

LA LOCOMOTORA

**Adiós
ferrocarril
público,
adiós**



Sumari

Pàg. 3 i 4
I51LA, se acabaron las reuniones técnicas...

Pàg. 5
Caça de bruixes

Pàg. 6 i 7
Propuesta SEMAF IL51

Pàg. 8 i 9
¿El estado de gestación es una situación embarazosa?

Pàg. 10 i 11
Descobrint a...

Pàg. 12
Pongamos que hablo de Madrid

Pàg. 13
Escrito a Pere Calvet

Pàg. 14
Planes de pensiones

Pàg. 15
A quién le importa el coste económico

Pàg. 16 i 17
La locomotora pregunta tú respondes

Pàg. 18 i 19
Entrevista a Antonio Camacho

Pàg. 20 i 21
Locomotora 255.01

Pàg. 22
Cena fiesta Ramón y Juan

Pàg. 23
Semaf a les xarxes

Pàg. 24
La Pachanga

EDITORIAL

Dos preguntas:

¿El ferrocarril como servicio público en exclusiva tiene sus días contados?

Es más que probable que sea así, las directivas europeas obligan a sus países miembros a liberalizar el transporte ferroviario a partir de 2014 para dar cabida a empresas privadas a participar en dicho transporte, todo depende del grado de privatización y la forma en que se lleve a cabo, pues según ordena la ley del sector ferroviario la empresa que quiera operar por las líneas de interés general debe aportar la tracción, esto es, poseer su propio material y personal para explotarlo y teniendo en cuenta que transcurren unos cinco años desde que un tren se diseña hasta que está listo para circular más su coste, que no es precisamente bajo, resulta complicado para cualquier empresa operar si empieza desde cero. Pero siempre es posible encontrar una solución para que el inicio de explotación por parte de un operador privado no se vea gravado con grandes inversiones y se realice con carácter inmediato, aquí entran en juego los ROSCO'S, empresas que gestionan el material ferroviario existente y que tienen potestad para alquilarlo o venderlo. En el caso que nos ocupa, si el operador público dispone de material excedentario podemos pensar que es razonable poner en movimiento estos trenes que ahora están parados, pero debemos tener en cuenta cómo afectaría dicha explotación al ferrocarril público, en mercancías (ya liberalizado su transporte) sería imprescindible aumentar el número de toneladas a transportar, habría que ganarle terreno al transporte por carretera para aumentar la cuota de mercado, pues a fecha de hoy no hay posibilidad de negocio con el porcentaje que se transporta por tren. En el caso de viajeros la cosa cambia, no es posible aumentar en grado significativo el número de personas que se mueven en tren, no hay viajes para más empresas, por lo que si el operador público alquila sus trenes, obviamente pierde las relaciones de explotación (por supuesto solo las que hoy son rentables) que adquiriera la empresa privada, alquilamos vehículos y perdemos tantos viajeros como plazas alquilamos, por lo tanto nos vuelven a sobrar vehículos, la lógica tiene aquí un grave problema.

¿Es posible mantener la misma calidad en el transporte ferroviario dejando a un lado criterios de beneficio social y ciñendo su explotación estrictamente a criterios de beneficio económico?

Claramente no, en el primer caso el objetivo es el transporte de viajeros y mercancías con carácter global, en base al derecho que todo ciudadano tiene a estar comunicado, aquí queda definido el término "calidad" y nadie debe verse desposeído de este derecho, en el segundo las condiciones de explotación rentables condicionan dicho carácter global, ya que la rentabilidad pasa a ser el único objetivo, las líneas ideales para su explotación por las privadas seguro que hoy no son las deficitarias. Por otra parte, rentable y seguro difícilmente van juntos, la rentabilidad pasa por reducir los costes de explotación y es fácil dejar de invertir en aquello que el usuario no ve y que al final sufre tal degradación que llega a ser totalmente ineficaz, podemos poner por ejemplo los casos de dos países que llevaron a cabo la privatización total con nefastos resultados que se traducen en accidentes con consecuencias fatales, Argentina y Reino Unido.

SEMAF defiende el ferrocarril público, no olvides que todos estamos a expensas de la ocurrencia del político de turno, que todo aquello que circula por las vías es susceptible de ser privatizado y que defender el ferrocarril público nos interesa a todos, por su calidad, por su/nuestra seguridad y por nuestro puesto de trabajo.



Jordi Giménez Martín
Secretari de Negociació Col·lectiva del SEMAF a FGC

I51LA se acabaron las reuniones técnicas, se acabó el diálogo



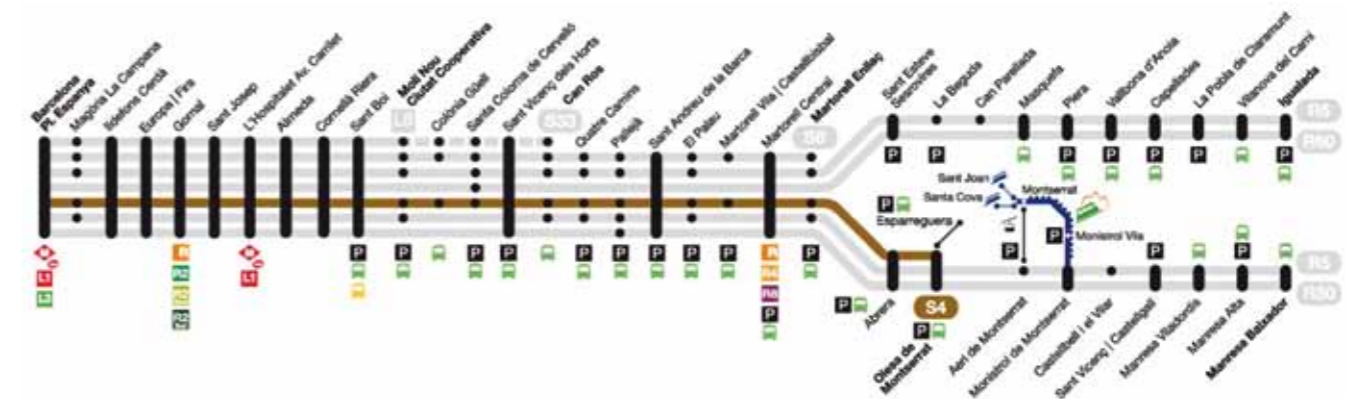
Ya en la primera comisión de seguimiento del I51LA, en la que la empresa aportó las primeras y escasas informaciones sobre la nueva malla y nuevos turnos para este itinerario, cuando hablaban de su aplicación, curiosamente siempre utilizaban la palabra implantación, esto nos hizo sospechar lo que al final ha sido una realidad, su implantación sin contar para nada con SEMAF. En esa primera reunión le pedimos al Jefe de Relaciones laborales que definiera claramente si la empresa ya había tomado la decisión de implantar los turnos que aportaron, o si al contrario estaban dispuestos a aceptar una propuesta trabajada por SEMAF, la respuesta fue contundente y engañosa, nos dijeron que no querían implantar nada y es más, nos animaron a que nos esforzáramos y presentásemos nosotros una propuesta sin haber casi tiempo para ello.

La estrategia que tomaron era clara, no querían que aportásemos nada, nos entregaron la información básica para poder trabajar muy tarde, y buscaban nuestra frustración al no poder presentar algo a tiempo con cara y ojos.

Nosotros por nuestra parte no íbamos a trabajar en una propuesta que sabíamos que no nos iban a aceptar simplemente por hacerla nosotros, pues suponía un esfuerzo muy grande para que quedase en el olvido. Pero aún así lo intentamos y lo hicimos. Aún habiéndose implantado ya los nuevos turnos, se realizaron varias reuniones técnicas con el área de FGC Operadora donde se nos decía siempre que nuestra propuesta de turnos era más cara para la empresa, nos engañaban para que abandonáramos, pero nosotros en ningún momento desistimos de continuar adelante con nuestra propuesta y la fuimos mejorando, incluso traspasamos la línea roja, ajustándola y consiguiendo una propuesta más propia de la empresa que de los trabajadores. Todo esto ha hecho que nuestra propuesta sea más productiva que la implantada actualmente, y que suponga un ahorro de 60.000 euros anuales para la empresa, hecho que al final han reconocido.

La propuesta de SEMAF aparte de ser más económica, es más optimizada, equitativa y mantiene la residencia de tarde en Sant Boi e iguala las condiciones laborales de los maquinistas de todas las residencias de LL-A, además de facilitar y respetar la conciliación familiar de las parejas de trabajadores y trabajadoras de FGC que han visto como la empresa con este cambio les ha perjudicado en su vida familiar y laboral.

Todo este proceso de reuniones siempre ha estado supervisado por la Dirección General de FGC, y lo que nosotros entendíamos como un gesto de responsabilidad y compromiso con SEMAF, al final ha vuelto a ser una farsa para demorar en el tiempo el rechazo definitivo de un excelente trabajo realizado altruistamente para beneficiar al colectivo de maquinistas sin gastar un céntimo más, como se nos pedía desde un principio por la dirección de la empresa.



Coordinadors del butlletí:
Isabel López de Antonio
Sandra Gonzalo Jara
Rebeca Fernández Carrillo

Composició:
Isabel López de Antonio
Eduardo Sutil Fernández

Il·lustració:
Manuel Sierra

Support Lingüístic:
Daniel Benavides Ruiz

Disseny i Producció:
S.E.M.A.F.

Equip de Redacció:
Jordi Giménez Martín
Eric Colls Hinestrosa
Carlos Arenas Soto
Isaac Tresens Quilez
Jordi Contreras
Oriol de la Vega
Maribel Zamora Ruiz
Daniel Benevides Ruiz

Se nos dijo que cuando se acabaran las reuniones técnicas, si no había un entendimiento en el cierre de los números, nos podríamos reunir para revisarlos y compararlos, y así fue, pero ya no nos recibieron con la misma simpatía de las reuniones anteriores. Ahora les estábamos incomodando, pues no tenían argumentos creíbles para dar su rechazo final a nuestro trabajo, los únicos argumentos que pudieron darnos dejaron mucho que desear por la falta de coherencia y veracidad, nos dijeron que habían dos turnos que acababan la jornada después de las 15'30 horas (el acta de criterios permite que hasta un 15% de turnos que no cumplan esta norma), y que habían tres turnos parciales que excedían su jornada de 6'30 horas (un criterio de empresa no escrito que curiosamente la empresa incumple cada vez que hay partidos de fútbol, congresos u otros eventos que requieren aumentar el servicio de trenes) y que con esto incumplíamos con lo dispuesto en el acta de criterios para la elaboración de turnos de viajeros ¡todo mentiras!

Ante esta situación, y ante la afirmación del Director General de que él aplicaría la propuesta mas económica para la empresa, sólo nos queda sacar nuestras propias conclusiones y llamar las cosas por su nombre.

Quiero señalar también que después de haber implantado el nuevo itinerario y los nuevos turnos, hemos podido constatar, y así se lo hemos hecho llegar a la Dirección de FGC, que la malla es un auténtico fiasco por no llamarlo de otra manera, han reducido tanto los trenes que es-

tamos dando un servicio nefasto a nuestros clientes, pues estamos obligándoles a viajar hacinados como ganado en los trenes directos y en horas punta, cuando por otro lado en muchos turnos perdemos horas de conducción circulando como viajeros.

Supuestamente, todos estos recortes efectuados solamente en el personal de conducción, son para justificar ante la sociedad que se está dando un servicio público responsable, porque antes circulaban muchos trenes semivacíos en horas valle, y de esta forma reducen el gasto anual de maquinistas en unos 350.000 euros. Pero, por el contrario, no se ha reducido el número de directivos de FGC que siguen siendo 92, y que cada año sin excepciones siguen cobrando 680.000 euros en bonus por los objetivos que cumplimos todos los trabajadores de FGC (según nos ha informado el Director General) y que no están sujetos a ningún tipo de reducción a consecuencia de los últimos Reales Decretos, todo lo contrario que nuestros salarios. Y para colmo, en los últimos días se ha publicado la noticia de que FGC ha invertido 2.400.000 euros en la ampliación de capital social en las pistas de esquí de Vallter 2.000 para obtener así un 51% de la participación en estas pistas. Ahora ya sí que me han matado, yo creía que FGC era una empresa ferroviaria y que donde teníamos que invertir era en la ampliación y mejora del servicio ferroviario ¡qué alguien me lo explique porque yo por el momento no entiendo nada! compañeros ¿tendremos que hacernos monitores de esquí?



Caça de bruixes

Equipo de redacción

Feia temps que a Ferrocarrils vivíem en l'anomenada "pau social". Els bons resultats, com sempre, juntament amb les retallades salarials i socials mantenien la línia fina de la concòrdia i el bon treball fet. Aquests treballadors trèiem el servei diari encara que cobràvem molt menys i la insatisfacció era palpable. Però, des de fa unes setmanes, casualment coincidint amb l'anunci d'eleccions al Govern de Catalunya el 25 de novembre, s'ha començat una campanya de caça de bruixes. Si els treballadors aguàvem tanta retallada només era perquè ens agrada aquesta feina i pels companys, però ara sentim com ens persegueixen per no res, pensa'n què treure'm el servei?

Quan un inspector dedica els caps de setmana a buscar qui fuma fóra de les estacions, com condueix cada maquinista, on para el cap d'estació al llarg de les 8 hores de torn... comprenc que ningú el respecti ni el valori com cap, resulta que només serveix per perseguir i assetjar, quin malnom deixa als bons inspectors que treballen dia a dia.

De fet, no s'entén com fa uns mesos es recol·locaven i reduïen els inspectors, la realitat és que hi ha els mateixos que abans i tres més; clar ara entenc perquè a tracció hi ha inspectors que no tenen ni faba d'un tren, es que són els que han de passejar-se i ficar-se de cabina en cabina per mirar si el maquinista porta diaris a terra, si troba el seu mòbil personal, si la finestra està oberta... qüestions fonamentals per la seguretat ferroviària, això sí, els monitors encesos nit i dia, això no distrau als maquinistes. Es clar que a la zona urbana tenir la llum encesa de cabina és sospitos, però portar una tele encesa i el seu reflex il·luminant tota la cabina és molt segur...



El que no sabem és si aquest intent de persecució i assetjament laboral és idea de les altes esferes o si els petits caps volen posar-se medalles amb la sang dels que un dia van ser els seus companys, o si la rancúnia o l'amargor guien els seus actes penosos. Sigui com sigui no fan llàstima, només fàstic, perquè quan hi ha una incidència qui treu endavant el tema som nosaltres, la satisfacció del client es pel nostre treball i fent això ens treuen les ganes de tot, jo faré el que està marcat, res més. Hi ha molta gent pensa així i ara comprenc el perquè, només que cada cop som més que no ens deixarem la pell per gent que després no valora la nostre feina sinó que ens jutge sense saber-ne res de nosaltres, doncs esperarem a veure com normalitzaran les incidències els caps carregats de despotisme... Quan s'ha de recorre a aquests mètodes es perquè no estàs valorat ni pels de dalt ni pels de sota, així que a contar els dies que et queden...

S'ha de dir que hi ha inspectors que passen les incidències amb els treballadors, col·laborant i coordinant, que passen més hores que la catenària al peu del canó encara que el banyin en cafè o vaguin en màniga curta en plena nevada. A aquests son els que jo anomeno caps, i per ells si em sabria greu no estar a l'alçada de les circumstàncies, perquè han demostrat que saben del tema i ens tracten com persones i valoren la nostra feina, aquests es van guanyar el respecte que els que mai tindran els que volen ficar por.



Propuesta SEMAF IL5 I



Albert Pons Cano
Secretari Sindical del SEMAF a FGC

El pasado 28 d julio se instauró el itinerario 51 de la línea Llobregat - Anoia. Es el primer itinerario en que se reduce el servicio, teniendo una mayor incidencia entre las 10 y las 13 horas los días laborables y sobretodo los sábados y festivos. En los anteriores itinerarios sucedía todo lo contrario, puesto que al inaugurar un nuevo trazado de vía doble permitía un aumento considerable de circulaciones.

Esta reducción conlleva una reducción de 5 plazas fijas del grupo 1 (se pasa de 97 a 92) se mantienen las 17 plazas de suplente de vacaciones, aunque podría haber alguna más, y se elimina una plaza del grupo 2 de contratación. Esta situación al principio de la negociación fue rechazada por el conjunto de sindicatos, pero al existir 7 plazas vacantes en el itinerario 50 (2 plazas fijas + 4 plazas de suplente de vacaciones + 1 plaza de grupo 2) junto con cinco compañeros que han causado baja como maquinistas

(4 han ingresado en otras áreas + 1 que se ha jubilado), se ha podido recolocar a toda la plantilla. De ocho maquinistas ocupando plazas provisionales en el grupo 2 se ha pasado a tan sólo 2.

Una vez superada esta dificultad estudiamos profundamente la propuesta de la RDE. Incomprensiblemente, y sin motivo aparente, se deduce que hemos retrocedido seis años en el apartado de turnos fijos. No se implantan en la residencia de Manresa, única en toda la línea Llobregat-Anoia, donde no se había conseguido después de cuatro años reivindicándolo, sino que en la de Sant Boi que ya lo disfrutaba hacía muchos años, desaparecen dos plazas y las seis restantes se convierten en rotativas junto con otras seis de Martorell - Enllaç. Ante la preocupación de todos los maquinistas, el colectivo SEMAF elabora una propuesta de contenido de turnos y rotaciones de descansos con las características descritas en los cuadros:

• CONTENIDO DE TURNOS

- Todos los turnos disponen de un mínimo de 14 minutos en Plaza Espanya (con una media de 18), incluso en hora punta entre circulaciones para poder asumir pequeños retrasos o incidencias. Actualmente algunos turnos disponen de cinco minutos, incluso después de realizar un directo en que la incidencia puede ser mayor, para cambiar de vía ya que no siempre coincide con la rotación de material. Esto provoca que algunos trenes salgan con retraso o que se utilice al reserva de Plaza Espanya.
- Los turnos totales se ajustan lo máximo posible a ocho horas en su totalidad.
- Los descansos principales son más equitativos, siendo de una hora de media (mínimo 50 minutos) entre la cuarta y quinta hora del turno, y disfrutando de un segundo descanso de 30 minutos en la mayoría de turnos.
- Los turnos parciales tienen un mínimo de 5 horas 30' y un máximo de ocho horas con un descanso mínimo de 25 minutos proporcional a la duración del turno. La suma de varios descansos da una media de una hora.
- Algunos turnos parciales, con horario de tarde en servicio 000 de unas 5 horas 30' de duración prolongan en servicio 100 por necesidad del servicio sin tener que incrementar más turnos parciales de corta duración.
- La mayoría de turnos, ya sean totales o parciales, realizan un directo.
- Todos los maquinistas de todas las residencias y turnos, realizan todo tipo de trayectos.
- El maquinista de depósito en horario nocturno no realiza ninguna circulación por orden de servicio, sino que solamente circularía por causas excepcionales. Actualmente se ausenta del depósito dos días a la semana entre las 23 h. y la 1 h., momento en el cual se realizan muchas maniobras de apartado de material, dejando todo el trabajo y la responsabilidad al ayudante de depósito.
- Dos turnos de Martorell, uno en horario de mañana y otro de tarde, realizarían maniobras en Martorell - Enllaç reforzando así el servicio de depósito. Aparte de las maniobras convencionales, se realizan circulaciones extraordinarias por cambios de materiales a Olesa, trenes con personal del taller (pruebas) a Olesa, cambios de locomotora en la factoría Solvay, presencia en la aguja 14...

• ROTACIONES DE DESCANSOS

- Todas las plazas de la propuesta de Semaf disponen de un turno fijo.
 - Todas las residencias tienen la misma rotación. Agrupamos cinco plazas de tal manera que en 35 días se realizan dos turnos de siete días, más otros dos turnos domingueros. En total se trabajan dos fines de semana y se descansan tres consecutivos. Ahora existen múltiples rotaciones aún siendo de una misma residencia.
 - Los ayudantes de depósito con horario diurno y nocturno y los maquinistas con horario nocturno disfrutarían de cuatro fines de semana de descanso de cada nueve (un total del 45 %). Con este itinerario se produce un agravio con los maquinistas de depósito en horario diurno ya que disponen de dos fines de semana de descanso al mes.
 - En Manresa se puede asumir la supresión de un turno de mercancías, e incluso dos en época de vacaciones o ajustes de jornada, pudiéndose realizar otro turno sin necesidad de desplazarse a Martorell como en la actualidad.
- Después de diferentes reuniones con el área de operaciones se realizaron diferentes modificaciones para cumplir con el acta de criterios. Una vez reconocen que nuestra propuesta es más económica (-0,29 agentes en plantilla media y un 60 % de reducción en horas extras), con el compromiso de eliminarlas a cambio del 5 %, nos informan que no la pueden aprobar por :
- Dos turnos que en servicio 400 / 500 finalizan más tarde de las 15:30. El acta no lo prohíbe tajantemente sino que en todo momento habla de "procurará" que no finalicen. En todos los itinerarios anteriores ha habido algún turno con estas características.
 - Hay turnos parciales con una duración superior a 6 h. 30 minutos. No existe ningún acta que lo regule y en circulares de servicios excepcionales (Festividad de la Diada, fútbol...) con fecha septiembre de 2012, se están realizando en la actualidad.

Por último se realizó un estudio de la plantilla por orden de escalafón y la gran mayoría, con nuestra propuesta, se quedaba en las mismas condiciones o mejoraban sus condiciones laborales. A día de hoy bastantes compañeros se han visto perjudicados respecto al itinerario 50 Llobregat - Anoia.



¿El estado de gestación es una situación embarazosa?



Rebeca Fernández
Asesora d'Informació
del SEMAF a FGC



¿Cómo se gestiona en otras empresas del mismo sector? Hagamos una breve comparativa. Tanto en Renfe como en Adif son los técnicos de prevención de riesgos laborales los encargados de ocuparse de la adecuación y evaluación del puesto para mujeres en situación de embarazo.

Aparte de lo establecido en la LEY DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES 31/1995 de 8 de noviembre (B.O.E. de 10 de Noviembre de 1995) Edición Actualizada abril de 2007 como norma general, en Renfe hay dos procedimientos operativos de prevención, , POPI y POP9 donde se contemplan las actuaciones encaminadas a evaluar puestos de trabajo y proteger a la mujer embarazada.

- En el primer documento se evalúa si el puesto de trabajo es adecuado para ser desempeñado por mujeres embarazadas o en situación de lactancia.

- En el segundo documento se especifica el procedimiento a seguir para optar a un cambio de puesto de trabajo por embarazo y lactancia.

No se cambia de residencia o dependencia y siguen cobrando el sueldo fijo de su categoría más la variable del nuevo puesto que desempeña.

Desde el 2011 en el Área de Prevención y Responsabilidad Social Empresarial de FGC, ha efectuado un informe para todas aquellas embarazadas de Producción (Estaciones y Maquinistas) en el que impide que puedan desempeñar su trabajo habitual y en el que dice que en la medida de lo posible se procurará reubicar a las mujeres en este estado a un lugar acorde con su nueva situación mientras dure el embarazo. ¿Qué garantías hay si en el mismo informe pone que "en la medida de lo posible se procurará reubicar"? Mientras la empresa encuentra un lugar para reubicar a esta persona ¿qué hace mientras tanto ella?, normalmente se le da descanso, algo que más adelante deberá devolver seguramente, para poder cuadrar los días trabajados estipulados anuales. Como no existen puestos protegidos y la empresa no quiere generar plazas provisionales para estos casos, siempre está la incertidumbre.

Hasta no hace mucho se les asignaba un turno de oficinas, CIC, CAC o CTC a ser posible en turno de mañana ya que la tarde se desaconseja. En la actualidad las hay que están trabajando como agentes de estación y otras que directamente les han dado embarazo de riesgo.

A las compañeras de Montserrat actualmente se les ofrece puestos de trabajo en turno de mañana ya que los turnos de tarde les han informado desde el servicio médico de la empresa que no lo deben trabajar.

Que la mujer esté también en el mundo ferroviario no es algo nuevo de este siglo y que siempre ha habido un poco de incertidumbre con el tema de dónde recolocar a las mujeres en estado de gestación es algo que sabemos todos. Si echamos un vistazo en FGC hay muchas mujeres en todas las áreas. ¿Tienen todas las mismas condiciones laborales tras quedarse embarazadas? Evidentemente no, sólo hay que mirar a las compañeras de producción tanto de Agentes de Estación como de Circulación. Todo va ligado a los riesgos en los que se pueden ver expuestas para poder regirse así por el Estatuto de los Trabajadores.

La Ley contempla que no deben hacer trabajos en solitario, realizar actividades en las que deban estar demasiadas horas de pie o sentadas, evitar los desplazamientos y no realizar tareas que requiera de posturas forzadas.

El lugar de trabajo debe tener acondicionada su zona de descanso, su área debe estar adecuada para su estado físico, debe tener control médico accesible, pausas y tiempos de descanso y facilitarle horarios y lugares para la alimentación. Evitar ruidos en exceso, vibraciones, desconfort térmico ...



Según la LEY DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES 31/1995 de 8 de Noviembre (B.O.E. de 10 de Noviembre de 1995)

- Cuando la adaptación de las condiciones o del tiempo de trabajo no resulte posible o, a pesar de tal adaptación, las condiciones de un puesto de trabajo pueda influir negativamente en la salud de la trabajadora embarazada o del feto, y así lo certifiquen los Servicios Médicos, el empresario deberá determinar, previa consulta con los representantes de los trabajadores, la relación de los puestos de trabajo exentos de riesgos a estos efectos.

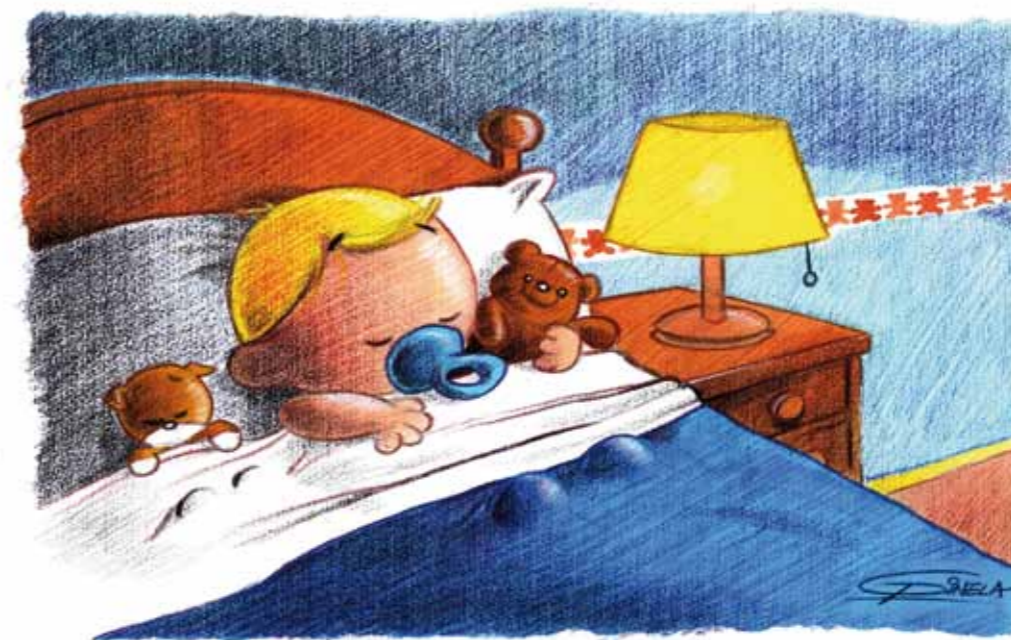
- La reducción de jornada con la nueva reforma sigue siendo igual pero la concreción del horario deja de ser libre para verse vinculada a las necesidades de la empresa, reguladas por los convenios colectivos.

- Cuando las vacaciones fijadas coincidan con una baja durante el embarazo, la baja maternal o las horas de lactancia, se podrán aplazar y disfrutar hasta después de la baja/lactancia aunque haya acabado el año natural.

Con el nuevo Decreto-ley 2/2012, de 25 de septiembre, sobre mejoras de la prestación económica de incapacidad temporal del personal al servicio de la Administración de la Generalitat, de su sector público y de las universidades públicas catalanas las embarazadas y víctimas de género cobrarán el 100% desde el primer día de baja. Esta aplicación se aplica a partir del 15 de Octubre de 2012. Las bajas que se hayan iniciado anteriormente se le aplicarán los criterios anteriores, a excepción de los que sean superiores a 90 días a los que se les aplica la normativa actual.

¿Qué hemos sacado en claro de todo esto? Que en FGC no se comprometen a respetar ni la residencia ni el turno. Queda claro que no se realizará trabajo nocturno o a turnos y en el caso de la Explotación de Montserrat el no trabajar en el turno de tarde. Se trata a las embarazadas en función del trabajo que se les pueda ofrecer, basándose sólo en la disponibilidad de los puestos de trabajo que hayan, y en las necesidades del servicio. Otro tema ligado a este sería el de la reducción de jornada en personas que no tienen turno fijo. ¿Qué garantías tienen de tener un horario más o menos estable para poder tener una óptima conciliación familiar? ¿Qué deben hacer las personas que no se pueden permitir solicitar una reducción de jornada y cada día realizan un horario distinto?

Está claro que este es un tema embarazoso.



Descobrint a...



En esta edición de la Locomotora hemos decidido entrevistar a Santi Pino, el Secretario de Comunicación, Imagen y Relaciones Externas de SEMAF.

P: Buenas Santi, para conocerte explícanos un poco de qué trabajabas y cual es tu cargo en Renfe.

R: Ahora soy maquinista jefe de tren, cuando trabajaba en la línea era ayudante de maquinista autorizado en Aravaca, una residencia que hacía solo larga distancia con Talgos, se hacían trenes de origen a destino, estuve allí nueve años.

P: ¿Cuántos años llevas en SEMAF relevado?

R: Llevo trece años relevado, me ficharon porque había hecho un par de escritos que gustaron en SEMAF, uno en tono irónico sobre los hostales en los que dormíamos y otro sobre un estudio de ergonomía, ya que el personal de Aravaca sufría muchas hernias discales debido a la velocidad y el asiento de las locomotoras, que no tenía amortiguación.

p: ¿Cuáles son tus funciones en SEMAF?

R: Soy el Secretario de Comunicación, Imagen y Relaciones Externas. Junto con los diferentes Coordinadores de Información de las diferentes Empresas tratamos de mantener la imagen corporativa del sindicato. Cada uno puede decir lo que quiera, pero siempre dentro de un respeto y unos parámetros propios de Semaf. También me encargo de la parte más global que afecta al sindicato, de los medios de comunicación y en relaciones externas llevo la Secretaría de Administración del Consejo del Colegio de Huérfanos Ferroviarios y todo aquello que concierne al ALE.

P: Explicanos qué es el ALE.

R: El ALE es una asociación de sindicatos autónomos de maquinistas europeos, actualmente compuesto por 16 sindicatos de toda Europa. Se celebró un Congreso en Barcelona hace dos años y salió elegido Jesús Fraile, Secretario General de Semaf, presidente del ALE, así pues hemos pasado a engrosar nuestras tareas con todo lo relacionado con estos temas.

P: Así pues, lo de que sois unos vividores...

R: Yo creo que en el sindicalismo, como en cualquier otra función, seguramente hay vividores. Pero la realidad es que en una profesión como la nuestra, en el que un 80% de los trabajadores son afiliados nuestros y además todos tienen acceso a un cargo en cualquier órgano del sindicato, es muy difícil escapar a ese estricto control como para ser un vividor.

P: ¿Trabajas más ahora o antes de maquinista?

R: Se trabaja más aquí, es un trabajo mucho más intenso y ocupa mucho más tiempo de tu vida personal. Trabajando como maquinista cuando acaba tu jornada cierras la puerta de la locomotora y te olvidas, aquí llegas a casa y muchos días enciendes el ordenador o estás planificando la jornada del día siguiente, no hay un horario laboral definido. Dicho esto también hay que decir que, si no quieres hacer este trabajo, nadie te obliga a estar aquí.

P: ¿Qué te aporta a ti SEMAF?

R: Semaf me aporta algo muy diferente de lo que yo pensaba que iba a hacer toda la vida, ahora conozco mi trabajo también desde el punto de vista teórico, cómo se enmarca dentro de diferentes empresas y la ordenación legal que lo rodea. Yo estaba estudiando Ciencias Políticas y después de la teoría Semaf me dio la práctica de este mundo, aunque debo ser muy torpe porque llevo trece años haciendo las prácticas y no me han dado el título....

P: ¿Y tu qué aportas a SEMAF Santi?

R: Yo creo que apporto lo mismo que cualquiera, conocimiento de la profesión, ganas de que ésta se desarrolle en las mejores condiciones posibles y ahora quizá también mi experiencia.

P: Pasamos a hablar de la actualidad Santi ¿qué ha pasado entre Renfe y el Gobierno?

R: Entre Renfe y el Gobierno no ha pasado nada, porque ahora mismo la impresión que tenemos es que Renfe y Gobierno son la misma cosa, tenemos un presidente que no se identifica con la empresa que está dirigiendo y defiende facilitar la privatización de Renfe. Un ferrocarril público que hemos pagado entre todos y del que ahora se van a beneficiar empresas privadas sin hacer ningún tipo de inversión, más allá de pagar el alquiler de un tren.

P: ¿Se ha conseguido algo con el diálogo?

R: Es que no ha habido diálogo, sólo nos hemos reunido con ellos y nos han dicho que quieren hablar de lo que quieren hacer con nosotros, pero en realidad nos encontramos con que los pasos los han dado unilateralmente. Se ha aprobado el Real Decreto 22/2012 que regula, mejor dicho, desregula por completo el sector ferroviario y sólo hemos recibido una llamada comunicando que estaban firmando esto.

Santi Pino

P: ¿Por qué ahora? ¿Lo consideras oportunista?

R: Creo que se ha entrado en una dinámica para desmantelar el estado de bienestar y el sector ferroviario es una pieza más en este bienestar. Cuando comenzó este desmantelamiento no hubo la respuesta que cabía esperar, no fue suficientemente rotunda al vulnerar todos los derechos y con esto dejás entendido que pueden hacer a su antojo.

P: ¿Así que parte de culpa la tiene la pasividad actual?

R: Creo que hay una sensación de depresión generalizada que les hace asumir que les quiten sus derechos sin pelear lo necesario. Hace poco en Portugal el pueblo reaccionó y demostró que si da una respuesta contundente a los gobiernos se puede conseguir para sus resoluciones.

P: ¿Cuáles son las próximas actuaciones?

R: Movilizaciones conjuntas porque todos luchamos por un ferrocarril público, y esta dinámica en la que nos quieren meter nos va a perjudicar a todos. Hasta ahora hemos hecho huelga el día 3 de agosto, el día 17 de septiembre y ahora se ha iniciado una campaña de no colaboración con la empresa y tenemos que plantearnos qué será lo próximo que haremos. Se ha enviado al Ministerio de Fomento un esquema alternativo a lo que ellos quieren implantar que permitiría atenuar los efectos del Real Decreto 22/2012 y aún no hemos recibido respuesta, así que claramente no quieren mantener diálogo.

P: ¿Cómo valoras las actuaciones de los pasados días?

R: Yo creo que se han tomado las medidas que se tenían que tomar y probablemente no han tenido las repercusiones esperadas debido a los servicios mínimos abusivos en el sector del transporte, ya que así no se ve reflejado el apoyo real de los trabajadores. Además si esa repercusión sale al exterior en los medios de comunicación se nos criminaliza por el agravio al pasajero. Nos tratan a la hora de nombrar servicios mínimos como servicio público, pero a la hora de regularnos nos tratan como una empresa mercantil, algo contradictorio ya que si soy un servicio público debes reconocerme esa condición tanto a la hora de marcar servicios mínimos como a la hora de soportar costes sin rentabilidad económica, sino social.

P: ¿Qué respuesta habéis recibido por parte de los afiliados en estas movilizaciones?

R: Yo creo que siempre recibimos una buena respuesta por parte de los afiliados. Este tipo de conflictos generalmente tienen un proceso progresivo, de la noche a la mañana no todo el mundo tiene el convencimiento de que ha de hacer algo para defender sus derechos, pero progresivamente como ha pasado siempre en este sindicato seremos capaces de tener una respuesta adecuada a la presión que estamos recibiendo.

P: ¿Cómo crees que va a acabar este conflicto?

R: Ojalá pudiese decidir yo como acaba esta peli, el problema es que hay una parte muy importante que no depende de nosotros, hay un Gobierno que cuenta con una mayoría absoluta que está ejerciendo un rodillo en todos los ámbitos y es muy difícil cambiar eso. Pero yo creo que si hay movilizaciones y acciones por parte de los trabajadores del ferrocarril podremos amortiguar este golpe.

P: ¿Cómo crees tu que puede afectar esto a FGC?

¿Es posible la privatización?

R: Hasta el momento FGC está sirviendo un poco como elemento de identidad nacional así que no creo que le vaya a afectar de manera inmediata. Pero a nadie en Catalunya se le debe escapar que el partido que gobierna en la Generalitat ha sido uno de los dos partidos que ha apoyado en el Congreso la ley de reforma de la ley ferroviaria y la privatización. Así pues entiendo que FGC ahora mismo es una empresa pequeña muy focalizada al transporte de líneas de cercanías con un elevado número de pasajeros, con lo cual la gestión es relativamente sencilla. En el momento en que hablemos de una empresa con vocación de ampliar el número de líneas, y no todas sean rentables por igual, probablemente se plantearía lo mismo que se nos plantea en el sector ferroviario estatal.

P: Desde una organización tan grande como SEMAF

¿Cómo se ve a FGC?

R: FGC tiene una idiosincrasia propia y para nosotros ha habido dificultades para entender determinadas cosas por dos motivos, es un ferrocarril que pertenece en exclusiva a una comunidad autónoma y la interlocución es diferente ya que no depende del Ministerio de Fomento y en segundo lugar porque no está sujeto a las directivas comunitarias. Realmente no sabemos por qué no se os aplica la homologación para ejercer la profesión de maquinista y entendemos que esto os perjudica, aplicándola no sería posible que hubiera maquinistas realizando otras funciones en la empresa diferentes a conducir trenes, algo inconcebible para cualquier empresa ferroviaria que dependa del Ministerio de Fomento.

P: Para acabar ¿Qué les dirías a aquellos que creen que desde Madrid se ordena y manda a Semaf FGC?

R: Lo cierto es que desde Madrid no se impone nada a las diferentes Comisiones Ejecutivas, en ninguna de las empresas que forman SEMAF. El Comité Ejecutivo, que es el órgano común para todas las áreas de SEMAF, sí tiene una influencia dentro de Renfe operadora, pero no así en el caso de FGC, que tiene sus propias ideas, desde el Comité Ejecutivo se respetan todas. La Comisión Ejecutiva de Fgc y las asambleas que allí hacéis deciden hacia donde va SEMAF-FGC. Sois vosotros los que decidís.

Pongamos que hablo de Madrid...



Isabel López de Antonio
Coordinadora d'Informació
del Semaf a FGC

A lo largo de todo el año 2012 el Gobierno ha regalado los oídos a Semaf y a los otros sindicatos sobre el estado del Ferrocarril, de forma más que ambigua han ido parando las informaciones hasta el pasado 22 de julio, día en que publicaron el Real Decreto 22/2012.

El día 23 de julio se unieron todos los sindicatos ferroviarios para concentrarse en una de las manifestaciones más importantes convocada por los sindicatos más representativos de Adif, Feve y Renfe Operadora. Esta concentración era una de las primeras que se realizaba entre las acciones contra la privatización que pretende imponer el Gobierno estatal.

Tras esta misma manifestación el día 25 de julio el presidente de Rence se reunió con el director general de Recursos Humanos, el director de gabinete y los secretarios generales de los sindicatos con presencia en el Comité General de la Empresa. Las organizaciones sindicales pedían la no aplicación del Real Decreto ley 22/2012, principalmente sus efectos más negativos, mientras se mantuviera abierta la vía del diálogo. Aunque nuevamente se quedó en no encontrar el común acuerdo.

En el mes de agosto se ratifican las movilizaciones en contra del Real Decreto ley 22/2012 y lo que este conlleva, despidos colectivos y reducciones de jornada en empresas públicas si se produce una reducción del 10% respecto a las asignaciones presupuestarias del anterior año. Así pues, el Gobierno decide qué empresas reducir el número de plantilla, ya que son ellos los que elaboran los presupuestos generales.

Además el día 10 de agosto Renfe, por decisión unilateral, eliminó la paga de Navidad a todos los empleados, o un recorte equivalente en nómina a aquellos trabajadores que no tienen la nómina prorrateada en catorce pagas. Finalmente en el mes de septiembre se vuelve a optar por la huelga contra la destrucción prevista del ferrocarril público. Así pues, el día 17 se realiza otra huelga en contra del Real Decreto ley 22/2012 y además se llama a todos los maquinistas a la no colaboración de forma indefinida con la Empresa. Esto significa cumplir los cuadros de servicio escrupulosamente, respetar los minutos de descanso sin hacer nada no especificado en el turno, se suspenden todas las reuniones con la empresa en todos los ámbitos. En la toma y deje del vehículo, éste debe estar en perfectas condiciones, con dotación completa, sistemas de seguridad en perfecto estado y precintados si corresponde, adecuada limpieza...

El 18 de septiembre hay una nueva reunión en el Ministerio de Fomento en la que de nuevo hay buenas palabras pero ningún resultado. Así pues, sigue vivo el conflicto y las acciones extremas. El 25 de septiembre se envía a la ministra de fomento Ana Pastor una carta explicando los puntos a negociar y la posición ante la situación del conflicto en el sector ferroviario. A día de hoy no ha habido respuesta así que sigue en pie de guerra para evitar la privatización del ferrocarril construido por todos.



Escrito al Director General dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Sr. Pere Calvet i Tordera

Director General dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

El motivo de la presente es informarle del malestar que nos transmiten los viajeros por el servicio degradado que está ofreciendo FGC, viéndose éstos afectados especialmente en los trayectos más largos, líneas R5 y R6, que a ciertas horas quedan obligados a viajar en pie y muy apretados.

La implantación del Itinerario LA 51 ha supuesto una reducción, para nosotros, excesiva del servicio, especialmente en algunas franjas horarias, así como en las líneas R5 y R6, quedando atrás aquel lema de seguridad, regularidad y confort. Para que se haga una idea le explico mi experiencia vivida, el día 2, en un tren descendente de la línea R6; subí en él sobre las 8 de la mañana en el Palau y tuve que abandonarlo veinte minutos después, en Sant Boi, por sentirme realmente incómodo, no solo por ser constantemente atropellado en la plataforma de viajeros, sino también por ver como ocurría exactamente lo mismo a una persona de edad avanzada que se vio atropellada y zarandeada de la misma forma en dicha plataforma. Dicho tren, en la estación de Sant Boi ya no podía admitir más pasaje, por lo que se quedó el andén lleno de viajeros sin poder acceder al mismo.

Situaciones como la anteriormente descrita suceden a diario, por lo que le sugiero que tome nota y busquen soluciones, como por ejemplo aumentar las circulaciones o como mínimo reforzar los trenes que lo necesiten. Piense que aparte de haberse quebrantado los principios básicos de FGC en lo referente al confort, además desconocemos si se están vulnerando las normas de seguridad al no haber un control sobre el aforo máximo en las unidades de tren, a lo que hay que añadir el incremento de usuarios que viajan con bicicletas en los trenes, esto hace que hoy en día sea, a veces, una odisea utilizar nuestros trenes.

Por otro lado, aprovecho, también, para hacerle una petición que paliaría, en parte, la problemática ocasionada por la implantación del Itinerario LA 51, referente a la modificación de las condiciones laborales de los trabajadores, por lo que le pido se publiquen y salgan a concurso las 9 plazas que no han sido publicadas en esta última subasta, denominadas por SEMAF como MEQV0xT, MEQV0xM, PEQV0xT, MAYV0ID, MAJV0ID, MEQ48N, MEQV0IN, MEJV0IR Y MEJDIR.

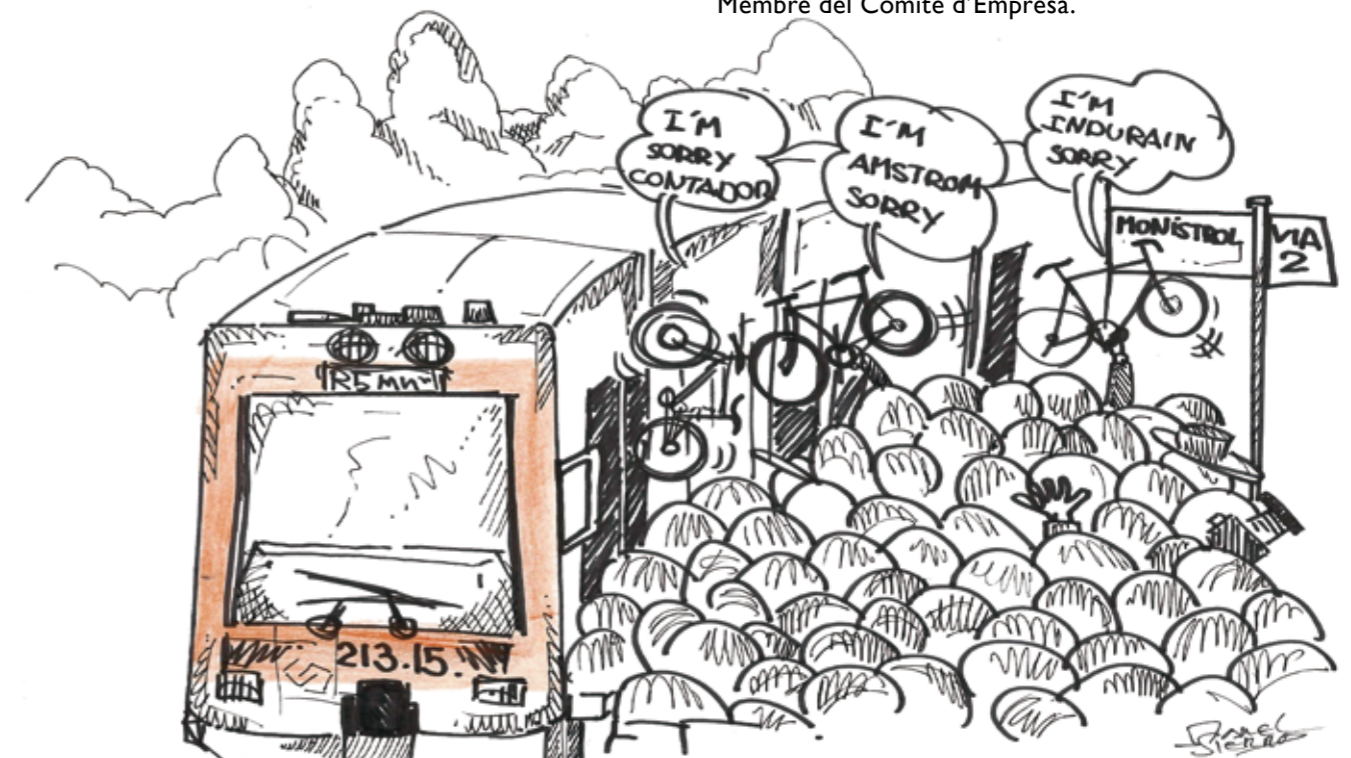
Le adjunto los cuadros de los turnos por residencias, donde quedan reflejadas dichas plazas.

Atentamente,

Jordi Giménez Martín.

Secretari de Negociació Col·lectiva del SEMAF a FGC.

Membre del Comitè d'Empresa.



PLANES DE PENSIONES: EL FONDO ILEGAL SE AMPLIÓ AL COMITÉ DE DIRECCIÓN

Equipo de redacción

Los Sres. Roig, Herce y Vilalta, para evitar posibles filtraciones del fondo ilegal de pensiones, lo ampliaron a lo que ellos denominaron Comité de dirección, un órgano compuesto por trabajadores de alto nivel que en realidad no existe en los estatutos de FGC. Éstos también se beneficiarían del fondo al cumplir la edad de 65 años o con anterioridad si se producía su fallecimiento, invalidez o baja como partícipes del fondo.

Además de Roig y Herce (Vilalta, a pesar de colaborar en la trama, no recibió sobresueldos) también consta entre los beneficiarios del fondo los nombres de Llorenç Ledesma Poza, Enric Taules Guinovart, Enric Domínguez Saura, Josep Lluís Arqués Partón, Josep Lluís Portabales Iglesias, Eduardo Blasco González, Josep Verdagué Codina, Víctor Canosa Novella, Tomás Figueras Riera, Jesús Aragón Martín y Miquel Llevat Vallespinosa. Posteriormente también se otorgó contratos a Ramón Andreu Ribera March, Albert Tortajada Flores, Josep Oliva Caballol, Lluís Huguet Viñalonga, Pere Calvet Tordera y Oriol Juncaella Fortuna.

La trama corrupta se fraguó ante las narices de hasta cinco consejeros diferentes de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat, de los que dependía FGC, sin que el escándalo haya salpicado a ninguno de ellos. En concreto, Joaquim Molins (1988-1993), Josep Maria Collell (1993-1994), Jaume Roma (1994-1995), Artur Mas (1995-1997) y Pere Macias (1997-2001), todos de CIU.

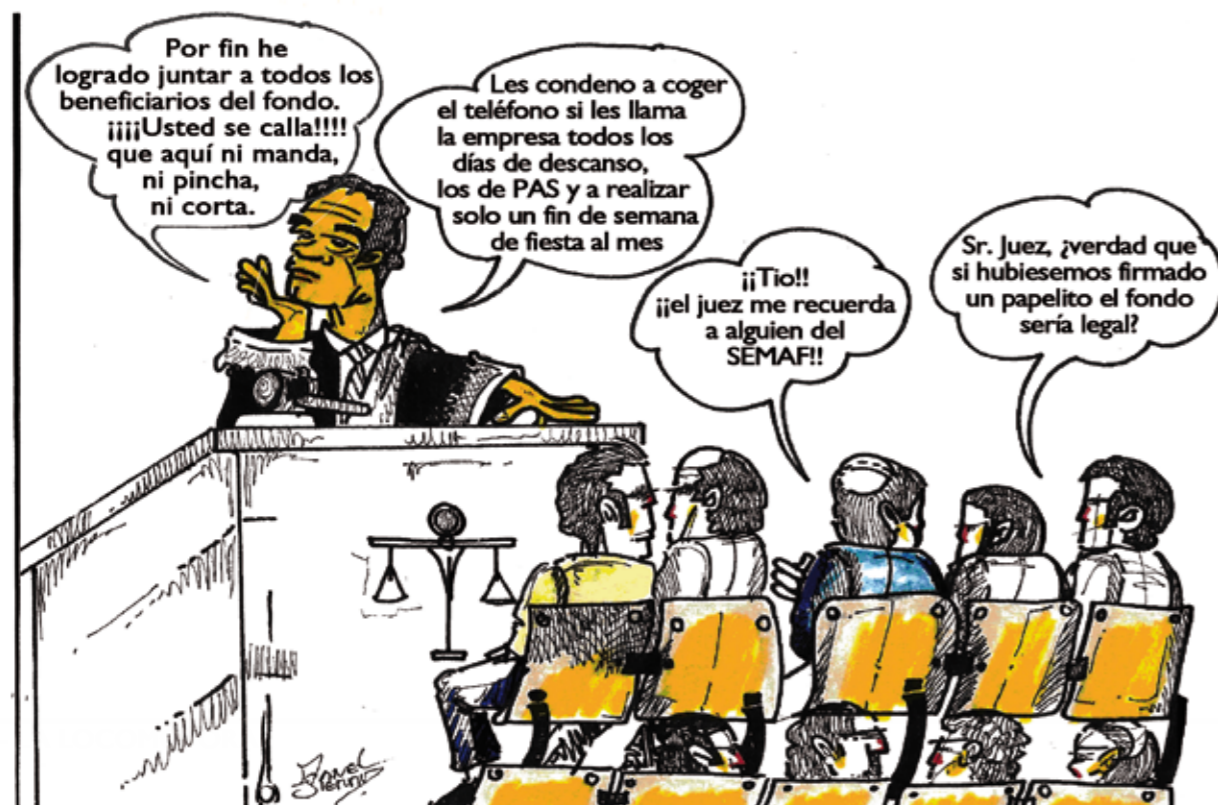
El caso más sorprendente es el de Pere Macias, amigo personal de Herce, y no sólo lo promocionó a la presidencia de FGC, sino que defendió el blindaje millonario que figuraba en su contrato en caso de destitución.

CiU suma, de esta forma, un nuevo caso de corrupción a la extensa lista que ha acompañado a la federación nacionalista sin solución de continuidad a lo largo de su corta vida.

La sentencia ha confirmado que los acusados eran sabedores de que estos cobros no eran legítimos, como tampoco lo eran el reglamento y los contratos que trataron de justificarlos. Estos documentos fueron firmados en 1991 por el entonces presidente de FGC, Albert Vilalta González, que también rubricó la constitución del fondo ilegal con Wintertur y colaboró ocultando la trama al Consejo de Administración de FGC. Sin embargo, Vilalta fue absuelto por la Audiencia porque, aunque el delito de prevaricación del que se le acusaba se consideró probado, había prescrito.

Tras abandonar FGC, Vilalta fue nombrado consejero de Medio Ambiente de la Generalitat por Jordi Pujol (CiU), cargo que ocupó entre 1991 y 1996. Posteriormente fue designado Secretario de Infraestructuras durante el primer Gobierno de Aznar (1996-2000). Se da la circunstancia de que el hijo de Albert Vilalta es el director general de las empresas públicas Tabasa y Tunel del Cadí.

Información sacada del diario lavozdebarcelona.com



Rafael Guerra Mesauri
Maquinista Lla

A quién le importa el coste económico

En las empresas donde sí hay un dueño, los costes económicos de las propuestas son muy valorados, seguramente será porque para aumentar los beneficios empresariales todo suma, y mejor sumar que no restar. Está claro que en este tipo de empresas los sindicatos, o algunos sindicatos, no campan como si se tratara de otro departamento de la empresa.

En nuestra empresa, bueno mejor dicho la empresa de unos pocos dado que aquí no todos contamos, al parecer los más de cien maquinistas que firmamos apoyando la propuesta Itinerario LA 51 de SEMAF no contamos para la dirección de esta empresa. Tampoco las personas de este sindicato que realizaron la propuesta, y eso que el tiempo y dedicación que emplearon en realizar dicha propuesta fue para poder participar y mejorar, siempre en beneficio de la mayoría, incluso en este caso, también para la empresa. Pero nuestra propuesta fue menoscabada por la misma "dirección" de empresa y por otros sindicatos. Al parecer, aquí los implicados tampoco podemos decidir, la relación entre maquinistas y empresa parece que se asimila a la de Catalunya con España en muchos aspectos. Aunque es sorprendente ver a estos otros sindicatos apoyar el derecho a decidir cuando ellos practican todo lo contrario, quizá hayan estado en la manifestación, como en otros muchos sitios, sólo para salir en la foto.



Al comenzar este artículo dudaba sobre si debía reflejar los datos y las cifras, o hacerlo reflejando solamente la opinión de alguien que ha vivido en directo este teatro llamado negociación, que ha servido para realizar, bajo la supervisión del señor X, la función con un guión predefinido de la implantación del nuevo itinerario con la firma de su sindicato. Ya en plena función teatral, creo que por acción alienígena o del señor X, en un tiempo récord dicho sindicato confeccionó una propuesta maravillosa que deslumbró a todos y demás seres del universo, además curiosamente cumplía y requetecumplía con todos los requisitos que la empresa exigía, plantilla media, alta y baja, acta de criterios y sabidurías, ahorro macroeconómico... Y, como se pillaba antes a un mentiroso que a un cojo, al realizarles solamente tres preguntitas técnicas a los que "elaboraron" la propuesta del sindicato, éstos no supieron responder, debió ser un lapsus, entonces la representación de la empresa que sí se había estudiado el guión, respondió a todas las preguntas con todos los puntos, comas y detalles por haber. Dicho esto, que más se puede decir, a los que teníamos esperanza de cambios con los nuevos directores, tendremos que seguir esperando y mientras tanto seguiremos viendo este teatro que siempre repite la misma función.

Es una lástima que no haya la suficiente valentía para terminar con este sistema que solo beneficia a unos pocos y perjudica a muchos. ¿Qué hay detrás de todo para que, además de descartar la propuesta de SEMAF, desprecien un ahorro económico de 60.000 euros anuales? y aunque a ellos no les importe nada, también mejoraba las condiciones laborales de todos los maquinistas de LA. Espero que algún día seamos nosotros, los maquinistas y no otros, los que negociemos y decidamos nuestras condiciones laborales.



La locomotora pregunta tú respondes

Este número se lo queremos dedicar al estado de las vías ya que este verano hemos sufrido varios descarrilamientos parece ser por el mal estado de las mismas. Aprovechamos también para comentar cómo creemos que puede afectar este estado a nuestra salud.

El exceso de ruido puede provocar sordera, en nuestro caso no podemos llevar tapones, como en muchos otros sectores, con lo cual no nos podemos proteger.

¿Por qué motivo se produce este ruido?

La interacción entre rueda y raíl es la culpable por el roce de ambas piezas. Si el tramo es curvo aparece un chirrido agudo bastante molesto el cual si fuera por un tiempo prolongado sí nos podría provocar seguramente sordera. En este caso hablamos de un chirrido que aparece también en tramos rectos en los que podría ser debido a una falta de mantenimiento, quizás a los recortes.

Y es que estamos en una época en la que todo se lo achacamos a esa palabra que hace no mucho parecía tabú: crisis. Son varios los compañeros que comentan que esto viene de lejos y que no tiene nada que ver con la famosa crisis.

Este estado de la vía también provoca unas fuertes vibraciones que quizás nos lleve a lesiones musculares o cervicales. Claro que muchos compañeros creen que eso no ocurriría si los asientos se pudieran regular correctamente según el peso de cada maquinista. Está claro que ni todos pesamos lo mismo ni todos medimos igual, pero los asientos son muy viejos y seguramente no habrá ni recambios. Quizá el dinero de mantenimiento sea más necesario en otras áreas.

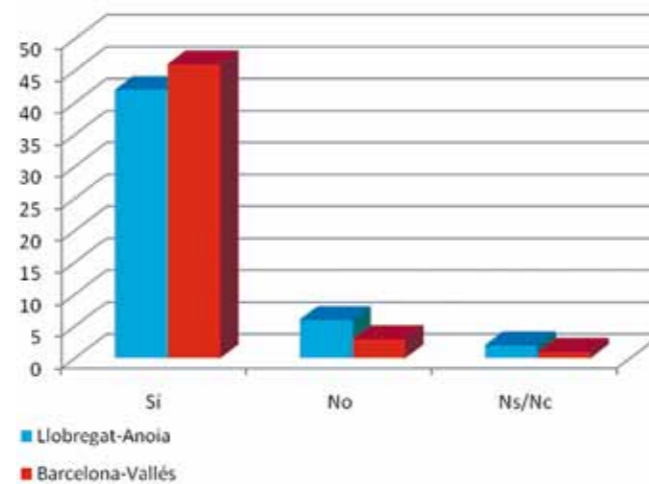
Desde aquí queremos agradecer una vez mas a todos los compañeros y compañeras que nos han dedicado un par de minutos de su tiempo para responder la encuesta de esta edición.

	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Total encuestados	50	50
Grupo 1	25	21
Grupo 2	10	2
Grupo 3	11	17
Grupo 6	4	10

Hombres	34	33
Mujeres	16	17

1.- ¿Crees que el mal estado de las vías puede provocar lesiones y dolores musculares a los maquinistas, así como sordera por el exceso de ruido que producen las mismas?

Pregunta 1	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	42	46
No	6	3
Ns/Nc	2	1



Estado de las vías

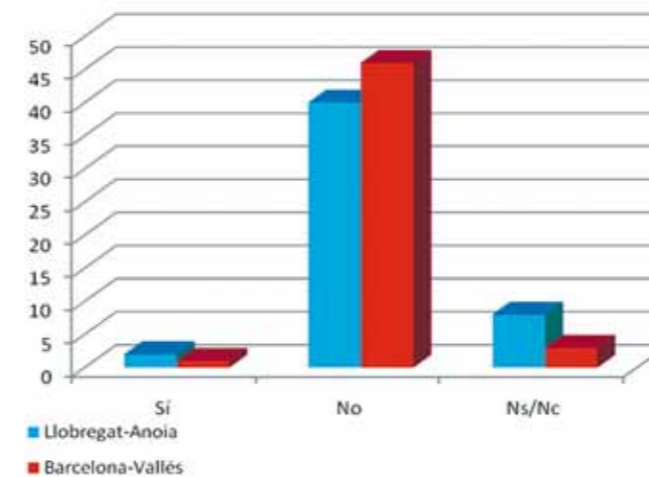
Sandra Gonzalo Jara
Asesora d'Informació del SEMAF a FGC



Rebeca Fernández
Asesora d'Informació del SEMAF a FGC

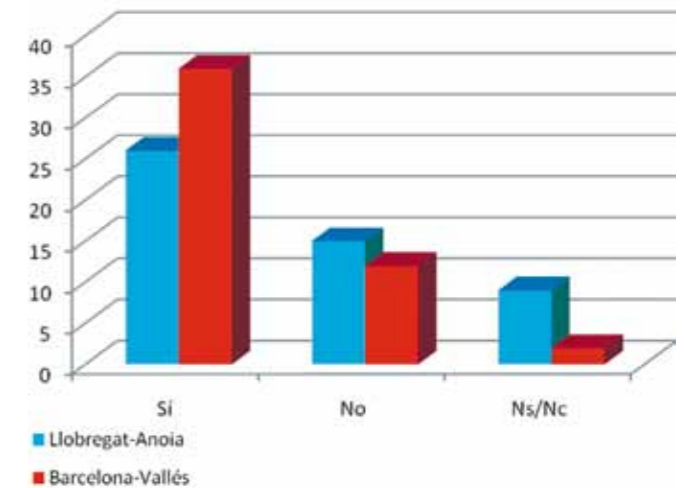
2.- ¿Has notado que las vías están en peor estado desde que se inició la crisis económica?

Pregunta 2	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	2	1
No	40	46
Ns/Nc	8	3



3.- ¿Crees que se toman las medidas necesarias para paliar o arreglar las vías en mal estado?

Pregunta 3	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	26	36
No	15	12
Ns/Nc	9	2



Entrevista a Antonio Camacho



Antonio Camacho ha sido durante muchos años compañero maquinista en LLA, con el itinerario 51 se ha trasladado a la oficina de Operaciones de Sant Boi, Él mismo nos cuenta su periplo por FGC.

“Entré a trabajar a FGC en enero de 1988 con la categoría de Especialista de Estaciones y Trenes en Martorell. Los primeros meses los pasé allí, al poco tiempo hice un cursillo de expendedor de billetes y muy pronto me pusieron en taquillas Plaza Espanya - Sant Boi, y ocasionalmente en algún apeadero como Ildefons Cerdà o Cornellà Riera. A los dos años surgió la oportunidad de hacer el curso de Jefe de Estación en una promoción muy amplia, en el que participamos más de cuarenta personas. Después de aprobar el curso estuve ejerciendo como tal por espacio de siete años aproximadamente, primero como suplente general y después en una estación fija, Sant Andreu de la Barca.

En 1995/96 me presenté al curso para poder acceder a Maquinista, realizándolo durante siete meses a la vez que estaba trabajando en la estación de Sant Andreu. Después de aprobar el curso y de estar un año a la espera de plaza empecé las prácticas en la primavera de 1997.

En junio de ese mismo año, coincidiendo con un cambio de itinerario, me nombraron maquinista y hasta julio de 2012 he ejercido como tal, hasta la cobertura de la plaza de administrativo que hoy en día ostento.

-¿Cuál o cuales han sido los motivos que te han llevado a dar este cambio tan grande en tu vida laboral?.

Era una opción que siempre había contemplado, de hecho recuerdo que hace unos años me presenté a otra convocatoria para otro puesto, e incluso hace un año me lo estuve pensando para presentarme a una plaza en el Neo. Hace unos años también estuve colaborando con la oficina de personal en Martorell. El motivo principal ha sido conciliar mi vida laboral con la vida familiar, y me ha venido muy bien el estar en posesión del título de Oficial Administrativo, que de hecho es la formación que escogí en mi etapa de estudiante.

- ¿Ahora que lo has hecho, volverías atrás?

De momento no, me ha costado mucho anímicamente hacer este cambio, pero ahora realmente estoy contento y decidido a seguir apostando por esta nueva etapa.

- ¿Echas de menos la conducción y el trato con los compañeros maquinistas?

Sí, a veces sueño que estoy llevando el tren y la verdad que si lo echo de menos, es una profesión que me gusta, y mucho. Cuando me preguntaban siempre decía que cada viaje, vuelta o día, era igual y diferente, igual porque la línea es la que es, y diferente porque las circunstancias de cada momento lo hacían así, un día llovía otro no, un viaje era a plena luz del sol el otro todavía no había amanecido... El trato con los compañeros ha sido lo que peor he llevado, ver como pasáis cuando yo estoy repartiendo las carteras me hace recordar muchos momentos compartidos, buenos e incluso alguno más delicado. Me habéis hecho emocionarme en varias ocasiones, y “alguna” compañera me ha hecho hasta saltar alguna lagrimilla.

- ¿Ha afectado este cambio a tu vida familiar? ¿De qué forma?.

Por supuesto que sí, ahora puedo convivir con la familia todos los días festivos, fines de semana y vacaciones. En la vida tienes que tomar decisiones y saber priorizar. A pesar de la pérdida de poder adquisitivo que me ha representado el cambio, mejoro mi calidad de vida, es como cambiar euros por tiempo para mi vida familiar y personal, y conseguirlo siendo maquinista era más complicado por el tipo de turnos, trabajar los festivos,...



- ¿Cómo valoras el nuevo entorno laboral, trato y relación laboral con tus nuevos compañeros?

Más o menos es lo que me esperaba, quizás hay más tareas de las que imaginaba, pero por el contrario esto hace que me resulte más ameno. Ahora todo es distinto, he pasado de realizar un trabajo individual a trabajar en equipo. La relación con los nuevos compañeros y los jefes es inmejorable, he sido recibido con los brazos abiertos, solo puedo sentirme agradecido por el acogimiento y también muy afortunado.

- ¿Te has planteado volver a tu antiguo puesto de trabajo o no lo descartas por completo?.

Pensaba al principio que me costaría adaptarme al nuevo puesto y esto me hacía dudar en la elección, la vida da muchas vueltas pero ahora que ya empiezo a estar integrado en mis funciones, hoy por hoy creo que no volvería.

- ¿Lo recomiendas a tus compañeros, aunque sea de una forma transitoria?.

El cambio es radical, a veces pienso que he cambiado de empresa y no de puesto de trabajo, aunque todas las tareas están relacionadas con los trenes y las estaciones, pero al no estar en contacto directo con éstos hace que creas que no tienes nada que ver con un transporte ferroviario. Recomendar es difícil de decir, ya que cada persona es de una manera diferente a la otra y creo que muchos de los compañeros no les gustaría el trabajo de oficina.

Agradecer a Antonio habernos dedicado este tiempo a responder nuestras preguntas y desearle lo mejor del mundo en esta nueva etapa, aquí siempre nos vas a tener.





Locomotora 255.01 FGC

El día 20 de julio de 2011, llegaba a Martorell la locomotora n2003 con el nombre Urumea, procedente de los ferrocarriles vascos Euskotren, para realizar pruebas en nuestras líneas. Se trata de una locomotora que funciona con dos sistemas de tracción alternativos, corriente eléctrica, o bien corriente generada por un grupo electrógeno diesel. Se denominan a estas locomotoras innovadores duales o Bitrac, ya que pueden utilizar la tracción eléctrica mediante el pantógrafo en los tramos electrificados, y con el grupo electrógeno en los tramos sin catenaria, también son idóneas para tráficos entre terminales de mercancías, ramales industriales, apartaderos y otros donde no sea posible la electrificación.

No se trata de una idea nueva, pero el peso y las dimensiones de los equipos juntamente con el bajo precio del gasoil fue postergando el desarrollo de este tipo de locomotora. Finalmente, los tiempos baratos del gasoil pasaron a mejor vida, y la electrónica de potencia fue desarrollando equipos y motores menos pesados y más fiables, además de conseguir mayor potencia con vehículos más ligeros. Hay que añadir el ahorro energético, pues prescindir del diesel en los tramos electrificados conlleva no emitir CO2, colaborando así en la lucha contra el cambio climático.

El día 6 de agosto de 2009 fue entregada a Euskotren la locomotora 2003, bautizada con el nombre del río vasco Urumea, era la tercera locomotora de un pedido de 12, para iniciar las correspondientes pruebas de la puesta en marcha que fueron todo un éxito en la red vasca. Aprovechando la actual crisis económica los tráficos previstos no se podían cumplir en la citada red y al no disponer de infraestructuras necesarias Fgc mantuvo los contactos para incorporar alguna locomotora del parque motor de ET, en pruebas en Fgc. Así nuestra empresa no se embarcaría en locomotoras de nueva construcción y aprovecharían las experiencias de ésta unidad en Feve y Et.

Los contactos dieron sus frutos y en julio de 2011 nuestra locomotora apareció en Martorell, se iniciaron pruebas y tras algún pequeño susto y alguna que otra incidencia, la locomotora se incorpora al parque de Fgc con la numeración 255.01 iniciando servicio comercial el día 17 de enero de 2012 con un servicio portacoches entre la factoría Seat y el puerto de Barcelona.

La locomotora 255.01 está hecha de cajas de acero mecano-soldado y tiene el techo desmontable para facilitar la extracción de equipos pesados. Está compartimentada en módulos con pasillo y puestas de paso, donde se alojan los radiadores, el motor-generator, los inversores, los armarios de alta tensión, el compresor, los ventiladores... y consta de dos cabinas de conducción ergonómicas.

El bogie en parte es desarrollado para locomotoras tipo 100km/h en versión UIC denominadas "scheuchzer" homologadas para cargas de 20 Tm por eje. Dispone de dos motores de tracción trifásicos asíncronos de Indar suspendidos longitudinalmente en la parte central de la caja, unidos por árboles articulados y cajas de engranajes a los ejes, pues todos son motrices. Cada locomotora cuenta con convertidores de tracción de 610 Kw con tecnología IGBT. Los convertidores auxiliares están integrados en los de tracción para ahorrar espacio. Disponen de un solo pantógrafo y en los tramos no electrificados el grupo motor generador trifásico asíncrono de Indar rectificado a la salida (1500 Vcc).

El sistema de tracción está basado en la utilización de la máquina asíncrona como motor de tracción alimentado por convertidores de tracción basados en inversores de circuito intermedio de tensión, de frecuencias y tensión de salida variables. Estos inversores están diseñados con tecnología IGBT de última generación, específicos de tracción como dispositivos de conmutación.

La electrónica de control del convertidor (DCU) ubicada en cada convertidor está configurada de tal forma que integra el DPS de control inversor y sus periféricos de entradas y salidas sobre las que se ejecuta la aplicación de comunicaciones con el control del vehículo, gestión de entradas y salidas...

Esta electrónica microprocesadora (DCU) está basada en microprocesadores de 32 bit, junto con un sistema de comunicaciones basado en el bus MVB de acuerdo con la normativa TCN y sus módulos de entrada y salida en el interior del convertidor. Esta configuración permite la visualización de todos los parámetros y la realización de una diagnóstico global del sistema de tracción en el interfase de Hombre-Máquina (IHM) de ayuda a la conducción.

Una preciosa máquina con electrónica, confort en cabina, sencillez de mandos y pantallas y sobretodo no usar diesel mientras hay catenaria. Estamos delante de una sorprendente locomotora sorprendente y puntera.

La serie 1900 de esta locomotora en Feve ha sido toda una aventura, aunque se evitó el desguace de 17 locomotoras de Alhstom. La serie 2000 de Euskotren se construyó todo el material sin tener las infraestructuras de los puertos y la reapertura de Urola en el ramal Azpezitia, encontrando pues un excedente de locomotoras apartadas en Durango.

Bien ahora nuestra flamante 255.01 se pasea entre Martorell y el puerto de Barcelona con su tren de coches, llena de elegancia y ligereza, aunque se ha vuelto muy ruidosa y malgastadora.



Y demasiado independiente, ya que no le gusta usar la catenaria y además es muy rebelde pues no le importa el medio ambiente y se ha vuelto demasiado contaminadora.

La 255.01 es una locomotora adecuada para el tipo de servicio actual, tramo electrificado, zona portuaria sin maniobras, perfil de vía suave, buena corredora de transporte de material no corrosivo. Aunque su disposición de ejes Bo Bo es muy propenso al patinaje. De todas formas esperamos todos que este tipo de locomotoras tengan un buen futuro en Fgc, pero que se vaya adaptando a contribuir con el buen estado del medio ambiente y el cuidado de éste.



Cena –fiesta jubilación-prejubilación de Ramón y Juan

El viernes 21 de septiembre tuvo lugar la cena-fiesta en conmemoración a nuestros compañeros que se han jubilado y prejubilado, Ramón Pons y Juan Martínez. Para los preparativos de la fiesta y para los regalos hemos contado con la colaboración de más de 90 compañeros, que con su aportación desinteresada hicieron posible la preparación del evento.

Con el dinero recaudado se contrataron los servicios de un equipo de enfermería, ya que no teníamos claro que se desarrollara toda la fiesta sin ningún incidente, pues los jubilados ya tienen una edad, y los demás asistentes ya no éramos unos niños, aunque por suerte, todo se desarrolló sin ninguna incidencia.

Los asistentes a la fiesta pedimos la intervención del equipo sanitario, que más que curar, provocó la descompensación de tensión de los más sensibles.

Dejando a un lado estos hechos, que digamos fueron agradables, disfrutamos todos de una bonita velada en compañía de Ramón y Juan, y participamos también en conseguir que se llevaran un bonito recuerdo de nosotros.

En nombre de Ramón y Juan, queremos daros las gracias a todos los compañeros que, de una manera u otra, habéis colaborado para hacer posible esta fiesta, y que además de festejar su cambio social, nos ha servido a todos para reunirnos y pasar una velada divertida.



Semaf FGC

A un click!

<https://www.facebook.com/semaf.ferrocarrilsgencat>

https://twitter.com/SEMAF_FGC

Hay dos tipos de inteligencia: la ocasional y la del trabajo. La primera depende de la suerte, la segunda es fruto del intercambio de horas por conocimientos.

Anónimo

Quien en nombre de la libertad renuncia a ser el que tiene que ser, es un suicida en pie. La libertad, como la vida, sólo la merece quien sabe conquistarla todos los días.

Johann W. Goethe



Locomotora Eléctrica 304 "Pachanga"

Esta locomotora pertenecía a una corta serie (301 a 304) construidas en 1926 por Braine-le-Comte y Ganz, en Bélgica. De tipo BB y 400 CV de potencia, la número 304 sería adquirida por la Asociación d'Amics del Ferrocarril de Barcelona por un importe de 351.000 Ptas., realizando sus primeros servicios en 1981. En 1988 pasaría a remolcar el tren histórico desde Barcelona hasta Martorell, lugar donde se producía el relevo con las locomotoras de vapor "Olot" y "Berga". Recientemente y con motivo del sesquicentenario de los ferrocarriles españoles, esta locomotora volvería a recibir los primitivos colores gris / negro en favor de los colores crema / marrón que ostentaba desde 1981



Butlletí Oficial del SEMAF als
Ferrocarrils de la Generalitat de
Catalunya.

