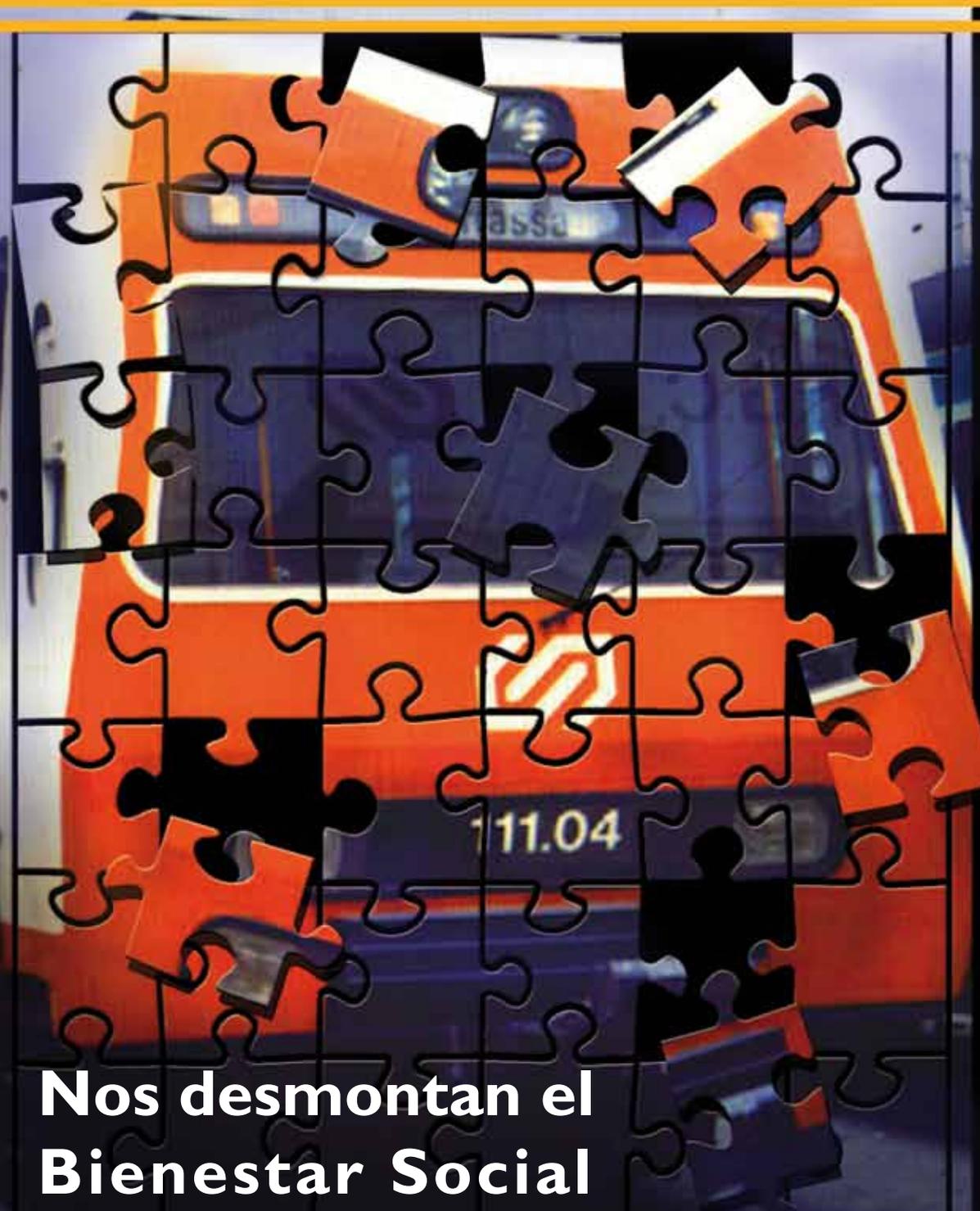


LA LOCOMOTORA



**Nos desmontan el
Bienestar Social**



Sumari

Pàg. 3 i 4

Ya nos empiezan a untar...

Pàg. 5

ATO; el futuro

Pàg. 6 i 7

Más fines de semana para el personal de noche...

Pàg. 8 i 9

Pan para hoy y hambre para mañana

Pàg. 10, 11 i 12

Descobrint a...

Pàg. 13

Nuevo delegado sindical

Pàg. 14

Un èxit de tots

Pàg. 15

Secuencia fotográfica de recuperación de La Patatxanga

Pàg. 16, 17, 18 i 19

La locomotora pregunta tú respondes

Pàg. 20 i 21

FGV

Pàg. 22

Ya han comenzado las obras del nuevo local sindical

Pàg. 23

Calçotada a Can Cases

Pàg. 24

La Granota

EDITORIAL

Podemos llamar bienestar social al conjunto de situaciones y servicios que nos proporcionan tranquilidad y satisfacción. En nuestra vida cotidiana, generalmente, no somos conscientes de su disfrute hasta que se hace notable su pérdida, ésta es constatada casi siempre por comparación, ya sea con otros tiempos o con otros espacios conocidos. Aún siendo subjetiva su percepción, se dan situaciones en que constantes mutilaciones nos hacen ver a todos que ya no vivimos como hasta hace muy poco tiempo, por desgracia, hoy ya es general la constatación de que su destrucción es palpable y generalizada. Los recortes que estamos sufriendo influyen de manera directa en el gasto social, nos estamos despidiendo de una serie de objetivos sociales, sin ni siquiera haber alcanzado un nivel aceptable en los mismos, no tenemos el mismo modelo de sanidad que antes, ahora prima la rentabilidad sobre la atención, la educación no se concibe como una inversión para el futuro, ídem de ídem para la investigación, simplemente se trata de cumplir con el expediente, la vivienda ya nadie la contempla como un derecho, ha pasado a ser una fuente de problemas, tenerla... perderla... el desempleo galopante que sufrimos ha dado lugar a una serie de "propuestas" por parte de las cabezas pensantes que nos gobiernan que no hacen sino aumentar cifras en el número de parados y degradar las condiciones laborales facilitando despidos y bajada de salarios.

Podemos definir nuestro grado de percepción de la destrucción del bienestar social en círculos, el primero de ellos, muy amplio, nos afecta a todos los ciudadanos, sanidad, educación, reforma laboral... el segundo podemos centrarlo en nuestra comunidad autonómica, sumamos pérdida de servicios al primero porque las condiciones adoptadas por el gobierno de cada comunidad no son homogéneas y lejos de mejorar, empeoran la situación, el siguiente comprendería nuestra ciudad y en ella el ámbito de nuestro domicilio, en éste es donde comprobamos que la pérdida es más palpable, quizá el centro de salud cercano a nuestra casa ya no tiene urgencias nocturnas, el colegio al que llevamos a nuestros hijos deja de prestar servicio de comedor, cierran el centro de discapacitados de nuestro barrio, el centro deportivo o la biblioteca no tienen el horario de apertura al que estamos acostumbrados y aquí podemos sumar un largo etcétera, éste sería el más cercano y dentro de él podemos incluir nuestro trabajo, que sí nos afecta de forma muy directa, nuestras condiciones laborales se ven perjudicadas por una serie de medidas tomadas sin sentido ni lógica, antes consideradas indispensables para el buen funcionamiento de nuestra empresa y que además de generarnos incomodidad, en muchos casos, comprometen la seguridad en la circulación y preguntamos ¿por qué? Queremos saber por qué cuando un tren queda mal estacionado no se autoriza el retroceso para estacionar con todas las puertas en el andén y sin embargo se le piden explicaciones al maquinista por quedar un coche fuera, por qué el sistema ATO, más que una ayuda, es una traba para desarrollar nuestro trabajo, por qué se nos obliga a circular con agente único con doble composición incumpliendo la norma, por qué se adquirieron emisoras obsoletas, por qué los aparatos de ozono provocan mareos y náuseas, por qué tenemos que sumar estos porqués y otros tantos, que hacen que nos sintamos infravalorados profesionalmente, a todo lo que ya sufrimos sólo por el hecho de vivir en este país.

Está en nuestras manos conservar y defender lo que hasta hace muy poco considerábamos esencial para ejercer nuestra profesión con dignidad y exigir una respuesta y una solución a todos los "por qué".

YA NOS EMPIEZAN A UNTAR, SE OYE QUE ESTE AÑO SERÁN DOS PAGAS



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

El día 6 de febrero nos convocó la empresa a los secretarios generales y al presidente y secretario del Comité de empresa, y se no informó de lo que ya sabíamos, este año no va a ser mejor.

Aunque sin concretar y sin haber nada en firme, la empresa nos dijo que se oye desde el Govern que este año nos quieren quitar dos pagas extras.

Una vez nos metieron el miedo, nos instaron a establecer un acuerdo equivalente o similar al del año 2012, y por tanto, sería imprescindible volver a aplicar lo más rápido posible las medidas de ahorro necesarias, o más bien las propuestas que plantea la empresa para poder asumir este robo. Seguidamente, y sin preguntar, una vez untados de vaselina, nos informaron también que la empresa nos aplicará, sí o sí, unilateralmente la prórroga del contenido de todas las medidas de ahorro del acuerdo anterior, pero sin concretar y sin decir si van a ser también muchos más recortes y abusos de los firmados, como ha sucedido en el año 2012. Ante esta desconcertante noticia con la que nos dejaron atónitos, poca reacción nos queda, o sí.

Para terminar, nos convocaron para el día 21 de febrero en comisión de seguimiento y tratar allí además de la prórroga de los acuerdos, los porcentajes de trabajo del personal de los grupos de contratación del grupo 3 y grupo 6, el no abono de las horas extras acumuladas para compensar en descansos y los convenios de las Líneas Metropolitanas y Explotación de Montaña.

Ante esta situación, yo, a primera vista, diría que hemos hecho los trabajadores en el pasado año 2012 un esfuerzo muy grande para conseguir la productividad exigida por la empresa y poder recuperar la paga extra de Navidad, que la empresa ha aplicado y adoptado otras medidas de ahorro no pactadas en los acuerdos del 22 de mayo de 2012, perjudicando gravemente nuestros derechos laborales, como son: negarnos las horas de médico reguladas en el Estatuto de los trabajadores, obligarnos a coger el teléfono en nuestros días de descanso, no pagarnos el destacamento o cambio de zona cuando nos envía a la revisión médica obligatoria o a los cursillos obligatorios programados o hacemos prácticas fuera de nuestra residencia, no darnos los días estipulados en el Estatuto del Trabajador cuando nos mudamos de vivienda o sufrimos el fallecimiento de algún familiar, y otros tantos abusos de los que nos vamos enterando en el día a día.

Por el contrario, los directivos y mandos intermedios no se arremangan, ellos van a volver a cobrar en el mes de marzo los 680.000 euros en bonus por nuestra productividad, y además a los directivos les pagamos cada mes una mutua privada de asistencia sanitaria con un valor estimado de 1.200 euros anuales (este dato no ha sido desmentido por el Director General de FGC) y alguna cosilla más que no sabemos y que nos ocultan los que nos representan en el consejo de administración.



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

Suport 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 Benavides Ruiz

También la empresa tiene unos gastos incontrolados y creemos que excesivos generados por el departamento jurídico, ya que no desestiman recurrir a los más altos estamentos de la justicia cualquier demanda o conflicto colectivo presentado por los trabajadores, así como muchos gastos ocasionados por malos trabajos y compras realizados desde los distintos departamentos de FGC, como han sido la compra de las emisoras de los trenes de Llobregat-Anoia, que ya estaban obsoletas el mismo día que se adquirieron, la acoplabilidad de las Unidades 211 y 213 que nunca se llegaron a realizar, la instalación de aparatos generadores de ozono en las cabinas descendentes de las Unidades 213, que se han tenido que retirar por producir mareos y náuseas a algunos maquinistas, las pantallas de televisión ubicadas en los andenes para la visualización de las puertas cuando circulamos de agente único, ya sea con 3 o 6 coches, adquisición de las últimas 20 unidades de la serie 213 sin el constructor haber solucionado los problemas de olores y entrada de humos proveniente de los lavabos y departamento de viajeros de las unidades, y un sinfín de proyectos y actuaciones más que se han llevado a cabo o no, pero que han ocasionado un gasto innecesario para la empresa.

También creemos que ha habido un incremento excesivo de la plantilla de mandos y directivos, que no se ha recortado homogéneamente en relación a los ajustes exigidos, y que hay una dejadez en el control del fraude en muchas estaciones de ambas líneas, mientras tenemos los medios para intentar subsanarlo, como por ejemplo los recursos humanos.

Por otro lado, nos ocultan los sueldos fijos de todo el personal que esta fuera de convenio, los que cobran en marzo los 680.00 euros, que algo tendrá de relación, pues si no serían más transparentes. También hemos detectado una grave falta de transparencia, o por lo menos dudosa, a la hora de adjudicar la concesión de los trabajos de publicidad y propaganda de FGC, y una escandalosa celebración por la consecución del viajero un millón del cremallera de Montserrat, que por los datos que tenemos, le han dado este galardón al viajero un millón quince mil y pico, aunque nos alegramos por él, ya que el Presidente de FGC en persona le entregó un cheque regalo por un fin de semana en Espot i Port Aine y un pack de viajes con los trenes turísticos de FGC, (Tren dels Llacs, Tren del Ciment, cremallera de Vall de Nuria y cremallera de Montserrat), que suerte, que lo disfrute. Y nunca han querido hacer públicos los acuerdos bilaterales entre empresa y sindicatos, pues se destaparía un gran escándalo por la cantidad de dinero regalado a estos a consecuencia del exceso de horas sindicales que se les ha dado, y que han estado disfrutando desde la constitución de nuestra empresa.

Son tantos los argumentos que tenemos para desconfiar, que se nos atraganta la propuesta de buen hacer de la empresa, sobre todo de que sea para un bien de todos.

Creemos, que si hay esa intención sincera de salvar entre todos el barco, tenemos que ponernos todos a remar, en la misma dirección y utilizando las mismas fuerzas. Es inadmisibile por nuestra parte, que nos sigamos apretando el cinturón los de siempre, renunciando incluso a nuestros derechos como trabajadores, y que lo sigan utilizando unos pocos, los que mandan, para no perder ellos nada, e incluso para seguir ganando más.



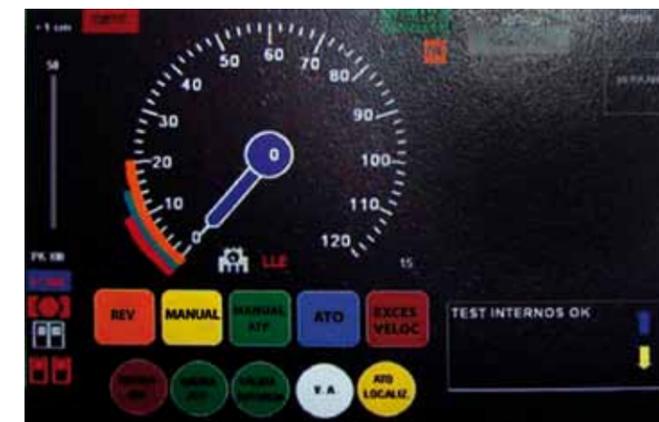
Jordi Contreras Hernández
Delegat Sindical del SEMAF a FGC
Coordinador B-V

ATO; el futuro

Me parece curioso ver cómo se reducen nuestros sueldos, cómo los presupuestos aprobados en Fgc para seguridad y limpieza quedan reducidos a lo anecdótico y paralelamente, la empresa invierte en grandes avances técnicos, tan grandes que acaban relegados a la inoperancia más absoluta y al ostracismo más extremo.

A la cabeza me viene la instalación de la plataforma para PMR de La Floresta vía 2. Una gran inversión para que en esta estación se extendiera una plataforma de unos cinco centímetros de largo que uniera andén y tren, en la puerta 1 del coche motor 2... se puso en marcha, se averió varias veces, creaba retrasos en las circulaciones... todo un avance que en algo menos de un mes pasó a estar inactivo y olvidado para siempre jamás. Un trabajo de lo más costoso e inútil a más no poder. Lo mejor de todo es que la vuelven a poner en servicio para el mes de marzo, a ver cuanto dura esta vez.

Este último mes de enero hemos vivido la vuelta del ATO, después de instalarlo en el ramal Tibidabo en 2012, se hacen obras en la estación de Gracia, se cambia el trazado de vía y adiós inversión de ATO... Al fin se vuelve a instalar, nos gusta hacer las cosas un par de veces en esta casa, aunque no necesariamente bien, el sábado 26 de enero sale la circular que ordena ir con ATO en el ramal Tibidabo y entre las estaciones de Gràcia a Plaça Catalunya y viceversa, con las unidades de la serie III y I12. El jueves 31 ya se anuló esta orden, ni una semana duró... vamos para récord. Tras dos años viniendo los trabajadores de Dimetronic, día sí noche también, a revisar el ATO, sigue yendo igual de mal. En el Tibidabo las III van más lentas que un maquinista aprobado el día antes o como



decimos ya con sorna, más lentas que el caballo del malo, sin contar que vuelta a vuelta se van descalibrando y acaban pasándose dos puertas en Gràcia ascendente o quedándose a cinco metros del punto de estacionamiento en Provença, ambos ejemplos reales, por cierto, suerte que se quedó cinco metros antes porque ¿y si se pasa las puertas de Provença? Pues nada festival para el maquinista que todo lo arregla y con todo carga.

Otra lindeza del ATO es que tiene la potestad de pasar por las agujas de Plaça Catalunya a 27 km/h... supongo que esto lo hacen para comprobar la resistencia de los tirafondos, que van soltándose con cada circulación que pasa... eso para cualquier maquinista es un expediente o por lo menos una nota, que esto está muy de moda ahora. El caso de las I12 es aún mejor, ya que a la entrada de Plaça Catalunya al poner ATP o M30 para entrar a final de línea, superan en unos 15 km/h la velocidad demandada con el manipulador. Se ha dado el caso de llegar a pisar balizas y no sé si alguien ha tenido la mala suerte de pisar un disco, pero no me sorprendería, con lo recantado que está el tramo Provença-Plaça Catalunya, con cinco discos, sólo hacían falta estos incrementos de velocidad, provocados por un sistema que tiene como función llevar una velocidad controlada. Hay que decir que semejante despliegue tecnológico, este magnífico invento, "funciona" en un tramo que tiene concedidos 5 minutos de trayecto, dos estaciones, y claro al llegar a la siguiente estación a más de uno le ha pasado que ha esperado que el ATO frenara y casi se pasa Muntaner... porque claro en Fgc cada vez cobramos menos, tenemos nóminas más crípticas, pero nos alegran la jornada con diversiones como éstas. ¿Lo harán para probar nuestros nervios? Porque uno siente que llega a su puesto de trabajo y ya espera la broma del día.



MÁS FINES DE SEMANA DE DESCANSO PARA EL PERSONAL DE NOCHE (MAQUINISTAS Y AYUDANTES DE DEPÓSITO)



Albert Pons Cano
Secretari Sindical del SEMAF a FGC

El 15 de junio de 2006 (fecha de la implantación del itinerario 49 - bis) la Representación de la Empresa se comprometió a crear una comisión de seguimiento para estudiar la desigualdad laboral entre los maquinistas de depósito en servicio diurno y nocturno y el resto del colectivo, puesto que disfrutaban de pocos fines de semana de descanso al mes. A partir de ese día los maquinistas de línea disfrutaron del cincuenta por ciento de los fines de semana ya que trabajaban uno de cada dos (uno de trabajo y uno de descanso alternativamente).

El 28 de julio de 2012 (fecha de la implantación del itinerario 51) los maquinistas de depósito en servicio diurno, además de conseguir turno fijo, de mañana o de tarde, se beneficiaron del cincuenta por ciento de fines de semana de descanso al mes. Esta situación dió lugar a un mayor

agravio con el personal de noche, ya que era el único colectivo de conducción de toda la línea Llobregat- Anoia en que apenas tenía un fin de semana al mes. En la negociación del itinerario 51 de Llobregat - Anoia, a pesar de que la representación de la Empresa llegó a admitir que la propuesta de SEMAF tenía coste cero, decidieron no aceptarla, cosa que aún no comprendemos. Finalmente, el 10 de diciembre del pasado año, y después de unas duras negociaciones, se acepta la propuesta en su totalidad. De esta manera el personal con servicio nocturno, tanto maquinistas como ayudantes de depósito, disfrutarán del cuarenta y cinco por ciento de fines de semana de descanso, dado que sólo trabajará cinco de cada nueve no alternativos.

El día 1 de febrero de 2013 entró en vigor la propuesta de rotación presentada, que expongo a continuación:



CARACTERÍSTICAS DE LA ROTACIÓN

Se crea un grupo de seis agentes dividido en dos grupos de tres personas : maquinistas de depósito en servicio nocturno (PEQ32N), (MEQ46N) y (MEQ47N) y ayudantes de depósito en servicio nocturno (MEJ04N), (MEJ05N) y (MEJTLN).

Se mantienen las vacaciones y los ajustes de jornada correspondientes a las plazas anteriormente citadas. Los dos grupos, aunque siguen la misma rotación, son asíncronos con los descansos, ya que de esta manera se necesita menos personal disponible unos fines de semana puntuales. El primer fin de semana se necesita un maquinista, el segundo un ayudante y el tercero no se necesita ningún suplente, ya que los titulares cubren sus propios turnos. Esto se repite tres veces para completar las nueve semanas que dura el ciclo de rotación. Seis fines de semana de los nueve sólo un agente realiza descanso. Los otros tres fines de semana están solapados entre dos plazas, uno realiza descanso por cuadro y el otro lo hace a cuenta de un día de ajuste de jornada, es por eso que se necesita un suplente para cubrir el turno.

Durante el transcurso del año se aprecia que pueden coincidir algunos puentes o festivos en los que se coincide. El máximo de días trabajados son seis, de esta manera se eliminan las siete noches consecutivas de trabajo, otro motivo de descontento para la plantilla.

A pesar de que los descansos durante el fin de semana del servicio nocturno de las diversas áreas de FGC son en los viernes y sábado noche, en este caso, y respetando la voluntad de los afectados, y así mismo conseguir homogeneizarlos con el servicio diurno, los descansos se realizarán en sábado y domingo noche, ya que no están aseguradas las vísperas de festivo.



CRITERIOS DE ELABORACIÓN

El ciclo de rotación se compone de sesenta y tres días, es decir nueve semanas. Los días trabajados son un total de cuarenta, cinco grupos de seis y dos grupos de cinco.

Los días de descanso son en total veintitrés, cinco de tres y dos de cuatro. De éstos, veintiuno son descansos por cuadro, ya que son la tercera parte de los sesenta y tres, y solamente dos, un sábado y un domingo, son a cuenta del segundo periodo de ajustes de jornada.

Cinco ciclos enteros serían: $5 \times 63 = 315$ días, de ellos se trabajarían $5 \times 40 = 200$, prácticamente las jornadas de trabajo que marca el Convenio. Aún así, nos quedan cincuenta días de los 365 que tiene el año, treinta de los cuales son vacaciones y otros quince corresponden al primer periodo de ajustes de jornada (Navidad, Año Nuevo, Semana Santa, marzo y Puente de la Constitución).

Todavía quedan unos cinco días para el segundo periodo de ajustes de jornada. Al necesitar dos días más de descanso por cada sesenta y tres días a cuenta del segundo periodo de ajustes de jornada, hace que en el cómputo total de los cinco ciclos se utilicen diez días de este periodo.

El trabajador sólo disfrutaría de cinco días de ajustes, pero junto a tres o cuatro descansos de la propia rotación se transforman en una semana aproximadamente.

Los fines de semana de descanso son enteros. Dos de ellos son de tres días (viernes, sábado y domingo - sábado, domingo y lunes), los otros dos son de cuatro días (jueves, viernes, sábado y domingo - sábado, domingo, lunes y martes).





Rebeca Fernández
Asesora d'Informació
del SEMAF a FGC

Pan para hoy y hambre para mañana



Vivimos tiempos difíciles en el que parece que predomina el egoísmo a la unión. Todo y que siempre se ha dicho que la unión hace la fuerza.

Vemos el problema desde la butaca con las palomitas y pensamos, mientras no nos toquen lo nuestro no nos moveremos, y no pensamos que mañana podemos ser nosotros los que estemos al otro lado.

Con la nueva ley laboral todos sabemos que se han abaratado los despidos, que nos están obligando a que lo veamos como algo necesario, mientras empresarios se forran a nuestra costa.

En FGC no son menos y es que claro, estamos bajo las órdenes del gobierno.

Nos hacen retroceder 30 años perdiendo derechos. Sin tener en cuenta que la vida ha cambiado mucho en estos años.

Pero el lema aquí es "divide y vencerás".

¿Quién intentando encontrar un poco de empatía no ha escuchado decir a algún compañero que cuando él entró en FGC las cosas también estaban mal?

Sí señores, nadie dice que las cosas fueran fáciles antes, la cuestión es que deberíamos ir hacia adelante y no hacia atrás.

Pero eso se lo dejamos a los nuevos, que se muevan y ya si eso ...

Actualmente estamos tocando techo con los famosos contratos mochila.

Personas que cuando se presentaron les prometieron trabajar un 85% y posteriormente pasar al 100%. Después de una larga espera para entrar en la empresa se vieron muchos sorprendidos tras ver dividida su promoción. Unos firmaron un contrato Relevo (Grupo 6 del que hablaré más adelante) mientras otros firmaban el famoso contrato mochila en el que la mayoría trabaja al 30% y tiene contrato de obra y servicio.

Muchos pensarán que tampoco nadie les obligó a firmar y es cierto, pero seamos coherentes y pensemos cómo está el tema laboral. Hoy en día nos aferramos casi a cualquier cosa y ellos eso lo saben. Al fin y al cabo, somos números, trabajadores que cada vez están más saturados de información ya que ahora ya no prima la seguridad sino la polivalencia y la disponibilidad absoluta, sin tener en cuenta si las personas descansan lo suficiente o si tienen una formación adecuada para realizar el trabajo correctamente.

¿Qué tiene de bueno este colectivo de contratos mochila? Saber prácticamente todo el año el turno que harán y cuál será el mes de vacaciones.

¿Pero a qué precio? sin saber hasta cuándo tendrán estas condiciones y sin garantías de continuar en la empresa.

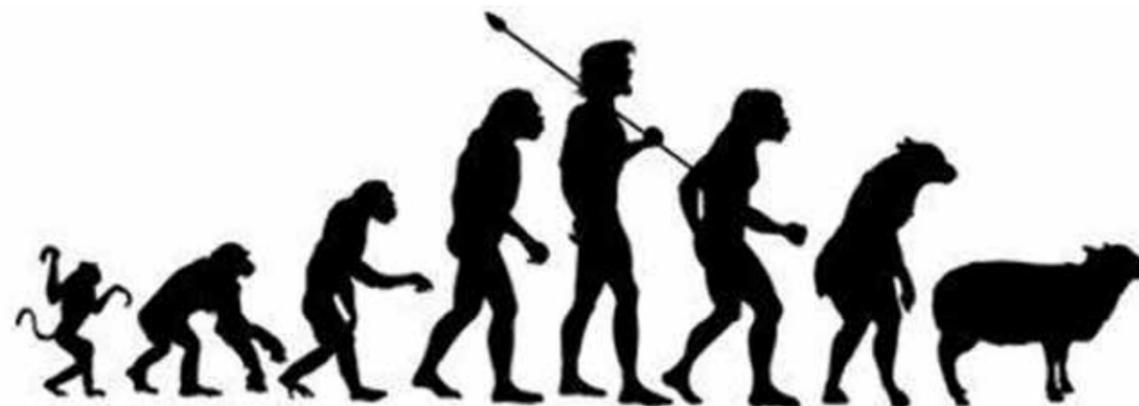
Mientras tanto, aún con una denuncia interpuesta por todo el colectivo de Grupo 3 que desde hace años debería estar ya en Grupo 2, FGC alega que no hay trabajo para pasarlos al 100%.

Y la pregunta sería, si no hay trabajo por qué hacen los contratos mochila, por qué muchos de los que tienen contrato mochila trabajan jornadas de 8 horas, cuando la empresa deja plazas de Grupo 3 y 2 vacías excusándose no poder cubrirlos.

Pero aquí siempre ha funcionado igual, dan caramelos a unos mientras se fastidia a otros y nadie se para a pensar en las consecuencias.

La dirección que estamos tomando aceptando tales contratos y tales condiciones nos puede perjudicar en un futuro no muy lejano.

Otro colectivo afectado es el Grupo 6, una promoción que se dividió innecesariamente y que ahora muchos ven como se les renueva el contrato empalmando un contrato relevo con otro.



Y no ven la luz al final del túnel, hablo de su entrada en Grupo 3, sí señores, estos compañeros ni aspiran a un Grupo 1 porque eso les queda lejos y muchos piensan que no llegarán nunca a pisarlo.

En realidad ¿a qué empresario no le gustaría tener este tipo de contratos en su empresa? Gente que esté disponible a cualquier hora poniendo su móvil personal y sin cobrar ningún plus por esa disponibilidad. Y que sirva igual para un roto que para un descosido.

FGC deja claro que tras la crisis que sufrimos y los recortes dictados por el gobierno tampoco se pueden hacer nuevas contrataciones y por lo visto ahora contratan a personal externo para cubrir plazas en instalaciones fijas, eléctrico y catenaria trabajando el 100%, saltándose la parte del convenio en el que dice que deben sacarse a subasta todas las plazas para cubrir por personal interno.

¿Hay trabajo o no lo hay? ¿Hay dinero o no lo hay?

Recordemos que 92 directivos siguen cobrado, supuestamente, 680000 euros por llegar a unos objetivos que logramos entre todos y aparte se les abona 1200 euros para que puedan disfrutar de una mutua privada de asistencia médica.

FGC siempre nos habla de compromiso y de nuestro trabajo en equipo.

Parece que ese equipo no lo es para lo bueno y lo malo.

Pero demos gracias a que no nos falta trabajo, agachemos la cabeza y hagamos lo que nos dictan, total, ya estamos amaestrados.

Luego si acabamos siendo todos polivalentes y más flexibles que cualquier contorsionista, no lloremos, porque el problema lo teníamos detrás nuestro pero no nos queríamos girar a echarles una mano, porque nuestra posición era más cómoda.

Cuando salpique ya no habrá quitamanchas que lo limpie.



Descobrint a...



Eva lleva en Ferrocarrils cuatro años y tres meses, entró para cubrir estaciones y pasados 8 meses empezó a cubrir también las vacantes de maquinista. Mientras realizaba el curso de estaciones les ofrecieron la posibilidad de habilitarse a maquinista, pero como ella estaba estudiando prefirió dejarlo para más adelante.

1. Una vez pasado el proceso de selección te explicaron en qué condiciones entrarías en Fgc?

Cuando estábamos en Sarrià haciendo los psicotécnicos nos dijeron que entraríamos al 85% con contrato de grupo 3 indefinido y a los cuatro años pasaríamos a ser grupo 2. Muchos se levantaron y se fueron porque les parecía una mala oferta y no les interesaba. Lo que no sabíamos es que las condiciones cambiarían mucho para la mitad de la promoción.

- A ti te dijeron que entrarías como grupo 3...

Sí y hoy por hoy soy grupo 6, porque en esos meses en que estaba esperando a que me llamaran para entrar a la empresa, de enero a octubre, ya firmé el contrato como grupo 6.

2. ¿Coincide lo que te explicaron con lo que te has encontrado una vez firmado el contrato?

No, porque yo no sabía nada de la gente que estaba entrando y me encontré que me llamaron la última semana de septiembre para firmar el contrato y una vez allí a los doce que nos habían llamado nos dieron a cada uno un contrato diferente. Nos dijeron que habían cambiado las condiciones y que éramos un contrato de relevo, cada uno con una fecha diferente por un prejubilado diferente, y una cláusula que ponía que teníamos que entrar como grupo 3 y que cuando haya vacantes de grupo 3 pasaremos por orden de promoción.

3. ¿Tienen tus estudios algo que ver con el trabajo que desempeñas en Fgc?

No. Acabé la carrera de empresariales y ahora estoy haciendo un máster de publicidad y marketing.

4. ¿Te ha presentado a alguna plaza que haya salido en la empresa para otro departamento que no sea producción?

La verdad es que todo lo que ha salido ha sido talleres o auxiliar administrativo, que tampoco está relacionado con lo mío. La verdad es que prefería estar como estoy pero porque no sabía lo que había, porque ahora hay gente que se cambió a este tipo de plazas y ya es indefinido y a tiempo total, si llego a saber eso a lo mejor me hubiera ido de producción. Si fuera de producción puedes pasar al grupo 1 en menos de un año, prácticamente, está claro que el futuro está fuera de este área.

5. ¿Te gustaría trabajar en otro área relacionado con lo que estás estudiando?

Puede ser, pero sería un ambiente muy diferente al que tenemos en producción, al que ya me he adaptado e integrado.

6. ¿Cuál sería tu trabajo ideal?

Trabajar en una agencia de publicidad, del tipo de trabajo creativo.

Eva Fernández



7. ¿No te ves aquí en 15 años?

Si mejoran las condiciones quizá sí, si no, no. Me gusta estudiar el tema del marketing, no sé si realmente me gustaría, si tuviera una estabilidad de maquinista, es un trabajo que también me gusta. Pero claro te queman tanto que acabas pensando que estarías mejor fuera.

8. ¿Conoces algún caso de compañeros a los que le haya superado la situación laboral en la que trabajáis y le haya afectado a su vida personal?

Sí, varios casos, de ataques de ansiedad, la empresa te pone al límite para ver cuánto aguantas. Te llaman en tus días de fiesta, te ponen de noche antes de tu día de fiesta, ahora vas de mañana y al día siguiente de noche, a veces duermes a veces no, a veces comes a veces no...

9. ¿Te sientes engañada por la empresa?

Sí, y más cuando el día que firmé mi contrato de grupo 6 me dijeron que firmara tranquila que era solo para un mes y ya tendría mi contrato de grupo 3. Además tú ves en tu contrato que tu prejubilado hará los 65 en mayo de 2012 que es cuando cumples los 4 años y te crees que pasarás al grupo 3 o 2, pero ya ves 4 años y 3 meses y sin saber nada fijo. Vas empalmando contratos de relevo. Y así, aún es más difícil imaginarte un futuro concreto."

10. Me sorprende que todos los del grupo 3 y 6 lleváis la cuenta de los años y los meses como una condena, los que tenían que haber pasado a grupo 2 pueden decirte hasta los días que hace que tenían que ser grupo 2, y parece que cada día que pasa os quema más y más.

Lo peor desde luego, es no saber hasta cuándo.

11. Explicame un día normal para ti, siendo grupo 6.

Pues a lo mejor levantarte a las 11 de la mañana porque es el único día que puedes descansar tranquila y ver el mensaje a las 9 de la mañana que tienes PAS y que ya te han llamado a las 10 para quitártelo. Claro yo no tengo el móvil encendido, llamo nada más levantarme y ya lo tiene cubierto, pero luego me llega una carta que no he cogido el teléfono, pero claro es que aún ni sé que estoy de PAS y ya me están llamando y yo lo único que hago es descansar un día que puedo permitírmelo. Además de que ya me

colocan en la lista de "no localizable" la famosa lista negra, y claro ya te genera un malestar, pero no quiero dejar mi móvil personal encendido para estar siempre disponible porque eso no pueden exigírselo a nadie. Además en una semana puedo cubrir perfectamente las tres franjas horarias, empezar de mañana, pasar a la tarde y claro de noche el día antes de mi fiesta, sin contar que puedo estar tanto en estaciones como de maquinista. De hecho el día 31 de diciembre me pusieron el turno especial de 22 a 6 y el día 1 el turno 74, que entra a las 13:13 de la tarde, entre un día y otro sólo pasaban 7 horas, cuando deberían pasar 10 horas. Al final tuve que llamar y me lo tuvieron que cambiar, pero claro llamar implica un mínimo de media hora probando hasta que te cogen el teléfono, en el horario marcado para llamar por supuesto. Finalmente no llamaron a alguien que estuviera de PAS para que hiciera el 74 y yo PAS, llamaron a alguien que estaba de fiesta para cubrir el 74 y a mí me pusieron de noche...



12. Cómo grupo 6 ¿Tu vida cómo de organizada puede estar? ¿Cuándo puedes decidir ir a comer a casa de tu madre u organizarte las vacaciones?

Lo decido el día antes, porque como no sé si voy a ir de noche el día anterior a mi fiesta, cosa muy común, pues me tengo que esperar. Me ha pasado tener planes y organizarme cualquier cosa mi día de fiesta a las 10 de la mañana y tenerlo que anular porque me habían puesto de noche el día antes. O sea que mis días de fiesta los paso medio zombi porque si quiero hacer cosas y he ido de noche apenas duermo, y si duermo para descansar no tengo tiempo para hacer nada más.

- **Claro es que ahora hay más noche descubierta porque por ejemplo el turno 60, la noche en Rubí, no tiene relevo, o sea que cuando descansa nadie fijo lo cubre, esto se perdió con el itinerario BV05 aunque se empeñen en decir que no... vamos que lo tenéis a medias entre todos los disponibles.**

13. ¿Podrías explicar, para los que lo desconocemos, cuál es la diferencia entre el grupo 3 y el 6?

Básicamente el contrato, el grupo 3 tiene una garantía de que en 4 años será grupo 2, bueno ahora mismo decir eso suena fatal pero al menos ellos pueden denunciar y exigirlo, tiene algo donde asirse, el grupo 6 no tiene nada, ni límite de tiempo ni nada. Sólo cubro una prejubilación hasta 2016, pero en ese año pueden darme otra prejubilación y así toda la vida. De todas formas el grupo 3 a nivel horario y turnos está igual que el 6. De hecho laboralmente hago el mismo trabajo que cualquier persona del grupo 1, tenemos la misma responsabilidad que cualquiera pero cobrando menos y con peores condiciones laborales. Además a esto hay que añadirle que si quieres cambiar un día o las minis tienes muchos problemas porque sólo puede ser con alguien de tu mismo grupo y de tus mismas habilitaciones. Ya sabes, divide y vencerás.

14. ¿Cómo ves el futuro del grupo 3?

Negro. No veo futuro directamente, una inestabilidad eterna. Creo que se quedará el grupo 1 y el grupo 6. Nosotros desde el grupo 6 no tenemos nada para pasar al grupo 3, el grupo 3 es el que está peleando por pasar al grupo 2 y algún apaño les harán y a la larga cuando se jubile gente del grupo 1 irán pasando y ya quedarán el 1 y el 6. Supuestamente cuando esta gente pase al grupo 2 las que dejan libres deberían ser para nosotros, pero ya veremos... Porque a mí lo que me hace sospechar es que todas las plazas de la gente que ha pasado al grupo 2 están quedando desiertas.

15. ¿Cómo ha repercutido en ti la entrada de personal con los famosos contratos mochila?

Básicamente me he pasado los cuatro años del 85%, desde que entraron los contratos mochilas ya no llego ni por asomo. Este año, prácticamente todos hemos cerrado el año al 80 o 81%.

- ¿Entiendes que haya entrado más gente cuando lo único que se ha conseguido es repartir el mismo trabajo pero entre más personas?

La verdad es que no se entiende, porque supuestamente entran para turnos como los buhitos y yo ya he trabajado en Terrassa, Sabadell o Sant Cugat... y ellos a lo mejor cubriendo turnos de más horas.

16. Crees que se hace todo lo posible para que todo el colectivo llegue al 85% pactado?

No, empezando por que eliminaron el trabajo en las noches de los sábados, luego se han eliminado las prejubilaciones... y así poco a poco nos vamos quedando con menos trabajo y entra más personal. Ahora también se ha quitado hacer carnets, que antes lo hacíamos nosotros y ahora lo tiene una empresa externa.



Elección del nuevo Delegado Sindical y Delegado de Prevención de SEMAF-FGC

El pasado viernes 8 de febrero procedimos a la elección de los cargos de Delegado Sindical y de Delegado de Prevención de SEMAF. Las elecciones discurrieron a lo largo de todo el día en las diversas asambleas celebradas en Plaça Espanya, Martorell- Enllac y en el Palau, donde a las 24 horas del mismo día se cerró el proceso electoral, procediendo seguidamente al recuento de los votos.

De los dos candidatos que se presentaron al proceso, ha sido elegido Delegado Sindical de SEMAF, nuestro compañero Carlos Arenas Soto, también elegido Delegado de Prevención por no haberse presentado ningún otro candidato para representar este cargo. Damos la bienvenida a Carlos en esta nueva etapa sindical.

Queremos agradecer a todos los participantes en la elección su interés en decidir quién representa a SEMAF y a los dos candidatos que se presentaron en el proceso la predisposición y el interés mostrado para representarnos.



semaf COMISIÓN EJECUTIVA DE FGC

Comunicat

© Dilexat nº 8 - 28045 MADRID
e-mail: fgc@semaf.org

Barcelona, 9 de febrero de 2013

ELECCIÓN DEL NUEVO DELEGADO SINDICAL Y DE PREVENCIÓN DE SEMAF FGC

El viernes 8 de febrero procedimos a la elección del nuevo Delegado Sindical de SEMAF, en las diversas asambleas celebradas a lo largo de todo el día. A las 24 horas del mismo, se cerró el proceso electoral, procediendo seguidamente al recuento de los votos. De entre los dos candidatos que se presentaron en el proceso, ha sido elegido Delegado Sindical de SEMAF, nuestro compañero Carlos Arenas Soto, así como Delegado de Prevención por no haberse presentado ningún otro candidato representante para este cargo. Queremos agradecer a los dos candidatos habidos en el proceso la predisposición y el interés mostrado para representarnos.



COMISIÓN EJECUTIVA DE FGC

semaf





Isaac Tresens Quilez
Maquinista Lla.

UN ÈXIT DE TOTS

Aquesta és la impressió que tinc, a dia d'avui, després de la celebració del Centenari del Carrilet (entre Magòria i Martorell).

De vegades cal ser més conciliador, i no sempre estar en peu de guerra i discutint per tot, i per això aquesta missiva

El cas és que com molts de vosaltres sabeu (sobretot els companys de LL-A) el passat 29 de desembre es va fer una celebració popular per commemorar el centenari del tram anteriorment esmentat. Constava d'un viatge des de Plaça Espanya fins a Martorell Enllaç, repetint les parades originals i fent una benvinguda al tren històric en cada una d'elles. Això es va fer amb la locomotora 304 (La Patxanga) amb els vagons de fusta.

L'èxit del viatge rau, bàsicament, per l'esforç fet entre tots i a la magnífica operativa realitzada. Consensuada entre la gent que a peu de via, sap quina és la millor manera de portar a bon port una fita com aquesta.

L'operativa constava del següent:

Una locomotora 1003 més un vagó (històric) que feia de "manso" entre els enganxalls alliance (estandarditzats a LL-A en els mercaderies) i els convencionals (només en els històrics). Aquesta locomotora, destinada a un eventual rescat del tren per si quelcom fallés. Però el compte, el millor de tot és que aquesta màquina anava a la distància de 2 cantons per davant de manera constant per tal de fer un rescat en menys de 5 minuts! (ben pensat, típic dels millors esdeveniments a nivell Europeu, i ho dic seriosament, no penseu que ironitzo).

Darrera ja tenim el tren en qüestió (molts diran que de popular aquest viatge no en tenia res, i que tan sols les autoritats anaven al tren, doncs dir-vos que això és fals, ja que en aquest cas era evident que no podia anar-hi tothom, però també és cert que, a part dels alcaldes i autoritats d'FGC i la Generalitat, estaven membres de moltes de les associacions vinculades al Carrilet o als pobles celebrants)

Més, perquè això seguia... Doncs darrera de l'històric, seguia una 213 material per si les coses es posaven "lletges" i calia fer un transbordament. En aquest punt potser discrepo, però tampoc cal entrar en detalls.

Encara més... a Sant Boi hi havia una 254 per si fallava la 1003 en el rescat... En cas que n'hi hagués hagut... Exagerat? Potser sí, però els antecedents dels viatges amb la 1003 no son massa bons... El cas és que va ser bonic en el sentit ferroviari, i sé que els aficionats i les associacions d'amics dels trens van quedar molt satisfets, i això sempre és d'agrair.

Però tot això no hagués estat possible si la setmana abans, durant tres dies no haguéssim estat fent proves i simulacres per la nit (sense servei). Aquí és on jo aporto el meu granet de sorra en tota aquesta aventura històrico-ferroviària. No vaig poder estar al viatge del 29, però sí que vaig prendre part activa en les proves.

Un últim detall. Hi ha qui es queixa que en plena crisi, s'han hagut de fer unes despeses enormes perquè tot això funcionés, per quedar bé davant les autoritats ... En part és cert, però és de savis quedar-se amb el que beneficia a tothom, i això és el fet que les estacions estan com noves (i els feia molta falta el repàs), la Patxanga està arreglada (cosa que els maquinistes dels trens històrics reivindicàvem des de fa temps) i la imatge que hem donat als treballadors ha estat molt bona, i tot i que no ens aporta beneficis econòmics, a mi personalment em resulta gratificant, ja que treballem per les persones.

Les últimes paraules van destinades a tots els companys que han pres part directe o indirecte en que això fos un èxit rotund del Ferrocarril Històric. Ells ja saben qui son.

Enhorabona a tots.

Secuencia fotográfica de recuperación de "La Patxanga" Imágenes por cortesía de ARMF





La locomotora pregunta tú respondes

Es mucha la gente que se pregunta cómo funcionan los sindicatos realmente y es evidente que tanto en Llobregat - Anoia como en Barcelona - Vallés se desconoce, una mínima parte sabe para qué sirve su voto y su afiliación.

A veces tenemos la información al alcance pero por falta de tiempo, pereza o conformidad no la buscamos. Es suficiente con mirar algunos de los puntos de los Estatutos de los trabajadores y el propio Convenio Colectivo.

En el Capítulo 20 Artículo 59º del Convenio Colectivo nos da un dato que muchos desconocen.

- Cada Miembro y Delegado dispondrá de un cómputo de 40 horas mensuales. También está regulado el número de Miembros que formarán el Comité de Empresa, para esto debemos ojear concretamente el Artículo 66 del Estatuto de los Trabajadores.

- De 751 a 1000 trabajadores, 21 Miembros en el Comité.

- De 1000 en adelante, suman 2 por cada 1000 o fracción. En el caso de FGC al tener más de 1000 trabajadores corresponden 23 miembros que son exactamente los que tenemos.

Los Comités de Empresa o de centro de trabajo elegirán de entre sus miembros un presidente y un secretario de comité, y elaborarán su propio reglamento de procedimiento, que no podrá contravenir lo dispuesto en la Ley, remitiendo copia del mismo a la autoridad laboral, a efectos de registro, y a la empresa. Deberán reunirse cada dos meses o siempre que lo solicite un tercio de sus miembros o un tercio de los trabajadores representados, algo que también es poco conocido.

¿Para qué sirve mi voto, muchos se preguntan?

La cantidad de Delegados que debe haber en cada sindicato está regulado por la L.O.L.S (Ley Orgánica de Libertad Sindical).

- Entre el 5 y el 10% de los votos por sindicato corresponden 1 Delegado, si es más del 10% serían 2 Delegados, algo que también tenemos regulado por Convenio Colectivo en el Capítulo 20 Derechos Sindicales Artículo 59º

Como muchos ya sabéis, los sindicatos reciben subvenciones del Estado, pero ¿cuánto? Se rigen por el BOE (Boletín Oficial del Estado) y el DOGC (Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya). Podemos decir que todo va según la cantidad de afiliados. Además hay partidas importantes que se dan para la realización a ciertos sindicatos de cursos de formación que en la gran mayoría de los casos no se acaban impartiendo entre otras muchas cosas como:

La cesión de inmuebles, subvención pública en virtud del

número de representantes que obtienen en las elecciones sindicales regulada por el Real Decreto 1971/2008, de 28 de noviembre, por el que se regula la concesión de forma directa de subvenciones a las organizaciones sindicales y asociaciones empresariales por su participación en los órganos consultivos del Ministerio de Trabajo e Inmigración, de sus organismos autónomos y de las entidades gestoras de la Seguridad Social.

Las organizaciones sindicales y las asociaciones empresariales constituyen uno de los pilares básicos de nuestro Estado social y democrático de Derecho. La Constitución Española, después de consagrar en el artículo 7 su papel como organizaciones básicas para el sistema político y de referirse en varios artículos a su participación en la vida económica y social para la defensa y promoción de los intereses que le son propios, les reconoce, en el artículo 129.1, como representantes institucionales de determinadas categorías o grupos de personas, el derecho a la participación en la actividad de los organismos públicos, cuya función afecte directamente a la calidad de vida o al bienestar general.

Por otra parte, ciertos sindicatos han desarrollado un eficaz mecanismo que captación de fondos públicos presentándose con regularidad a las convocatorias de subvenciones anunciadas por las diversas Administraciones Públicas (central autonómica, local e institucional) para el fomento de la actividad asociacionista, la realización de todo tipo de estudios, programas sociales, planes de igualdad, integración de inmigrantes... siendo adjudicatarios de este tipo de ayudas como si se tratase de una organización no gubernamental más. El Ministerio de Trabajo e Inmigración les concede anualmente una compensación económica por su participación en los órganos consultivos centrales y territoriales del Ministerio, de sus organismos autónomos y de las entidades gestoras de la Seguridad Social, también perciben ingresos como prestadores de servicios a los trabajadores, tanto a los afiliados como a los no afiliados, destacando los servicios de carácter jurídico.

En cierto modo la realidad es que la información al respecto es muy opaca y parece ser uno de los mejores secretos guardados ya que no hay demasiada transparencia en cuanto al dinero que nos cuesta a todos los ciudadanos.

Por otra parte, algunos se preguntan para qué sirven los Estatutos del Sindicato y la gran mayoría desconoce su contenido. Desde aquí invitamos a que cada uno pida una copia a su sindicato para saber así sus coberturas y funcionamiento



Sandra Gonzalo Jara
Asesora d'Informació del SEMAF a FGC

Sindicatos



Rebeca Fernández
Asesora d'Informació del SEMAF a FGC

entre otras cosas también importantes que debemos saber.

Según la encuesta percibimos que la mayoría desconoce que los sindicatos suponen un coste importante para la empresa. Si a esto le añadimos que desde hace 30 años se han dado más relevos sindicales de los estipulados por Ley y se podría hacer un balance abrumador.

Para hacernos una idea calculemos:

23 miembros del comité x 40h mensuales + 7 Delegados sindicales x 40h + Las horas de prevención... Y a esto le sumamos el coste de la persona que debe suplir temporalmente ese puesto. Nos podemos hacer una ligera idea, pero con los tiempos que corren, en los que cada año que pasa vivimos en la incertidumbre sobre qué nos recortarán ahora, sería ético que esa transparencia de la que tantos hablan fuera real.

Desde Semaf se ha pedido en varias ocasiones que se hagan públicos estos números y nunca han visto la luz y dudamos que se vean. Quizás porque son acuerdos bilaterales que hace la empresa con ciertos sindicatos. En este sentido, es importante destacar que durante los últimos años, un objetivo sindical en sus negociaciones con los empleadores del sector público ha sido el ampliar el número de liberados por encima de lo establecido con carácter mínimo por la legislación vigente, constituyendo este logro tanto una fuente indirecta de financiación como un instrumento clientelar para privilegiar a algunos de sus afiliados.

Y es que hemos llegado a escuchar esta pregunta:

¿Realmente están todos los sindicatos dispuestos a defender los derechos de los trabajadores?

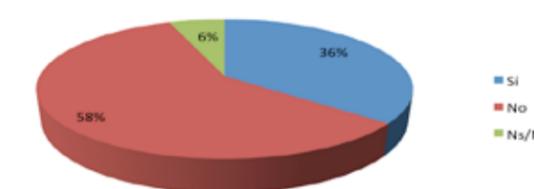
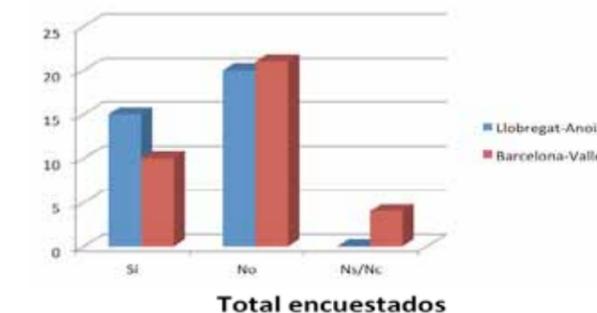
¿Se han olvidado ciertos sindicatos para qué nacieron estas organizaciones?

	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Total encuestados	35	35
Grupo 1	19	14
Grupo 2	9	0
Grupo 3	5	11
Grupo 6	2	10

Hombres	22	22
Mujeres	13	13

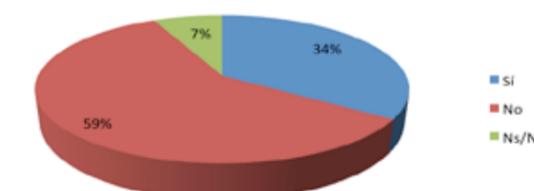
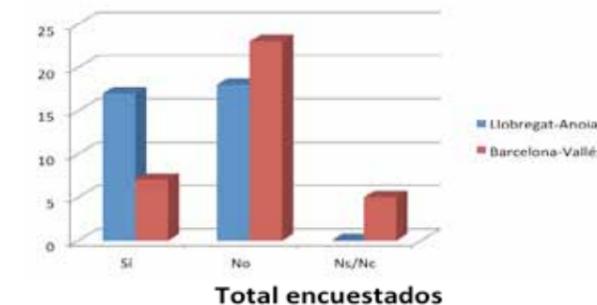
1. ¿Sabes cuántos relevos al mes están estipulados por Ley?

Pregunta 1	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	15	10
No	20	21
Ns/Nc	0	4



2. ¿Tienes conocimiento de cómo se determina la cantidad de delegados sindicales que debe haber en cada sindicato?

Pregunta 2	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	17	7
No	18	23
Ns/Nc	0	5



3. ¿Crees que es ético que haya tantos relevos permanentes con los recortes que estamos sufriendo?

5. ¿Estás de acuerdo con que, a ciertos sindicatos, durante 30 años se les hayan concedido en FGC más horas sindicales que las que permite la ley?

7. ¿Conoces a los miembros que componen el Comité de Empresa y a tus Delegados Sindicales?

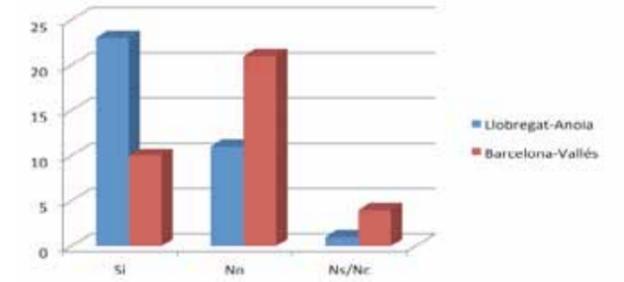
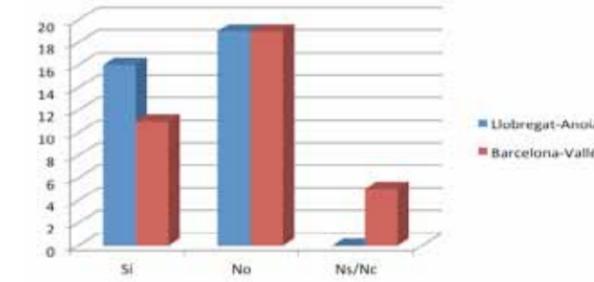
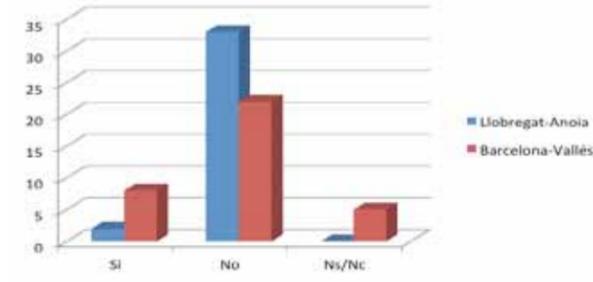
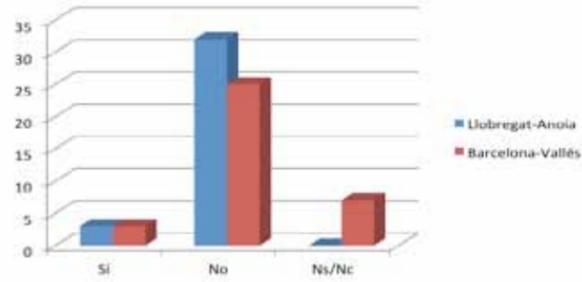
9. ¿Conoces los Estatutos de tu sindicato?

Pregunta 3	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	3	3
No	32	25
Ns/Nc	0	7

Pregunta 5	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	2	8
No	33	22
Ns/Nc	0	5

Pregunta 7	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	16	11
No	19	19
Ns/Nc	0	5

Pregunta 9	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	23	10
No	11	21
Ns/Nc	1	4



4. ¿Encuentras legítimo que se permitan relevos a personal no electo?

6. ¿Sabes como se eligen el Presidente y el Secretario del Comité de Empresa?

8. ¿Sabías que ciertos sindicatos reciben subvenciones públicas dependiendo de su masa social?

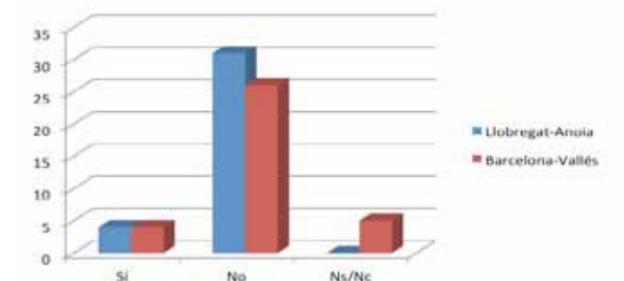
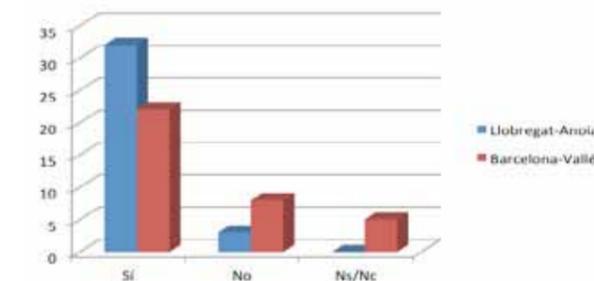
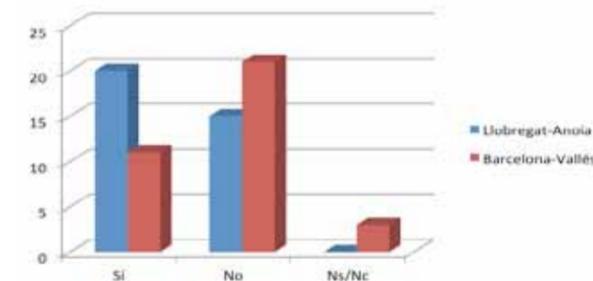
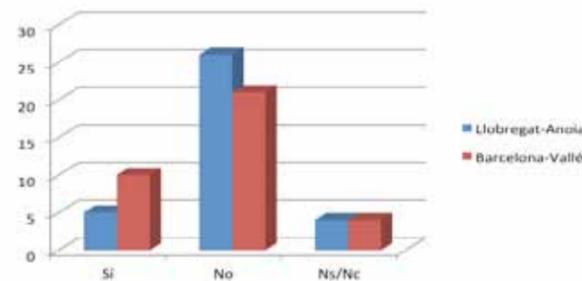
10. ¿Sabes que coste comportan para FGC las horas sindicales que ha dado FGC de más a los sindicatos?

Pregunta 4	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	5	10
No	26	21
Ns/Nc	4	4

Pregunta 6	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	20	11
No	15	21
Ns/Nc	0	3

Pregunta 8	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	32	22
No	3	8
Ns/Nc	0	5

Pregunta 10	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	4	4
No	31	26
Ns/Nc	0	5



SEMAF, PRESENTE Y FUTURO DEL COLECTIVO DE CONDUCCIÓN EN FGV

Jose Javier Bleda

Secretari General SEMAF a FGV

El día 1 de febrero de este año, SEMAF cumplió su primer aniversario como sindicato con representación en Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Fue mucho el trabajo realizado, y con un espíritu conjunto de trabajo, por parte de todos los afiliados, en un tiempo muy corto para conseguir el que sería el primer objetivo del proyecto, alcanzar la representación en FGV. No era trabajo fácil, porque en frente teníamos ya, no sólo a la Dirección, sino a otras organizaciones sindicales poco dispuestas a realizar una labor que permitieran un proceso electoral para la constitución del nuevo Comité de Empresa de la provincia de Alicante en FGV. De dicho proceso, que pasó por laudos, juicios, repetición del proceso de la votación, reclamaciones... tuvo como resultado por varias veces la legítima representación de SEMAF en el Comité, y por ende, la representación de los trabajadores en FGV a través de un Sindicato Profesional.

Dice la RAE, que un sindicato es una "Asociación de trabajadores constituida para la defensa y promoción de intereses profesionales, económicos o sociales de sus miembros." Los maquinistas que formamos parte de la Sección Sindical de SEMAF en FGV, decidimos que era el momento de formar parte de una asociación profesional, con una clara vocación de defensa de los derechos de los trabajadores en general y de los intereses profesionales específicos del colectivo de conducción en particular. Pero no podíamos conformarnos con eso, SEMAF debía liderar una forma clara de transmitir la información entre sus afiliados, de forma continuada y transparente, fomentando la colaboración con el proyecto por parte de todos los miembros, realizan-

do un trabajo específico de representación independiente del colectivo de conducción, en concordancia con el trabajo realizado en el resto de empresas en las que estaba implantado SEMAF. Es mucho el trabajo pendiente de realizar en base a lo anterior, puesto que durante 25 años que tiene FGV de vida, desde que se traspasaron las líneas de FEVE a la Generalitat Valenciana, el colectivo de conducción de FGV no se había organizado, de forma independiente, para realizar un trabajo específico que pudiera asumir la mejora de sus condiciones de trabajo, el reconocimiento de la profesión en general, una regulación adecuada que equipare y recoja unas garantías mínimas de trabajo para el colectivo.

En los tiempos actuales, se hace necesaria la implicación y participación de todos los trabajadores en organizaciones sindicales. Ante la coyuntura política, económica, laboral, social por la que pasamos, y especialmente con la legislación laboral actual, los trabajadores debemos organizarnos para poder defender nuestros derechos y luchar por nuestros intereses. De hecho, buena prueba de cómo ha cambiado el escenario laboral, es la propia FGV. A raíz de la reforma laboral, de la situación económica crítica de la Generalitat Valenciana, de la falta de un plan de empresa, de una gestión poco adecuada, en FGV hacía (y hace) varios años que permanecemos sin convenio colectivo. Pero no era eso lo peor, la realidad de los ERE en el ámbito público se puso en marcha después de muchos rumores en FGV. Incluso, con el propio desmentido por parte de la Consejera del ramo tiempo antes de la puesta en marcha de dicho proceso, llegando a convencer a algunos sindicatos de que la situación de FGV no era la que iba a llegar. SEMAF

tuvo que desmarcarse de dicha información, ya que no se daba garantía alguna de la intención de mirar por la empresa, por el servicio, o por los trabajadores.

Otro hecho, FGV ni si quiera ha asumido aún, después de varios años cerrada la línea que une Alicante con San Vicente del Raspeig, cuya infraestructura está totalmente finalizada y que es producto de robos y actos vandálicos, que tiene las unidades estacionadas en las cocheras de El Campello, y cuyo coste total es de 150 millones de euros. Parece ser que la Generalitat aún no se ha enterado de que tiene una empresa a su disposición para ponerla en marcha y prefiere seguir intentando una y otra vez su puesta en marcha por "iniciativa" privada.

Con esta situación, la Dirección de FGV puso en marcha un ERE a final de 2012 que pretendía despedir a uno de cada cuatro trabajadores de los ferrocarriles dependientes de la Generalitat. Este proceso, cuya negociación se ha realizado de forma conjunta entre todas las organizaciones sindicales (hasta minutos antes de la firma del acuerdo) finalizó con un acuerdo que reducía considerablemente de los 450 despidos iniciales a 310 despidos, de los cuales muchos se verían afectados por un plan de prejubilaciones y siendo refrendado por una mayoría de los trabajadores en referéndum.

Con este escenario no cabe relajarse, no podemos dejarnos llevar por el tiempo y el colectivo de conducción de todas las empresas ferroviarias debe seguir uniéndose para unificar sus reivindicaciones. En otras empresas ha quedado claro, el colectivo de conducción es más fuerte si está unido en torno a SEMAF. Son muchas las amenazas y tan sólo uno el camino para la defensa de los intereses y la legítima representación profesional del colectivo de maquinistas.

Si cualquier trabajador, a día de hoy, debe perseverar en la defensa de sus derechos en general, si cualquier ferroviario debe persistir en la lucha de un trabajo digno, todos los maquinistas debemos unificar nuestras reivindicaciones en un mismo proyecto sindical. Porque es nuestra categoría la que asume la responsabilidad penal de la actividad principal de las empresas ferroviarias, porque sufrimos el desequilibrio en la diferencia de horarios cada día, porque somos los que sufrimos las averías de la unidad, asumimos la marcha del tren, realizamos una labor profesional aún a pesar de no recibir siempre una formación adecuada, porque sabemos que somos los que ponemos la parte psicológica de la actividad cuando hay un arrollamiento, porque somos el personal que tiene que dar explicaciones cuando una puerta no funciona adecuadamente, porque sufrimos las malas temperaturas en cabina, la falta de una ergonomía establecida para nuestro trabajo, porque muchos entendemos que nuestra categoría debe estar mejor regulada en las empre-



sas pequeñas, o porque incluso, egoístamente, somos los que más expedientes de empleo y sueldo recibimos y no precisamente los que más vemos recompensada nuestra labor en nuestro ámbito.

Son muchos los motivos para sumarse al proyecto, y tan sólo desde la unidad sindical y laboral del colectivo a través de un sindicato como SEMAF conseguiremos avanzar en nuestras reivindicaciones.

Quiero aprovechar estas líneas para agradecer a todo el Comité Ejecutivo de SEMAF especialmente al Secretario General J. García Fraile, al Secretario de Organización E. Camarena, así como al Asesor Jurídico García Sixto, y también a todos los compañeros que se han interesado y nos han ayudado durante la negociación, en especial a los compañeros de FGC y a la Sección de SEMAF de Renfe Alicante por el apoyo y trabajo que han dedicado a los trabajadores de FGV en general, y a los afiliados en particular, durante los últimos meses que han sido tan duros e intensos por el proceso del ERE.

Porque sólo la estructura y proyecto de SEMAF puede hacer avanzar al colectivo de conducción en la defensa de sus derechos e intereses, porque sólo SEMAF puede unir a todos los maquinistas de las distintas empresas ferroviarias. SEMAF, presente y futuro del colectivo de conducción.

YA HAN COMENZADO LAS OBRAS EN PLAZA ESPANYA PARA REFORMAR EL NUEVO LOCAL SINDICAL

Equipo de redacción



Los dos locales que ya existen actualmente en Plaça Espanya son, en relación con el nuestro, mucho más espaciosos y están en buen estado, no se inundan ni se cae la pared a trozos por la humedad. Es lamentable que aún teniendo hasta dos resoluciones de la Inspección de Trabajo que requieren a la empresa que nos asigne un local nuevo por estar el nuestro en unas condiciones pésimas de salubridad, hayamos tenido que negociar mediante una convocatoria de huelga la asignación de uno más grande y en mejores condiciones.

También acordamos con la empresa que durante el año 2013, año en el que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya tiene previsto hacer obras en los locales de Sarrià, se hará una reorganización de éstos y se estudiará la posibilidad de asignarnos también uno nuevo en esta estación, quedando de esta forma, en igualdad de condiciones respecto a las dos secciones sindicales con mayor representatividad que nosotros. Es importante conseguir este local en la línea de Barcelona Vallés ya que la afiliación en esta línea ha aumentado cuantiosamente y queremos tener el mayor contacto posible con los afiliados de ambas líneas, y creemos que es discriminatorio que los de Barcelona Vallés no tengan la facilidad de encontrarnos en nuestro local en los puntos de inicio y finalización de los maquinistas. Así pues esperamos que a lo largo de este año vayamos consiguiendo estos pequeños objetivos para la empresa, pero de máxima importancia para Semaf y la comodidad de sus afiliados.

En enero comenzaron las obras de la reforma del local situado en el hall de Plaça Espanya, donde se ubicaban los antiguos lavabos de esta estación. Tal y como acordamos en noviembre con la empresa en la mediación de la huelga, en el Departament de Treball, este local se está saneando para después ser acondicionado y ser ofrecido a las secciones sindicales. El procedimiento de oferta será priorizando el orden según su representatividad sindical, esto provocará que posiblemente hayan movimientos en los locales tal y como ahora los encontramos ubicados. Así mismo, posiblemente quedará un local sindical libre de los ya existentes actualmente en Plaça Espanya, y creo que será el actual local de Semaf, eso dice mucho de las condiciones en las que trabajamos los compañeros de Semaf desde hace años.



Calçotada en “Can Cases”

Para volver a reunirnos y disfrutar de otro día en compañía de la familia y los compañeros, organizamos una calçotada en Can Cases el sábado 23 de febrero.

El precio de este evento es de 10 euros por persona y los niños pueden ir gratis.

Esperamos poder contar con vuestra presencia y vuestros amigos y familiares.



CONTACTA

JORDI GIMÉNEZ

JORDI CONTRERAS

ISABEL LÓPEZ

SANDRA GONZALO

“Lo peor es educar por métodos basados en el temor; la fuerza, la autoridad, porque se destruye la sinceridad y la confianza, y sólo se consigue una falsa sumisión.”

Albert Einstein

“Los que están siempre de vuelta de todo son los que no han ido nunca a ninguna parte.”

Antonio Machado



Automotor eléctrico 400 “Granota”

Automotores eléctricos construidos entre 1944 y 1975 en los talleres de Sarrià de Ferrocarrils de Catalunya. Prestaban servicio en la línea entre Plaza Catalunya y Reina Eilsenda y también entre Plaza Catalunya y Av. Tibidabo. Funcionaban en composiciones de dos coches. Se retiraron del servicio en 1991, Actualmente se mantiene la composición histórica formada por automotores números 409-809-507 (restaurados a estado de origen entre 1998 y 1999). La composición del tren “granota” se utiliza actualmente para viajes especiales en la línea Barcelona-Vallès.



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

