

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**.

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-quilòmetres útils"**.

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, 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.

Existeixen molts projectes que ja estan en marxa i altres pròximament, tant amb inversió interna com externa, amb una expectativa dintre del marca 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 direcció 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.

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. **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**. Com a **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.

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.

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 avaluable 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'exploració 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 avaluable 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 avaluable 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 acomplerts, amb els marcadors aquí exposats com exemple.



SINDICALISME COMBATIU

