les tres possibles exclusions utilitzem la de "incremento de la productividad" de la forma aquí explicada i que esdevingui una prima fixa, anomenada de producció, qualitat, eficiència o el nom que aquí pactem, que sigui d'abonament a 16'33 des de la signatura de conveni i de caràcter retroactiu al 1 de gener de 2023, amb la condició que aquesta prima es mantindrà sempre i quan dos dels valors de seguretat, eficàcia i accessibilitat/confort siguin acompanyats, amb els marcadors aquí exposats com exemple.



SINDICALISME COMBATIU

