

QUÈ FER AMB TMB?
Germà Bel
(Publicat en *La Vanguardia*, 14 de febrer de 2012)

Aviat tindrem una nova vaga del transport públic operat per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), la major operadora de transport metropolità. La vaga coincidirà amb el Mobile World Congress, que aporta valor a l'economia i al benestar de Barcelona. Res que objectar a l'exercici del dret de vaga, imprescindible en un Estat modern. Això sí, fóra desitjable una regulació específica de la vaga en els serveis públics, ben diferents dels bens i serveis privats.

Necessitem més informació sobre les condicions laborals i salarials de TMB, en tots els nivells. La disponible indica que les condicions salarials són molt superiors a les del conveni col·lectiu provincial del sector. Són, certament, ben superiors a la de les empreses privades que operen ben be el 40% de les rutes d'autobús metropolità a Barcelona. Les taules salarials bàsiques donen només una descripció parcial i limitada sobre les remuneracions totals. Els complementos i plusos són tan variats que fan necessari –literalment- un llibre-guia per seguir-los. També el número de pagues extra. Els salaris a TMB són molt superiors a altres feines finançades públicament, com els professors d'educació secundària, pot ser la feina més estressant en els serveis preferencials.

Els problemes a TMB no tenen sol·lució fàcil, perquè són estructurals. L'empresa necessita reformes profundes, que sembla no poder afrontar en la seva forma organitzativa actual. Potser la complexitat d'estructures directives i les pràctiques 'remuneratives' en àmbits com el Consell d'Administració perjudiquin el lideratge necessari per impulsar la reforma. Per tan, s'haurien de provar altres vies, com estendre la concessió privada de serveis que ara fa TMB.

Vull ser precís en aquest punt. L'anàlisi econòmica troba que no hi ha diferència significativa general de costos entre producció pública i privada de serveis públics locals. Així ho mostren molts articles acadèmics recents de tipus empíric, fets amb tècniques robustes. Jo mateix n'he publicat uns quants amb aquest resultat. Per això, una recomanació inicial quan un servei públic no funciona be i/o costa massa és la reforma interna, que exigeix el compromís de direcció i treballadors (i usuaris). Tanmateix, quan la reforma interna és impossible, la privatització esdevé una alternativa raonable. El seu punt fort és que introdueix el risc de fallida financera de l'empresa, i això en disciplina la gestió.

Les vagues a TMB són massa recurrents. I els seus costos, pagats amb els preus dels bitllets i –sobre tot- els impostos, són excessius. La crisi pressupostària, que ha afectat tants aspectes de la nostra vida, també afecta aquest, encara que hi ha actituds que semblen d'un altre món. Els sindicats convocants, grups d'interès legítim –però privat-, privatitzen en benefici particular un servei públic. No és el primer cop que passa. I alguna cosa s'haurà de fer, doncs la resignació i la indiferència no són opció.