



DESPRES DE LA MUNICIPALITZACIÓ I LA VAGA

EMT, l'esperança mecànica

Antiga Saltuv i ara EMT, la societat del transport urbà de València és un sac sense fons i un malson per als usuaris. Després d'una llarga i accidentada vaga, de nou ha tornat la calma a l'empresa, però els plobemes clau continuen sense resoldre.

Joan Pomares

«**A**questa nit, com en els pitjors temps de la dictadura, les 'forces de l'ordre'... han realitzat una càrrega brutal amb vehicles, porres, culatades...». Era un full informatiu del Comitè d'Empresa de l'EMT. «Per provar de trencar la vaga que mantenim, 12 ferits greus, 7 detinguts i més de 100 contusionats, ha estat el balanç de la gloriosa croada policial». València no recordava des de feia anys una intervenció policial tan dura.

Els dies anteriors havien estat molt tensos. Amb una vaga intermitent que havia complit perfectament el seu objectiu: negociar. I negociar bé, amb els nous propietaris de l'Empresa Municipal de Transports de València: l'Ajuntament. Però la fortíssima càrrega augmentà la conflictivitat encara més i les qualificacions del comitè

Antonio Infante, dirigent de CCOO de l'Horta.



JORDI VICENT

d'empresa per als vice-presidents de l'empresa —el regidor de trànsit («l'inepte senyor Cabrera») i la regidora d'Hisenda («l'escaladora senyora Clementina»)— atacaven també l'alcalde Ricard Pérez, president de la Companyia, i la gerència. Salvador Blanco, regidor del PCPE, acabava, doncs, dirigint-se així al seu col·lega de Trànsit en una carta oberta: «Sr. Cabrera, és vostè responsable de l'apallissament amb ferits i de la detenció de treballadors... Tinga un gest de decència personal i política: dimitesca, ja que és patent la seua incapacitat».

El llarg conflicte ha enfrontat totes les famílies polítiques: els lermistes contra l'Esquerra Socialista, els gardistes contra els carrillistes o prosoviètics; la UGT contra CCOO, el comitè contra les seccions sindicals, i els treballadors contra l'opinió pública, per haver estat presentats oficialment com una amalgama anarco-soviètica, en un intent clar de desprestigi i aïllament. L'Ajuntament tampoc no



tano



tano



tano



tano



tano



tano

GANDIA

havia dubtat a contractar fins 80 autobusos privats per fer front a la vaga, amb una despesa de quatre milions diaris i amb risc de «clara il·legalitat municipal», davant l'exercici d'un dret constitucional.

El conveni es firmava unes hores després i l'alcalde, en una salutació de matinada davant de totes les parts anunciava que amb la signatura s'entrava «d'una forma definitiva i irreversible en el camí de la racionalització del transport públic». Entre els punts principals acordats: increment del 8,56 per cent per als nivells més baixos de la plantilla, plena garantia de treball per als 102 «excedents», creació de 80 noves places de conductors i cap sanció. Tots demostraven satisfacció.

L'empresa de transports ja municipalitzada s'havia fundat el juliol de 1964 amb el nom de Saltuv —Societat Anònima Laboral de Transports Urbans de València—. La constitució havia significat un gran acte propagandístic per a la dictadura, que pretenia, així, demostrar la possibilitat de «convertir-nos de simples obrers en propietaris dels nostres mitjans de producció i traspasar el mur que molts jutjaven infranquejable entre el treball i el capital», segons consta en la primera memòria anual.

La formació, aparentment progressíssima, havia comptat amb el suport dels grans capataços del verticalisme i amb l'encoratjament del ministre de Treball, Jesús Romero Gorria, i del gran latifundista oliverer i cap de la Falange, José Solís Ruiz. Utopia i paternalisme demagògic que comptà, a mes, amb la presència de Juan López, ex-ministre republicà de la CNT, al qual van proposar venir de l'exili per tal de gestionar el funcionament de la «democràtica» societat.

Constituïda gràcies a 60 milions de capital social, en forma de crèdits personals cedits als treballadors des del Fons Nacional de Protecció al Treball, els empleats mai no podrien posseir més del 49 per cent de les accions, controlades majoritàriament per la Fundació Laboral de Transports Urbans de València (FULTUV), la major capitalitzadora del transport urbà i interurbà de València. Quatre prohoms franquistes eren clau per a la gestió. I per al seu gran fracàs: Joaquín Alcaraz, Antonio Arnedo, Juan Bolado Roses i, fonamentalment, Macario Bolado —*ex-divisionario azul* i íntim de Solís i Gorria— els quals pertanyien paral·lelament a les direccions de Fultuv i Saltuv.

Tot i que Macario perdria la presidència de Saltuv el 1977 i la de Fultuv, la seua societat mare, l'any següent, la continuïtat dels vells dirigents del directori franquista en Saltuv ha estat denunciada repetidament pels sindicats. Aquesta continuïtat alerta, no pel seu passat antidemocràtic, sinó pel seu permanent paper de pèssims i deficitaris gestors, encara en actiu. Així, la Federació del Transport de la UGT ja havia denunciat amb pèls i senyals «la continuïtat en llocs clau de persones que, durant la dictadura, hi accediren per la seua ideologia franquista», algunes de les quals podrien posseir encara permisos d'armes i que, ara, «s'han adaptat a actituds democràtiques per continuar amb el control de la direcció», fins i tot, mitjançant «la infiltració en les centrals de classe». Per tant, deien, «la màfia s'havia mesclat amb hàbits, prebendes i costums propis del règim passat». Macario Bolado hauria estat el principal impulsor d'aquesta política de continuïtat i camuflament verticalista.

Així, homes de la saga franquista —independentment de la seua afiliació actual— serien encara, amb l'EMT municipalitzada, Emilio Bolado —fill del «teòric»—, Ramón Ruiz —cap de personal—, Hilario Rodríguez, Matías Benlloch, Martínez Puertas, Elías Izquierdo, Maines, etc. Els quals han durat moltíssim més temps del que aguantà Miguel Molina, expert en transports, que aconseguí bones simpaties de les forces progressistes i dels sindicats quan, com a gerent, va voler canviar el rumb de la caòtica gestió.

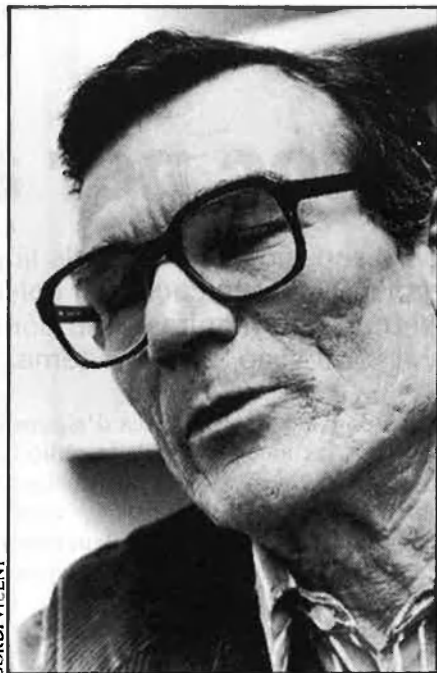
Però, anem a les xifres. Els comptes de la societat creada quan Rincón de Arellano era alcalde de València no han pogut ser més negres. Llevat d'uns tímids beneficis en els nou primers anys —marcats pel màxim de 23 milions guanyats en 1968 i els 15 del primer exercici—, a partir de 1969 s'opera un profund descens que comportaria una ràpida descapitalització i un saldo creixentment negatiu, any rere any. Un dèficit en progressió quasi aritmètica que la pèssima gestió financera ja no salvaria mai. Fins als 772 milions perduts el 1980 o els més de 900 amb què va concloure el balanç de 1984.

Igualment, la plantilla també descendí. I mentre que en 1964 es componia de 1.738 treballadors i tècnics, el 1978 ja decreixia fins a quedar-se en 1.132, per passar als 1.045 actuals. Així mateix, els viatgers, per diverses i nombroses causes d'un servei deficitari, han anat disminuint cada any,

malgrat l'augment de la població i de l'amplitud en l'oferta de línies. Causes com la irregularitat horària, la lentitud del trasllat, l'antiguitat mitjana de la flota —amb els successius accidents (recordem els 752 de 1978), avaries o «fora de servei»— i incomoditats impròpies per a la vida actual han fet, doncs, que aquest servei bàsic haja costat als valencians i al seu Ajuntament tots aquests centenars de milions que, segons el plec de condicions firmat en el moment de la concessió —que hauria expirat l'any 2014— estava obligat a sufragar i que, d'altra banda, s'haja arribat a un desastrós present per a una empresa municipalitzada amb un passiu de 4.291 milions de pessetes i un deute a la Seguretat Social (per impagament de quotes dels treballadors) avalua en 3.200 milions. I el patrimoni del qual, segons un estudi de 1985, a penes pot valorar-se en uns 800 milions.

I ara que la Saltuv és EMT i que el conflicte ha acabat, cal fer-ne balanç. Antonio Infante, de la Unió Comarcal de l'Horta de CCOO, ens comenta: «La càrrega-desembarcament de

Quan Andrés Jiménez Collado, militant de les CCOO i del PCE, fou elegit president del consell d'administració per a l'ex-Saltuv, suposà una gran esperança. Però una petita cor-

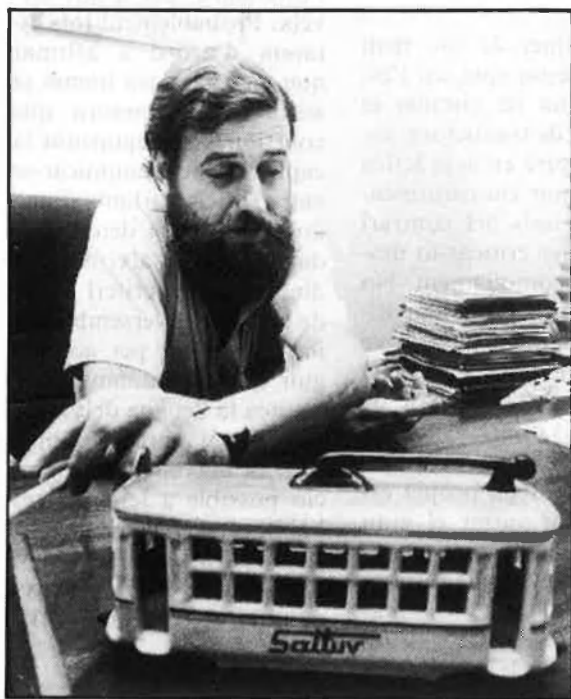


JORDI VICENT

plantilla de conductors... Amb totes aquestes mesures, augmentaria el nombre d'usuaris. Però, de tota manera —precisa—, els costos de l'estaf directiu són molt elevats respecte als costos de producció, de mecànics, conductors, etc. Mentre que a Barcelona o Saragossa, hi ha un cap per cada quinze treballadors, ací n'hi ha un per cada set. A més, els tallers són tercermundistes, hi ha autobusos amb divuit o vint anys de vellesa... És difícil, així, la rendibilitat».

Per la seua banda, Joaquín Navarro, un històric del transport des de la clandestinitat i membre del comitè de l'EMT, pensa que «al llarg del conveni hem pogut demostrar la connivència entre l'empresa i alguns de CCOO, per acabar amb gent del sindicat que molestava. Saltuv —diu ara davant la nova pregunta— no ha estat mai dels treballadors. Era de Bolado i el seu equip. I la seua promoció encara continua. Ara pèrits, caps, i quasi tots estan afiliats al PSOE o a la UGT. Ells hi han col·locat la seua família, els amics... ¡I el poble, pagant!» «¿El dèficit? Ve per la mala gestió i per tot l'enxufisme que l'empresa fa temps que arrossega. Hi ha muntions de caps que no fan res i cobren sous desorbitants. I entre caps i inspectors són més de cent».

José Cabrera, regidor-delegat de Transports i vice-president d'una EMT de la qual trenta-tres regidors formen la junta general d'accionistes, també es mostra, d'una altra manera, satisfet pel desenllaç de la vaga, «que ha introduït el conflicte justament quan estàvem municipalitzant». Al seu parer, l'anomenada «racionalització» ha passat ja per tres punts: «els excedents per tecnologia que, segons vam veure, eren 106 treballadors de l'empresa, als quals hem garantit el lloc de treball en l'Ajuntament. En segon lloc, realitzar un còmput anual que equilibra l'excés d'hores extraordinàries existent i que ens permetrà reduir aquesta despesa i contractar 80 nous conductors. I, en tercer lloc, i per al futur, la racionalització de línies i tarifes: des de realitzar els futurs combinats amb el metro fins a la incorporació d'uns 75 autobusos, que entraran en servei aquesta tardor vinent. I passarem, a més, a una flota de cinc o sis anys d'edat mitjana. Una flota de les millors amb la qual ens acostarem a allò que ha de ser una empresa digna per a aquesta ciutat. ¿Temps? En quatre o cinc anys desenvoluparem el pla de l'empresa». Un pla que costarà uns 15.000 milions de pessetes durant el pròxim lustre. □



Dalt, Joaquín Navarro, un històric del Transport. Baix, José Cabrera, regidor de Trànsit de l'Ajuntament de València.

rupció i una certa actitud arribista —sou altíssim, cotxe oficial, etc.— esquinçà ràpidament les il·lusions de molts sindicalistes. «Queden —diu Antonio Infante— pràcticament els mateixos que hi havia: franquistes que, com a caps de personal o de serveis, són els que realment manen. Per exemple, per garantir la pròpia col·laboració i la dels seus amics, abans de la municipalització arribaren a crear quatre noves xefatures que no hi havia en cap altra empresa».

«¿Dèficit? Home, nosaltres pensem que una empresa de servicis públics difícilment pot deixar de tenir-ne. Ara bé, el problema és millorar el servei, perquè el bitllet és polític». I amb aquesta finalitat planteja: «La necessitat de millorar el transport en el seu conjunt (respectant el carril bus i els aparcaments per a una major fluidesa), comptar amb un major nombre d'autobusos (amb més freqüència de pas i més regularitat), augmentar el nombre de la

la policia es va fer, no hi ha cap dubte, amb el beneplàcit de l'Ajuntament. I el delegat del govern, senyor Burriel, ja la tenia preparada amb l'empresa, de segur. Per a ell, peça bàsica en la llarga negociació, «la vaga ha tingut un resultat satisfactori al cent per cent. I ha estat un èxit perquè s'hi ha reconegut tot el que deia el comitè. Ara —diu— tothom es felicita pel conveni».