

2006  
AÑOS

semaf

# b i a s

*boletín informativo de los afiliados a semaf*



2006  
AÑOS

semaf  
www.semaf.org



## Sumario

### •Veinte años de historia

4 Una breve visión

7 Línea del tiempo

### •Nuestros Secretarios Generales

8 Entrevista a Juan Oliver Barranco

10 Entrevista a José Rodríguez Aguilera

12 Juan Jesús García Fraile. Entrevista

### •Contra viento y marea

14 Movilizaciones

### •Nuestros Congresos

16 Congresos y comisiones ejecutivas

### •Comunicación

18 Revistas y regalos

## Colaboraciones

### •Han colaborado en este número

Manuel Prieto Rodríguez

Juan Oliver Barranco

José Rodríguez Aguilera

Juan Jesús García Fraile

Juan Carlos Cañas Lloret

José Lorenzo Díaz

Juan Francisco Oliver Cabañero

Santiago Pino Jiménez

Salvador Santos Castuera

Eduardo Sutil Fernández

## Editorial

20 años de S.E.M.A.F., 20 años del Sindicato Profesional del Colectivo de Conducción.

### ¡QUE BUENO QUE VINISTE!

Prácticamente, todos los que hoy componemos el Colectivo de Conducción ya éramos Maquinistas o Ayudantes allá por el año 1.986, pues las nuevas incorporaciones al mismo en este período han sido mínimas.

Y, si hacemos un ejercicio de memoria, recordaremos cómo los sindicatos nos utilizaban una y otra vez para llevar a cabo movilizaciones en las que el peso de las mismas recaía en el Colectivo de Conducción, pero los resultados repercutían en el resto de colectivos con la excusa de que nuestras percepciones eran mayores, sin tener en cuenta que obteníamos dichas percepciones a base de realizar jornadas inhumanas en unas condiciones pésimas y pasando fuera de casa la mayor parte del tiempo, donde se nos facilitaban para nuestro “descanso” los antros más inmundos repartidos por nuestra geografía. Y olvidaban también la preparación necesaria para ser Maquinista y la responsabilidad que conlleva el ejercicio de nuestra profesión.

Sólo la aparición de S.E.M.A.F., como Sindicato realmente identificado con los problemas del Colectivo, pudo alterar esa tendencia y, a la vista de los resultados, que, por supuesto, siempre son mejorables, se puede decir que lo ha realizado con éxito.

Es un hecho cierto que una de las características genéricas de nuestro Colectivo, que se ha trasladado asimismo al Sindicato, es el inconformismo: siempre mantenemos una ambición de mejora, aún cuando consideremos positivo lo conseguido. Y con esa ambición debemos continuar trabajando, porque sólo así conseguiremos que los próximos veinte años sean aún mejores que los ya transcurridos.

Contamos con la ventaja de que, a diferencia de esos primeros veinte años y gracias a ellos, partimos de una situación en la que nuestra existencia es un hecho más que consolidado, lo que nos permite centrarnos en la actividad sindical propiamente dicha en lugar de dedicar esfuerzos, como los que nos cuentan en distintos artículos de la revista, a conseguir el reconocimiento de nuestra Organización por parte de la Empresa y de las distintas instituciones.

En el horizonte divisamos ya las próximas elecciones sindicales, donde debemos consolidar nuestra situación de Sindicato mayoritario en Renfe, así como impulsar nuestra irrupción como S.E.M.A.F. en FEVE, tal como ya ha sucedido en F.G.C.

En este número especial del BIAS, cuya elaboración ha sido especialmente grata y emotiva gracias a la desinteresada colaboración de algunos de los protagonistas principales de que S.E.M.A.F. sea hoy el Sindicato de todos los Maquinistas, hemos querido traer a nuestras páginas diversos momentos de nuestra historia que, quizá, estaban apartados en un rincón de vuestra memoria y cuyo recuerdo esperamos que os agrade.

Para finalizar, queremos felicitaros por estos veinte años de vuestro Sindicato y esperar que, al igual que los que hemos participado en su elaboración, disfrutéis con este número especial.

# SEMAF: Una necesidad para el Colectivo de Conducción

Determinados logros han marcado nuestra situación actual, algunos de ellos, solo han sido posibles por la línea de trabajo seguida por SEMAF desde su fundación, con el único fin de mejorar las condiciones propias de nuestra profesión.



¿Cómo hubiéramos llegado al día de hoy sin S.E.M.A.F.? Es difícil saberlo, pero algunos hechos concretos, de especial relevancia para nuestro Colectivo, permiten hacernos una idea. El acuerdo de la banda salarial, conseguido ante la oposición del resto de sindicatos, supuso un incremento y consolidación salarial importante para el Colectivo; la negativa de S.E.M.A.F. a aceptar la especialización en los términos que se planteó permitió que, a diferencia del resto de colectivos ferroviarios, el Personal de Conducción haya conservado sus derechos en materia de movilidad, permeabilidad, etc.; la negativa a aceptar el acuerdo de eficacia limitada de U.G.T., al que posteriormente se adhirió CC.OO., permitió que se alcanzase un acuerdo de agente único que dio un vuelco absoluto a las condicio-

nes laborales, sociales y económicas de los maquinistas; el desarrollo de dicho acuerdo, que contó con la oposición expresa del resto de sindicatos, forzando la firma en solitario de S.E.M.A.F. en diversos aspectos, consolidó las bases sentadas por el mismo superando las expectativas iniciales; los acuerdos para no aptos, Auxiliares y Mandos Intermedios, a los que el resto de sindicatos se oponían por entender que suponían una discriminación hacia otros colectivos, permitieron equilibrar las condiciones del Colectivo de Conducción en toda su extensión; el acuerdo de Homologación con el Ministerio de Fomento, que ha permitido un reconocimiento de la Profesión de Maquinista, a diferencia de lo ocurrido con el resto de profesiones ferroviarias a las que supuestamente defendían el resto de Sindicatos; etc., etc., etc.

Estos hechos puntuales, que destacan sobre el resto por la repercusión que han tenido para nuestro Colectivo, son el resultado del trabajo y el esfuerzo cotidiano desarrollado por nuestra Organización en sus distintos ámbitos y han podido conseguirse porque nuestro Colectivo, desde el primer momento, se ha identificado con su Sindicato y ha respaldado con su apoyo el crecimiento de la Organización y la extensión de sus actuaciones a materias y ámbitos que al principio parecían inalcanzables.

Pero esto no acaba aquí, esto son sólo los primeros veinte años de nuestra existencia y no nos vamos a detener en un ejercicio de auto-complacencia con lo ya realizado, sino que ya estamos asumiendo nuevos e importantes retos que, sin duda, podremos conseguir con la implicación y el esfuerzo de todos.

# Veinte años de historia

## Una breve visión

Manuel Prieto lleva con nosotros desde los inicios de SEMAF, es nuestro abogado desde antes de la fundación. Nadie mejor que él para contarnos como se gestó y empezó a funcionar nuestra organización cuando esta cumple su veinte aniversario.



Es difícil resumir 20 años tan intensos como hemos vivido en tan poco espacio, pero al menos intentaré dar una visión aproximada de lo que han sido.

En el verano de 1986, mi amigo Miguel Ángel me plantea que precisaban un abogado porque hay un grupo de Maquinistas de RENFE que pretenden crear un Sindicato, quedamos una tarde de Agosto con Juan Oliver, me explicó lo que pretendían, y empecé a redactar los Estatutos para legalizar a SEMAF, empezaba una andadura que acaba de cumplir 20 años.

Me explicaba Juan que el personal de conducción no se sentía repre-

sentado por los sindicatos, y que aunque se había creado un órgano al que llamaban “pleno de conducción”, que trataba de coordinar la problemática del colectivo, este órgano estaba dirigido y seguía las directrices de las direcciones sindicales, lo que en la práctica no representaba al colectivo, que era usado como grupo de presión contra la empresa, y los frutos se lo llevaban otros, el colectivo de conducción no se veía representado por esos sindicatos, y sus intereses y derechos no eran defendidos, incluso las condiciones cada vez eran peores, no sólo no se avanzaba, se retrocedía, el colectivo necesitaba

una organización, creada y dirigida por ellos mismos, y eso sólo se podía conseguir con la creación de un sindicato de conducción. Nos pusimos en marcha.

En el mes de Septiembre de 1986, se publicaba en el BOE la legalización de SEMAF, no pensaba en unos comienzos tan complicados, pero pude descubrir que mal sentó aquello en la Empresa, y sobre todo en los dos sindicatos mayoritarios en RENFE, les había salido un duro grano, que entonces sospechaban y después tuvieron que aceptar porque ya ni la cirugía tendrían efectos, la máquina marchaba por vía libre.

En el mes de octubre de 1986, los sindicatos mayoritarios (dos eran dos), firmaron un acuerdo de derechos sindicales, con un nuevo mapa electoral, y unos derechos que se reservaban para ellos solos, SEMAF se presenta a sus primeras elecciones sindicales a finales del año 1986, (apenas tres meses de vida) y obtiene más de 80 representantes lo que suponía más de 7 por ciento de representación en el conjunto de la Empresa, pero esos derechos sindicales que habían firmado meses antes nos impedía estar presentes en el Comité General de Empresa, y tampoco se nos permitía formar parte de la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo, los acuerdos que firmaron requerían una representación global del 10 por ciento.



# HUELGA DE CONDUCCIÓN EN RENFE

Ante las huelgas del Colectivo de Conducción de RENFE convocadas por el Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios (SEMAF), los ABOGADOS firmantes queremos manifestar lo siguiente:

## PRIMERO

La huelga es un Derecho Fundamental que garantiza el artículo 28.2 de la Constitución Española para la defensa de los intereses de los trabajadores.

## SEGUNDO

El SEMAF, como Sindicato legalmente constituido al amparo de la Ley Orgánica de Libertad Sindical, está legitimado para convocar huelga. Por lo tanto, las huelgas convocadas en RENFE son legales.

## TERCERO

El ejercicio del legítimo derecho de huelga no puede ser restringido por la empresa, ni puede dar lugar a sanción alguna para los trabajadores que la secunden.

## CUARTO

Rechazamos las prácticas restrictivas de la libertad sindical y del derecho de huelga que está utilizando la dirección de RENFE, con clara violación del artículo 28 de la Constitución española, Ley Orgánica de Libertad Sindical, Estatuto de los Trabajadores, Real Decreto-Ley 17/1977 de 4 de marzo y demás normas de aplicación y que se encuentran tipificadas como delito en el artículo 177 bis del Código Penal.

Carlos Aguirre de Carcer Moreno (Madrid)  
 Juan Barcelona Sánchez (Granada)  
 Esperanza Barreiro Pereira (Madrid)  
 Cristóbal Cantero Cerquella (Madrid)  
 Blanca Cansapié Lopechino (Madrid)  
 Eduardo Escribano Villán (Bilbao)  
 Juan Manuel Frades Canela (Madrid)  
 Tomás García Navarro (Madrid)  
 Socorro Gómez Martínez (Madrid)  
 Felipe Juan Carreño (León)  
 José Luis Jiménez González (Málaga)  
 Ricardo León Pérez-Olagüe (Madrid)  
 José Manuel Martínez Galán (Madrid)  
 Teodoro Mota Truncer (Madrid)

Leopoldo Pardo Serrano (Madrid)  
 Cayetano Prieto Romero (Madrid)  
 Juan Carlos Rico Fernández (Madrid)  
 Julián Sagardoy Bengoechea (Zaragoza)  
 Carlos Marcelino Sánchez Tarazaga (Valencia)  
 Amador Sieteiglesias Bartolomé (Madrid)  
 Luis Vicario Treviño (Madrid)  
 María Dolores Barcelona Sánchez (Granada)  
 Adolfo Barreda Salamanca (Madrid)  
 Miguel Ángel Barrios Palacios (Madrid)  
 María Dolores Carrillo Aranda (G. S. - Sevilla)  
 Margarita de Beladiez Rojo (Madrid)  
 Moisés Ferrero Codesal (Salamanca)  
 María Angeles García Llorente (Madrid)

Basilio García Rodríguez (Oviedo)  
 Begoña González Martín (Madrid)  
 José Luis Juan Carreño (León)  
 María del Mar Labella Ribes (Granada)  
 Francisco José Madrid Ávila (Madrid)  
 José Mariano Martos Boluda (Madrid)  
 Federico Navazo Dolz del Castellar (Madrid)  
 José Luis Peláez Rodríguez (Valladolid)  
 Manuel Prieto Romero (Madrid)  
 Fernando Ruiz Molina (G. Social - Sevilla)  
 María Adelaida Salgado Pérez (Madrid)  
 Juan Suárez Sánchez (Madrid)  
 José Mariano Vargas Aranda (Granada)  
 Grupo de Abogados Jóvenes de Madrid.

Así firmaron el VII Convenio Colectivo, que SEMAF impugnó judicialmente, se había bajado el valor de las horas de exceso de jornada, desapareciendo los porcentajes y concretando una cantidad fija para cada tipo de hora de exceso, obviamente el colectivo más afectado por ello fue el de conducción, en una época en que las horas de exceso eran un factor fundamental en sus retribuciones, pero el punto clave de la impugnación, y que nos podía dar éxito fue la discriminación sindical de SEMAF, al no permitirnos ser parte de la comisión negociadora, eso hizo que se negociara, por primera vez entre SEMAF y la empresa, unos derechos sindicales para SEMAF, que contribuyó de forma definitiva al desarrollo y la expansión del mismo, necesitábamos recursos y lo habíamos conseguido.

SEMAF celebra su primer Congreso, el Constituyente en el mes de Febrero de 1987, en Torremolinos, como era normal, no teníamos normas de funcionamiento de los Congresos, sólo habíamos aprobado unos Estatutos para legalizar la Organización, por lo que en ese Congreso hubo de aprobarse el Regla-

mento de Congresos y unos nuevos Estatutos adaptados a los planteamientos de la Organización, ambas Normas conservan aún aquella estructura, si bien adaptados a los nuevos tiempos. Aquel Congreso tuvo un inicio complicado, había tesis enfrentadas sobre como funcionar y que normas habían de aprobarse primero, se encontró soluciones aceptadas por todos, y se hizo un excelente trabajo, las normas del Sindicato fueron aprobadas por todo el Congreso, nació la primera Comisión Ejecutiva, como tal, de SEMAF. Después ha habido ocho congresos más, quizás demasiados, pero de todos se sacó algo efectivo, aprendíamos de los errores, y asentábamos los aciertos.

SEMAF convoca su primera huelga en el mes de Diciembre de 1987, no creo que fueran más de 500-600 afiliados los que tenía el sindicato en esas fechas, esa huelga, finalizó con la readmisión de dos compañeros que habían sido despedidos en Sevilla.

SEMAF precisa que el colectivo sea consciente de que su única posibilidad de llegar a unas cuotas dignas de logros sociales, pasan por unirse

todos en la misma Organización, luchar juntos por ello, y eso requiere muchas asambleas, muchas reuniones, muchos viajes, estábamos sin medios, sin locales, sin teléfonos, pero se hizo, se hicieron muchos kilómetros para llevar el mensaje directamente a todos, Juan Oliver fue esencial en ese aspecto, quizás otro también lo habría hecho, pero lo cierto que quien lo hizo fue él, y eso es justo reconocerlo, luchó lo indecible para que SEMAF fuera la casa de todo el colectivo de conducción, y hoy podemos decir que así es.

Cuando finaliza el VII Convenio Colectivo, se forma la Comisión Negociadora del VIII, SEMAF sigue sin estar en ella, se convocan huelgas cuyo único motivo fue la negociación de un convenio franja, la empresa, asesorada por los otros dos sindicatos, que entonces decían que éramos un sindicato de "llaveros", decide no fijar servicios mínimos, y el colectivo realiza una huelga histórica, el ferrocarril está parado, el colectivo está en huelga y la situación es caótica,

La represión empieza días antes de la huelga, unos de esos días nuestro Secretario de Sección Sin-

dical de Móstoles sufre un accidente de coche y fallece, acudí al entierro con el Secretario General y el de Organización, los dos liberados que tenía entonces el Sindicato, acuden también algunos directivos de la empresa, y después del entierro, vamos a tomar café y en la cafetería le entregan una carta a cada uno, por la que se le retira la libera-

de conducción, antes Maquinista, y hoy Director de algo en una U.N., le entrega a Juan carta de despido, por hacer huelga ilegal, eran las 12 de la mañana más o menos, y la huelga no empezaba hasta 12 horas después, le dije al Técnico: “¿como vas a despedir, por unos hechos que aún no se han producido?”, retiró la carta, y me di cuenta que yo había meti-

can mejores resultados, y el proyecto se va consolidando, se empiezan a lograr objetivos, se suceden los Congresos, existen diferentes opciones en el sindicato, se alternan momentos complicados con otros más fáciles, hasta llegar a otro momento cumbre Marzo del 2000, que marca lo que hoy es SEMAF.

Como la historia desde aquí es más reciente y todos la conocemos de alguna manera y el espacio es limitado no voy a señalar aspectos concretos de este periodo, sólo decir que si SEMAF necesita a todos y cada uno del personal de conducción, todos y cada uno de ellos precisan de SEMAF, cuando éste colectivo se une su fuerza es grande, muy grande, mucho más de lo que se cree, además SEMAF se ha convertido en una Organización sindical muy responsable, ejerce poco el clientelismo sindical tan dado en otras organizaciones, lo que no quiere decir que no se atiende a los afiliados, al contrario, es la organización que mejor y más los defiende, pero no se defienden caprichos, enchufes, injusticias, y similares porque quien lo pida sea afiliado, se respetan sus derechos, pero eso también conlleva unos deberes.

Me he sentido, y me siento orgulloso de haber sido y ser parte de esta Organización, he sufrido, he disfrutado, he trabajado, he compartido risas y lágrimas con muchos de vosotros, hemos discutido, pero siempre hemos acabado satisfechos del deber cumplido, siempre se ha encontrado el camino, y estoy seguro que así seguirá siendo.

Nunca entenderé como un Maquinista, que se preocupa por sus condiciones socio-laborales, por su presente y por su futuro no se afilia a SEMAF, sin SEMAF tendría peores condiciones, cobraría menos, trabajaría más, tendría su puesto de trabajo menos seguro, y sería menos maquinista.

Espero repetir los próximos 20 años compartiéndolo con todos vosotros, bueno la mayoría estaréis jubilados, que es otra ventaja de los maquinistas sobre los abogados.

Un abrazo a todos,  
Manuel Prieto Romero  
Abogado - SEMAF



ción sindical y se le nombra servicio para el día siguiente.

Juan Oliver, debe hacer un servicio de ida y vuelta a Alicante, tenía programada una asamblea en Chamartín, a la que obviamente no puede asistir, me pide que vaya a acompañar al secretario de la sección sindical, y hacemos la asamblea a la hora y en el día programado, hubo una asistencia masiva, coincidía que a la hora prevista de terminar debía llegar el tren que Juan traía de Alicante, por lo que programamos un recibimiento con pancartas y multitudinario, cuando el tren se para en Chamartín vemos bajar de la cabina de conducción a dos individuos que salen corriendo por el andén en dirección contraria a la estación, Juan grita algo, y vemos que eran el Director de Recursos Humanos y el Director de Relaciones Laborales, se habían subido en Atocha para presionar a Juan a que se desconvocara la huelga. El tren había que llevarlo a Fuencarral, todos los que estábamos allí nos subimos, un maquinista conducía el tren, Juan hacía su asamblea en el tren de Chamartín a Fuencarral, cuando entrega el servicio, el entonces Técnico

do la pata, debí callarme y dejar que le despidieran, eso nos valió para lo que haríamos después con los despedidos que llegarían, íbamos a pedirlo.

En las primeras horas de la huelga nos encontramos con decenas de compañeros despedidos, la empresa usa todas las armas que puede para reventar la huelga, con toda la ayuda de los demás sindicatos, pero eso no nos echa atrás, al contrario nos hace más solidarios, el colectivo en masa va a los centros de trabajo solicitando la carta de despido, decíamos. “yo también estoy en huelga, despídeme”, lo que había empezando usando la empresa como arma de represión para “asustarnos” se convierte en nuestra mejor arma, se asustan ellos. Si siguen despidiendo, no saldrían trenes ni aún con la huelga terminada. Sobre los despedidos estábamos seguros de su readmisión, nuestro lema en eso fue: “el primer tren que circule lo conducirá un maquinista despedido”, obviamente así fue, el acuerdo conllevaba la readmisión de todos, sin excepción.

SEMAF se va convirtiendo cada vez en un Sindicato más representativo del colectivo, cada elecciones se sa-

# Nuestros secretarios generales

## Juan Oliver Barranco

Cuatro secretarios generales han encabezado la comisión ejecutiva de SEMAF, Juan Oliver Barranco, Pedro López López, José Rodríguez Aguilera y nuestro secretario general actual Juan Jesús García Fraile. Hemos entrevistado a tres de ellos para que podáis conocer como ven y han visto desde su lugar en la comisión ejecutiva la trayectoria que ha seguido nuestro sindicato en estos veinte años transcurridos desde su fundación.



**P**ocos afiliados conocen los inicios de la gestación de nuestra organización, ¿podrías decirnos cuando y por qué causas se inician las gestiones para fundar un sindicato profesional?

- En una asamblea de la mesa de conducción tras una propuesta por parte de algunos integrantes de otros sindicatos de rebajar la subida salarial a los maquinistas y ayudantes en la firma del siguiente convenio, en un momento de ímpetu propuse hacer una lista con aquellos que no estaban conformes con la forma de llevar la mesa hasta el momento con la idea de formar un sindicato exclusivo para conducción como los ya existentes en Portugal y Francia, se apuntaron algunos de los integrantes y

*pasamos a consultar con el abogado Manuel Prieto como dar los primeros pasos para constituir el sindicato y redactar los estatutos. En Zaragoza ya había surgido una idea similar que incluso cobraba una cuota de quinientas pesetas que nos pareció correcta para empezar a funcionar, este dinero recaudado lo ingresábamos en una cuenta del Banco Popular hasta que tuvimos suficiente para dar la entrada para la compra de un piso y tener un lugar donde reunirnos, que se concretó en el piso que hoy tenemos en Sta. María de la Cabeza donde empezamos a trabajar con los medios mínimos y de forma clandestina al no ser reconocidos por Renfe como sindicato.*

-En Marzo del 87 se celebra el primer congreso, ¿que pasos se dan hasta llegar a este congreso constituyente en Torremolinos?

- Se decide convocar el congreso para dar un enfoque democrático al sindicato, ya que la directiva que fundó SEMAF no había sido elegida por sus afiliados. Teníamos que ampliar la comisión ejecutiva en función de la representatividad que había en otras zonas y estructurarlo para funcionar durante un periodo de cuatro años hasta el siguiente congreso. Ya teníamos casi dos mil afiliados que esperábamos ampliar al superar las retenciones a pertenecer a un nuevo sindicato promovidas por CC.OO. y UGT,

*que se oponían junto con la empresa a que hubiera en conducción un sindicato profesional que atendiera en exclusiva los problemas de los maquinistas.*

Constituido SEMAF, ¿cuales son las líneas básicas, reflejadas en sus estatutos, que hacen diferente este nuevo sindicato en Renfe?

- Son pocas pero definitivas para conducción; queríamos implantar el sindicato en toda la red y que SEMAF fuera reconocido como el defensor en exclusiva de los derechos de conducción, apoyábamos cualquier propuesta de otros sindicatos siempre que no perjudicara a nuestro colectivo. Nuestra forma de hacer sindicalismo no tenía nada que ver con el que hacían los sindicatos de clase, éramos mucho mas guerreros en ese aspecto.

-¿Consideras determinante para la consolidación de SEMAF los logros conseguidos tras las huelgas de Diciembre del 88, ¿podríamos decir que en esa ocasión ganamos el pulso a la empresa?

- Esas huelgas supusieron el final de la lucha por que fuera reconocido el sindicato SEMAF en Renfe y propiciaron el comienzo de la reivindicación de los derechos específicos de conducción, que son los que dieron lugar a la fundación del sindicato. Fueron definitivas para que SEMAF empezase a funcionar como el sindicato de los maquinistas.



Juan Oliver posa en su casa

## La famosa “Carta Bomba”

Era una carta donde Julián García Valverde, entonces presidente de Renfe se comprometía ante notario a que si en un plazo de dos meses no conseguía que SEMAF se integrara en el comité general de empresa y se le reconociera como sindicato por Renfe y los sindicatos que se oponían a su reconocimiento, SEMAF sería el sindicato único representativo de conducción con derecho a firmar un convenio franja al margen de los demás sindicatos y a recibir las percepciones monetarias, locales y teléfonos que le correspondían por derechos sindicales. No fue necesario hacer uso de ella puesto que antes de cumplirse el plazo fuimos reconocidos como sindicato de pleno derecho para la defensa del colectivo de conducción en Renfe.



-¿Que hechos crees que han sido relevantes en la historia de SEMAF?, ¿cuales han sido claves para construir el SEMAF que tenemos hoy?

- Para mi fueron dos; las huelgas de 88 en las que conseguimos una gran afiliación, ya que Renfe propagó el rumor de que solo podían ser secundadas por afiliados a SEMAF con lo que propiciaron un número de afiliados cercano al 80% y las segundas elecciones sindicales en las que intervino SEMAF en el año 90 en las que sacamos mayoría en las principales dependencias.

-Tras la cesión de la secretaría general en Febrero del 94 en el 2º congreso extraordinario en Barcelona, sabiendo que has seguido de cerca la evolución de SEMAF, ¿crees que SEMAF se ha adaptado con éxito a todos los cambios habidos en nuestra profesión desde entonces?

- En un principio vi con preocupación la marcha del sindicato porque noté que hubo una temporada en que nos apartábamos de los principios de su fundación y que se promovía desde la empresa la disgregación de la unidad de negocio de tracción y por lo tanto la falta de igualdad en conducción, perdí ese desasosiego al ver que siempre que se firma un convenio este es único para todos. SEMAF se ha adaptado mejor que otros sindicatos a la división de la antigua Renfe

en Adif y Renfe-Operadora al no haber tenido que dividirse sus afiliados entre las dos empresas, por lo que creo que hemos salido ganando como sindicato.

-¿Como nos ves hoy?, ¿crees que hemos avanzado en nuestra relación con la empresa?

- Conseguir ahora nuestras reivindicaciones en negociaciones razonadas con la empresa y con una salida lógica nos beneficia mucho al no tener que cargar con los costes que siempre supone un enfrentamiento directo con las consiguientes movilizaciones que acaban siendo desagradables y costosas para el afiliado.

-¿Piensas que debemos estar satisfechos con la andadura de SEMAF en estos 20 años?

- Hemos evolucionado de una forma espectacular, puesto que ahora

el colectivo de conducción ya no debe estar preocupado por las horas de más que hay que hacer para tener un sueldo digno. La profesión de maquinista se ha dignificado mucho y considero que es un privilegio pertenecer a una profesión homologada y reconocida socialmente.

-¿Como crees que será la acción sindical de SEMAF después de otros 20 años?

- Supongo que con los avances que estamos viendo hoy en día en tecnología las reivindicaciones en un futuro se harán con medios electrónicos desde la sede del sindicato, y la empresa simplemente tendrá que enviar un correo en el que ponga “concedido a partir de tal fecha”, o “esto tenemos que estudiarlo un poco mas...”, ojalá puedan ser las cosas así dentro de otros veinte años.



Juan Oliver en una de las primeras reuniones del ALE

# Nuestros secretarios generales

## José Rodríguez Aguilera

Formó parte de la comisión ejecutiva desde los inicios de SEMAF y comenzó su andadura como secretario general en el III Congreso ordinario celebrado en Gandía, cargo que ostentó durante tres años desde Noviembre del 95 hasta Junio del 98. Estas son sus impresiones de cómo fue y cómo es hoy nuestro sindicato.



**Y**a fundado nuestro sindicato con una total carencia de medios ¿Cuándo crees que comienza la expansión de SEMAF por todo el país?

- Sin duda tras las huelgas convocadas en diciembre del 88, su éxito conllevó que las simpatías que despertaba SEMAF en el colectivo de conducción se tornaran en afiliaciones, que junto a los derechos sindicales conseguidos llevaron a la consolidación del sindicato, que desde ese momento tenía representación en todas las dependencias.

-Tu trabajo en SEMAF comienza como territorial de la 5ª zona, ¿como se vivieron allí esas huelgas?



- Comenzamos con muchas dificultades, alquilamos una habitación en un hotel como centro de operaciones, era la primera vez que se hacía algo así y contábamos con una teórica capacidad de movilización, pero la huelga comenzó a funcionar casi desde el principio a pleno rendimiento sorprendiendo a los directivos de la empresa que no esperaban que tuviéramos una capacidad de acción tan grande.

-Comienzas tu trabajo en SEMAF desde su fundación, ¿como evoluciona desde entonces?

- Tras una primera etapa de lucha por los derechos sindicales surge la necesidad de una renovación en la estructura del sindicato para adaptarlo a los nuevos tiempos que propongo en el II congreso extraordinario en Barcelona, últimamente se llevaba una línea de negociaciones muy dura que no estaba dando los resultados esperados, en el congreso de Gandía se inicia una nueva forma de trabajo acorde a los retos que debía acometer SEMAF en el futuro.

- Has acudido a todos los congresos habidos en SEMAF, ¿ha cambiado nuestra forma de trabajar en ellos?

- En todos siempre ha habido mucho debate, aunque los primeros eran mas duros debido a la juventud del sindicato, considero que en

los últimos falta gente nueva que quiera comprometerse para trabajar por sus compañeros y traiga frescura y nuevas ideas.

-¿Como crees que debe funcionar SEMAF de cara al futuro?

- Debe evolucionar, teniendo en cuenta que contamos con muchos mas recursos que antes, considero que los miembros de la ejecutiva deben estar mas incentivados para desarrollar su trabajo en las mejores condiciones posibles. Tenemos en el sindicato personas muy válidas que no se deciden a ser miembros de la ejecutiva por las dificultades que presenta trabajar en ella, sobre todo aquellos que no residen en Madrid. Desde mi punto de vista lo ideal sería tener una ejecutiva semi profesional que pudiera trabajar a pleno rendimiento sin los condicionantes con que han trabajado las anteriores y que se ocupara de formar sindicalmente a sus nuevos componentes para cohesionar la acción sindical. En los congresos creo que se debería llevar mucho trabajo ya hecho en reuniones precongresuales que darían agilidad, muchas cuestiones que se debaten en ellos debían solucionarse en el comité estatal y considero imprescindible que nuestros estatutos evolucionen en cada congreso. Nos va a costar la integración en la vida sindical de otras empresas, debemos

dar el máximo apoyo a los sindicalistas que trabajen en ellas. Creo que sería muy conveniente empezar a dar los pasos necesarios para constituir una federación de sindicatos independientes de transporte que nos daría la fortaleza necesaria para acometer el futuro.

-¿ La homologación te parece un paso importante para nuestra profesión?

- Sí, es un hecho importante en nuestra profesión, aunque creo que todavía está comenzando a andar y debemos estar vigilantes, puesto que quedan aún muchas cosas en el aire que se deben concretar.

-¿Es necesaria nuestra integración en organizaciones de ámbito europeo?

Es imprescindible, aunque hoy por hoy contamos con trabas que debemos intentar solventar, puesto que no hay una norma comunitaria que iguale las condiciones socio-económicas entre los trabajadores del sector ferroviario, hay una gran disparidad entre los socios que forman el ALE que impide que funcione a pleno rendimiento, falta la integración de Francia y el Reino Unido que considero necesaria.

-¿Debemos estar satisfechos con la andadura de SEMAF en estos 20 años?

- Hemos hecho algo muy importante, SEMAF está reconocido como ejemplo de sindicato profesional incluso a nivel europeo. Hacemos un sindicalismo innovador muy adaptado a las reivindicaciones propias del personal de conducción que supuso ya en sus inicios una ruptura con el sindicalismo tradicional. Tenemos un sindicato profesional fuerte y plenamente consolidado.



## FUNDACIÓN de SEMAF

- Tiene sus orígenes en el pleno nacional de conducción
- Sec. General: Juan Oliver Barranco

## I CONGRESO CONSTITUYENTE TORREMOLINOS 1987

- Sec. General: Juan Oliver Barranco

## HUELGAS DICIEMBRE 1987

- Se obtiene un local sindical en P.Pio
- Se consigue la liberación sindical de Juan Oliver

## HUELGAS DICIEMBRE 1988

- El Ministerio de Transportes no decreta servicios mínimos
- Famosa "carta bomba" y despidos en servilletas de papel
- Afilación masiva
- Se consiguen derechos sindicales (SEMAF reconocido como sindicato)

## I CONGRESO EXTRAORDINARIO BENIDORM 1990

- Sec. General: Juan Oliver Barranco

## ELECCIONES NOVIEMBRE 1990

- Entramos de pleno derecho en el comité general de empresa
- Declarados primera fuerza sindical en conducción
- Pasamos de 81 delegados electos a 112

## HUELGAS 1990

- Acuerdo desconvocatoria (banda salarial)

## II CONGRESO ORDINARIO TORREMOLINOS 1991

- Sec. General: Juan Oliver Barranco

## II CONGRESO EXTRAORDINARIO BARCELONA 1994

- Presidente: Juan Oliver Barranco
- Sec. General: Pedro López López

## ACUERDO DESCONVOCATORIA ESPECIALIZACIÓN

- Acciones hasta 15 Marzo 95
- Acuerdo desconvocatoria, todos los cambios deben ser pactados

## III CONGRESO ORDINARIO GANDÍA 1995

- Sec. General: José Rodríguez Aguilera

## III CONGRESO EXTRAORDINARIO ALMERÍA 1998

- Sec. General: Juan Jesús García Fraile
- Se impide la firma del primer acuerdo de agente único
- Negociación del XIII convenio colectivo y agente único
- Convenio de eficacia limitada y ruptura de las movilizaciones conjuntas con CCOO y CGT

## HUELGAS MARZO 2000

- No se respetan los servicios mínimos
- Firmamos XIII convenio y el acuerdo de agente único de conducción

## IV CONGRESO ORDINARIO PEÑÍSCOLA 2000

- Sec. General: Juan Jesús García Fraile
- Nuevo sistema retributivo y acuerdos de las variables
- Acuerdo enganches desenganches
- Acuerdos alta velocidad
- Firmamos el XIV convenio
- Acoplamiento disminuidos físicos

## VIII CONGRESO BILBAO 2004

- Sec. General: Juan Jesús García Fraile
- Movilidad MM.II. MJT
- Unificación de la variable de mercancías
- Desconvocatoria de huelga de octubre de 2004
- Límites de conducción en cercanías en marzo de 2005
- Ley del sector ferroviario
- Reglamento del sector ferroviario
- Proyecto de clasificación de categorías
- Liderazgo en el ALE

## IX CONGRESO LEÓN 2006

- Desconvocatoria de huelga planteada al Ministerio de Fomento que supone acuerdo de Homologación
- Orden Ministerial de Homologación

# Nuestros secretarios generales

## Juan Jesús García Fraile

Nuestro secretario general actual desempeña las funciones de su cargo desde el año 1998. Ha estado al frente de nuestro sindicato en una etapa de grandes cambios que han traído como consecuencia una nueva forma de trabajo tanto en el desempeño de nuestra profesión como en la acción sindical de SEMAF.



**C**on la implantación del agente único de conducción ha habido un cambio notable en nuestro colectivo, ¿crees que ha supuesto una nueva etapa en SEMAF esta nueva forma de trabajo?.

- Es evidente que ha supuesto un profundo cambio en la forma de actuación de nuestro sindicato puesto que también supone un cambio en el trabajo diario del personal de conducción. Entiendo que la implantación de agente único conlleva, paradójicamente, un beneficio mayor para el maquinista, que ha mejorado en jornadas de trabajo, máximos de conducción, cabinas, lugares de descanso..., que para la empresa, que fue quien propuso su implantación. Me consta que eleva la dignidad de nuestra profesión tanto desde el punto de vis-

*ta del propio maquinista como de la visión que tiene de nuestro colectivo la sociedad hoy en día. La aplicación del agente único nos lleva a una nueva y fortalecida relación con la empresa, pasamos de ser un sindicato que prácticamente no era tenido en cuenta en la toma de decisiones de Renfe, a tutelar el proceso de agente único. Ha sido fundamental el acuerdo de 26 de Marzo de 2000 para crecer como colectivo y conseguir acuerdos sociales, laborales y económicos que han superado claramente nuestras expectativas.*

-La liberalización del ferrocarril en la Unión Europea y la separación Renfe-Adif, abren una nueva etapa en el sindicalismo ferroviario, ¿cual fue la postura de SEMAF

ante esta nueva situación?

- Como todos sabemos las directrices que marcan actualmente el funcionamiento del ferrocarril en Europa son dictadas desde los órganos competentes europeos, por esto, SEMAF ha tenido muy claro que debía adquirir protagonismo en la ejecución de dichas directrices con el fin de controlar en la medida de lo posible su proceso. Hemos entendido que la liberalización, lejos de ser un capítulo negativo en el ferrocarril, puede traer como consecuencia una mejora en calidad, por supuesto sin dejar de lado la seguridad, en el transporte ferroviario en Europa. SEMAF ha tratado desde el principio de estar presente en el proceso, ya sea teniendo como plataforma el ALE en Bruselas, como trabajando para conseguir, a través de nuestras alegaciones, un desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario favorable a nuestras aspiraciones. La separación de nuestra antigua empresa en dos entidades independientes, Adif, encargado de la construcción, mantenimiento y regulación de tráfico de las líneas y Renfe-Operadora como empresa prestadora de servicios, estimula la competitividad al igualar condiciones con otros operadores. SEMAF al producirse esta situación adquiere un papel preponderante en las relaciones sindicales con todas las empresas ferroviarias que operan en nuestro país.



-¿Consideras definitivo para SEMAF su liderazgo en las negociaciones con la empresa tras la firma por parte de otros sindicatos del acuerdo de eficacia limitada?

- Nuestro sindicato, desde sus inicios, ha tenido que sortear multitud de trabas para desarrollar su actividad sindical, primero hemos tenido que luchar para lograr su reconocimiento, después para evitar la pérdida de derechos y finalmente, para lograr la consecución de nuestras aspiraciones. Estoy convencido de que nuestra posición como principal interlocutor entre la empresa y el colectivo de conducción quedó totalmente afianzada entonces y va a mejorar de cara al futuro.

-Tras la integración en nuestro sindicato de los maquinistas de FEVE y FGC ¿ves positiva la apertura de SEMAF a la afiliación de personal de conducción de otras empresas ferroviarias?

- Todos sabemos que abrir nuestro sindicato a otras empresas ferroviarias como consecuencia de la liberalización en el sector ferroviario no es fácil, dada la complejidad que supone la falta de homogeneidad entre el colectivo de maquinistas que opera en estas y el que opera en Renfe-Operadora en la que llevamos veinte años trabajando para conseguir unos derechos hoy totalmente afianzados tanto en términos laborales como económicos. No obstante, nuestro compromiso nos obliga a partir de ahora a equiparar y hacer extensivos todos nuestros logros a los maquinistas de esas empresas en una labor que, aunque ardua, acometemos con todas nuestras energías. El camino será complejo y no exento de dificultades, pero estoy muy contento por que ya se ha iniciado al haber ido a las elecciones en F.G.C. como SEMAF y obtener en ellas unos resultados satisfactorios a pesar de todos los obstáculos puestos por la empresa y el resto de sindicatos.

-¿Que grado de importancia tiene nuestra pertenencia a organizaciones de ámbito europeo?, ¿que papel desempeñamos en ALE?

- Es esencial, no sólo busca la consecución de objetivos sino que tiene como objeto estar posicionados de cara al futuro en nuestras relaciones en el ámbito de la CEE.

En todo aquello en lo que SEMAF decide participar el grado de implicación es máximo, dados nuestros logros en nuestro país nos sentimos obligados a tomar parte activa para conseguir que el colectivo de maquinistas europeos alcance un estatus similar al que tenemos nosotros. El ALE en Europa debe desempeñar un papel importante simplemente por representar la profesión que representa, por esto considero que SEMAF debe tener una situación de privilegio, ostentamos una de las dos vicepresidencias y somos los interlocutores para tratar todos los temas del ALE ante el Parlamento Europeo en Bruselas, así como ante la Agencia Ferroviaria Europea en Lille.

-¿Cómo afecta a SEMAF en su estructura las nuevas relaciones con el Ministerio de Fomento y las nuevas empresas ferroviarias?

- Se ha producido un gran cambio en nuestras relaciones externas al pasar de tener un único interlocutor a tener que ampliar nuestro radio de acción a otras empresas ferroviarias y a tratar temas de nuestro interés con el Ministerio de Fomento, hasta la fecha de una forma un poco forzada y menos natural de lo que deseamos. Todo esto trae como consecuencia que SEMAF en un futuro deba estructurarse de acuerdo a la nueva situación que vamos a vivir para adecuarse a la nueva dinámica de trabajo que supone este cambio.

-Teniendo en cuenta las individualidades de nuestros afiliados, ¿la homogeneidad en el colectivo debe ser nuestra nueva línea de acción?

- Uno de los problemas que siempre hemos tenido los maquinistas es el carácter individualista y, por qué no decirlo, algunas veces insolidario dentro de nuestro colectivo. Desde esta organización debemos tratar que todo nuestro colectivo sea homogéneo en aspectos económicos, sociales y la-

borales, puesto que creo que siempre han sido mas importantes para los maquinistas y para nuestra profesión los logros conseguidos de forma conjunta que los conseguidos de forma individual

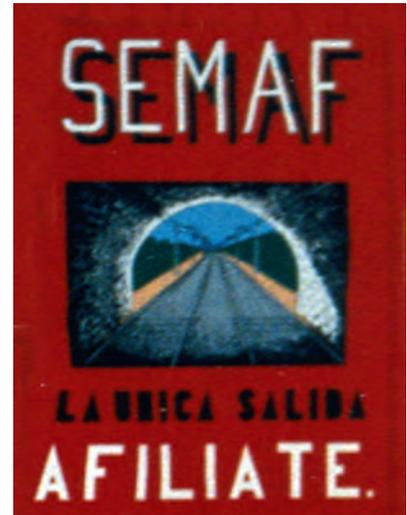
-Participamos en otras organizaciones (Consejo de Administración en Renfe, CHF) ¿debemos continuar en esta línea de apertura hacia otras instituciones ajena a la acción sindical propiamente dicha?

- Por supuesto, queremos continuar con nuestra participación en estas otras instituciones "ajenas" a nuestra acción sindical, puesto que están vinculadas de forma directa a nuestro colectivo y nos beneficia, aunque de forma indirecta, en nuestras posteriores reivindicaciones. Debemos estar presentes en todo aquello que nos permita hacer valer nuestra opinión sobre el futuro directo o indirecto de los maquinistas.

-SEMAF después de otros veinte años ¿cual debe ser su evolución?

- La pregunta es compleja, puesto que su evolución no sólo depende de SEMAF. Creo que el principal debate que debemos tener en el siguiente congreso de esta organización debe ser el de quiénes somos y hasta dónde queremos llegar. Depende de nuestra voluntad y de nuestra visión de futuro ser un sindicato adaptado a la situación que hubiere en su momento sin olvidar que SEMAF siempre ha seguido una línea de acción muy reivindicativa, pero creo que sobre todo debemos pensar en ser participativos, puesto que nuestra participación en la toma de decisiones nos hace ir ganando terreno para conseguir nuestras reivindicaciones sin tener que llegar a situaciones de enfrentamiento directo. Somos un sindicato que hemos demostrado que somos capaces de conseguir objetivos sin necesidad de llegar a utilizar medios extremos. Nuestro futuro debe estar marcado por ser el único sindicato de maquinistas. Tenemos fuerza, capacidad y madurez suficiente como para augurar un futuro prometedor. Somos algo mas que un sindicato, somos el sindicato de los maquinistas.





**COLEGIO NACIONAL DE MAQUINISTAS FERROVIARIOS (S.E.M.A.F.)**

**FORMA**

del 23 y 30 DE DICIEMBRE por el personal de conducción (maquinistas y ayudantes).

CONDICIONES ALCANZADOS EL PASADO 13 DE JULIO, CON LA MEDIACION DE

LA INSTITUCION, AL OBJETO DE BUSCAR SOLUCIONES QUE EVITARAN

LA SITUACION.

que denomina "especialización" y "extensión de agente único de conducción".

de calidad, cantidad, seguridad, eficacia y solvencia del servicio público que prestamos.

que dan conlleva y que en síntesis resumimos en:

EL SISTEMA RETRIBUTIVO, QUE CON LAS NUEVAS MEDIDAS SUPONEN GRAVES

LA RAMA.

los medios de comunicación con respecto a los emolumentos que percibe el colectivo

LOS DATOS, persiguiendo con estos datos desviar la realidad del conflicto y confundir

la carencia de seriedad y de escrúpulos que muestran sus directivos.

**POR LA DIRECCION DE RENFE A LAS HUELGAS!**



**SEMAF Y CONDUCCION POR SU CONVENIO**

- ASCENSO DEL AYUDANTE
- MOVILIDAD
- SISTEMA DE PRIMAS
- DORMITORIOS CABINAS
- GASTOS DE VIAJE
- HOMOLOGACION
- MARCO LABORAL DE MANDOS INTERMEDIOS
- CONDUCCION



## Nuestros Congresos

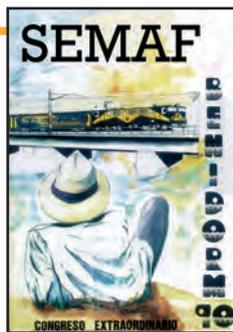
En estos veinte años de historia hemos celebrado nueve congresos que han definido las sucesivas fases que determinaron nuestra forma de trabajar como sindicato dedicado a la defensa del colectivo de conducción.



Nueve congresos en los que ha habido de todo, controversia, acertados proyectos... pero sobre todo mucho trabajo que ha servido para forjar nuestra Orga-

nización y a nuestros representantes. Os mostramos aquí los carteles que anunciaron los congresos y algunas imágenes tomadas en ellos. No olvidamos a aquellos que traba-

jaron en la comisión ejecutiva a lo largo de estos veinte años de historia, a todos ellos y a aquellos que alguna vez representaron y hoy representan a SEMAF, gracias.



**I CONGRESO EXTRAORDINARIO BENIDORM**  
-Sec. General: Juan Oliver Barranco

José Rodríguez Aguilera  
José Lorenzo Díaz  
Ricardo Barreiro Míguez  
Francisco Muriel Osuna  
José Martín Camacho  
Antonio Alijo Corcuera  
Salvador Santos Castuera  
Alfredo Fernández Cuervo  
Jaime Romero



**II CONGRESO ORDINARIO TORREMOLINOS**  
-Sec. General: Juan Oliver Barranco

José Rodríguez Aguilera  
José Lorenzo Díaz  
Ricardo Barreiro Míguez  
Alfredo Fernández Cuervo  
J. Luis Luengo Gallego  
Antonio Alijo Corcuera  
Salvador Santos Castuera  
Francisco Muriel Osuna  
José Martínez Moya



**II CONGRESO EXTRAORDINARIO BARCELONA**  
-Presidente: Juan Oliver Barranco  
-Sec. General: Pedro López López

Francisco Muriel Osuna  
J Carlos Aparicio Retana  
J. Carlos Cañas Lloret  
Marcelino Narciso Carrasco  
Francisco López Villalba  
Pedro Acedo Prieto  
Jorge Escuder Chamizo

Anselmo Sentenac Cortés  
Salvador Santos Castuera  
Francisco López Arcas  
José Alamar Jarque  
José Rodríguez Aguilera  
Antonio Alijo Corcuera





### III CONGRESO ORDINARIO GANDÍA

-Presidente: Juan Oliver Barranco  
-Sec. General: José Rodríguez Aguilera

Francisco Muriel Osuna  
José Sola García  
Antonio Alijo Corcuera  
José Antonio Bort Nicolau  
José Quibén Maquedano  
Juan Jesús García Fraile  
Pedro Acedo Prieto  
Marcelino Narciso Carrasco

Ramón Ripoll Alonso  
José Verastegui Muñoz  
Secundino González Cienfuegos  
Jesús Rodríguez Barberana  
José Fernández del Cerro  
Arturo Gallardo Martínez  
Fernando Cruz García



### III CONGRESO EXTRAORDINARIO ALMERÍA

-Sec. General: Juan Jesús García Fraile

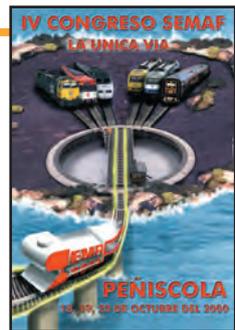
José Ramón Moreno González  
Manuel Acedo Triviño  
José Antonio Bort Nicolau  
José María Blázquez Blázquez  
Miguel Rivera González  
Isidoro Sánchez de Pablo  
José Ramón García Álvarez  
Jordi Pérez Oliva  
Santiago Pino Jiménez  
José Francisco Gómez Paso



### IV CONGRESO ORDINARIO PEÑÍSCOLA

-Sec. General: Juan Jesús García Fraile

José Ramón Moreno González  
Juan Carlos Aparicio Retana  
Santiago Pino Jiménez  
José María Recio González  
Jordi Pérez Oliva  
Ángel Peña Pérez  
José Francisco Gómez Paso  
Juan Cano Trujillo  
Salvador Santos Castuera  
Jesús Carlos Blanco García



### VIII CONGRESO BILBAO

-Sec. General: Juan Jesús García Fraile

Juan C. Aparicio Retana  
José María Blázquez Blázquez  
Juan C. Cañas Lloret  
Ángel Peña Pérez  
Santiago Pino Jiménez  
Jesús Carlos Blanco García  
Antonio Benito García  
Roberto Sáez Izquierdo  
Agustín Valle Naranjo  
Salvador Santos Castuera  
Valentín Bueno Navalón



### IX CONGRESO LEÓN

-Sec. General: Juan Jesús García Fraile

Salvador Santos Castuera  
Roberto Sáez Izquierdo  
Manuel Rodríguez Fernández  
Ángel Peña Pérez  
Santiago Pino Jiménez  
Gabriel Lambás Yuguero  
Eduardo Camarena Pastoriza  
José María Blázquez Blázquez  
José Oriol Rovira  
Carlos Segura Martín  
Jesús Carlos Blanco García

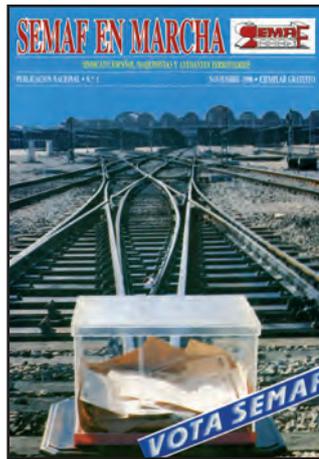


# Comunicación

Nuestros canales de comunicación han evolucionado a lo largo de estos veinte años, para que siempre estuvierais informados hemos utilizado comunicados, publicaciones... y con la llegada de la tecnología necesaria las posibilidades que hoy nos ofrece internet.

Han cambiado los formatos y contenidos de nuestras publicaciones y canales de comunicación adaptándose a las necesidades

del momento, cambió nuestra imagen corporativa y nuestro logotipo, síntomas de la evolución de un sindicato con clara visión de futuro.





## Opinión

### CALIDAD TOTAL... TOTAL NADA

**Pues bien, uno, de naturaleza crédula, va y la recoge del buzón un día de descanso; la lee y, transfigurado, se acuesta. Al día siguiente le toca por gráfico el flamante 76, Talgo Santander-Alicante.**

Desde cierta publicación que nos llega cada mes a nuestros domicilios, y que mejor sería que distribuyeran sus responsables(?) en las peluquerías, se nos viene bombardeando insistentemente con el concepto de la "Calidad total" en RENFE. En un número aparece un lumberer hablando del tema y de lo bien que vamos, y en el siguiente aparece otro enterado diciendo lo mismo.

A las 7,30 en el depósito. La "Calidad Total" comienza por la linterna de mano que nos entregan, pues en vez de luz da pena. El libro de reparaciones viene a decir que la locomotora, una japonesa, es hipocondríaca, pues se le han reconocido todos sus achaques y el resultado ha sido que todo iba normal.

Ahí la tenemos, en la vía 4ª, ligeramente escorada y maquillada con una mugrienta capa de grasa. Dentro, los lujos asiáticos -cortinas, ceniceros y ventiladores- han desaparecido. El aceite Calvo Sotelo pone una nota de emoción cuando cruzamos por el pasillo. A través del parabrisas parece que se distingue algo; debe ser la vía. A las 7,55, con un estimulante ruido y las chapas empujadas en salirse de su sitio, navegando por unos carriles en estado de mar gruesa, nos dirigimos a la estación. Un año de estos la dejarán preciosa, con un centro comercial y todo, repleto de tiendas-basura. De momento lo que hay son unas obras paradas desde lo de Viriato. Lo que no hay es una mala sala de espera ni un sitio donde aparcar el coche desde que a algún gamberro se le ocurrió llenar de cadenas la plaza de la estación (es difícil hasta pasar andando). Ahora bien, si

vieron que recomprar precipitadamente al chatarrero antes de que la desguazara (Histórico).

Antes de Los Corrales de Buelna la pantalla de un paso a nivel automático nos vacila, y nos muestra sus dos "rayitas" blancas fijas justo un metro antes de rebasarla. Para entonces nuestro poderoso puño de hierro se dirige raudamente hacia la ergonómica "seta" con el fin de darle una hostia, provocar un enfrenamiento de urgencia y a la vez hacernos polvo la mano.

En Bárcena llevamos 55 km y cambiamos de bloqueo. Dejamos el telefónico, el mismo que utilizaba la Cia. del Norte y entramos en C.T.C. Como no llueve, funciona. Lo que deja de funcionar momentáneamente a la salida de una de tantas precauciones es el teloc; un manotazo y listo. En Mataporquera se acaba el C.T.C. y volvemos a lo de la Cia. del Norte. Pocos km. mas allá, en Alar, hasta donde llegó el presupuesto, volvemos a cambiar de bloqueo. Comienza el Eléctrico Manual, que, como es de mucha calidad, funciona en realidad como telefónico aunque nadie nos lo haya comunicado, y eso que lleva así años.

Por la meseta castellana el Talgo corre raudamente y a 120 km/h., como un Seat Panda o similar. De todas maneras menos mal que no corremos mas, pues en los baches a la máquina se le corta la tracción. En Palencia, telefonema nW1 para informar al P.M. de las condiciones en que va la locomotora. Uno, en su ingenuidad, aconseja cambiarla en la primera ocasión favorable que se presente. ¿Quizá Valladolid?. Allí rendimos viaje con 20 minutos de retraso y el Tren-Tierra sin entrar en banda. La pareja de relevo nos espera a pie del andén. Les informamos del estado de la locomotora. Seguramente el P.M. decida cambiarla cuando se quede definitivamente tirada en algún punto kilométrico. Así se va el Talgo hasta Alicante. ¡Con lo lejos que está!. Nosotros nos vamos hasta la Venta de Baños en un mugriento "camello" de cercanías Madrid-Ferrol que circula con una hora. Una vez en marcha, poca, muchos viajeros-clientes que subieron en Valladolid comprueban desolados que van en un tren equivocado. Las Gerencias se han gastado una pasta en los Nissan Patrol y se ve que ya no queda para mejorar la megafonía y poner carteles anunciadores en los andenes de "Calidad total".

Una vez en Venta de Baños nos podríamos extender mucho sobre la calidad del dormitorio de agentes, pero las palabras que nos vienen a la mente son demasiado gruesa, y SEMAF EN MARCHA es una publicación con un prestigio internacional a mantener. Quizá en otra ocasión.



**SEMAF BIAS**

**VIII CONGRESO DE S.E.M.A.F.**

**Sumario**

- Página 9-9: Portada
- Página 9-9: Editorial
- Página 9-9: Discursos de apertura
- Página 9-9: Desmorfe del VIII Congreso
- Página 9-9: Memorial de Gestión
- Página 9-9: Resultados de Ventas
- Página 9-9: Presentación de Estrategia
- Página 9-9: Presentación de la Comisión Ejecutiva
- Página 9-9: Presentación de la Comisión Ejecutiva
- Página 9-9: Presentación de la Comisión Ejecutiva

**semaf bias**

**Contenido Informativo de las ediciones a 2000**

- 11 M. Razon de homenaje y recorrido a las víctimas del atentado
- Cumplimiento de las jornadas máximas de conducción
- Desarrollo legislativo de la Ley del Sector Ferroviario
- Reunión de la directiva de A.E. en Amsterdam
- Área de Salud Laboral. Estudio sobre nocturnidad
- ¿A qué hora legal?
- Noticias de últimos
- Miembros del S.E.M.A.F.
- Fotografía
- Actualidad
- Libros, cine, teatro

-Artículo de opinión editado en el primer número de Semaf en marcha

**SEMAF**  
www.semaf.org

SINDICATO ESPAÑOL DE MAQUINISTAS Y AYUDANTES FERROVIARIOS

21-11-2006

Comunicados

- Nº 2006-17 10-11-2006 **V CONGRESO DE A.L.E.**  
Los pasados días 25 a 29 de octubre tuvo lugar en la ciudad checa de Brno la celebración del V Congreso de A.L.E...  
Para ver el documento haz click aquí
- Nº 2006-16 31-10-2006 **ELECCIONES EN F.G.C.**
- Nº 2006-15 29-10-2006 **ASPIRANTES A MAQUINISTAS**

Seriales Informes

- Nº 2006-11 10-11-2006 **ELECCIONES PRIMARIAS EN S.E.M.A.F. PRESENTACIÓN DE CANDIDATURAS**  
Como todos sabéis, en el primer trimestre del próximo año tendrán lugar las Elecciones Sindicales en Renfe. En este sentido, se hace necesario elaborar las candidaturas de nuestra Organización para dicho proceso electoral...  
Para ver el documento haz click aquí
- Nº 2006-10 10-11-2006 **ELECCIONES EN F.G.C.**  
El pasado jueves día 26 se celebraron las Elecciones Sindicales en F.G.C. Como todos sabéis, tanto la Dirección de F.G.C. como los sindicatos mayoritarios se han fijado como objetivo...  
Para ver el documento haz click aquí
- Nº 2006-10 23-10-2006 **2ª RELACIÓN PROVISIONAL DE PARTICIPANTES EN EL PROCESO DE MOVILIDAD PARA EL PERSONAL DE CONDUCCIÓN**  
Adjuntamos a este Semaf-Informá la segunda Relación Provisional de Participantes en el Proceso de Movilidad para el Personal de Conducción elaborada por la Empresa...  
Para ver el documento haz click aquí
- Nº 2006-9 16-10-2006 **RECONOCIMIENTOS MÉDICOS DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN**
- Nº 2006-6 14-11-2006 **PROMOCIÓN PROFESIONAL AL COLECTIVO DE CONDUCCIÓN RELACIÓN DEFINITIVA**
- Nº 2006-5 10-11-2006 **PROMOCIÓN PROFESIONAL AL COLECTIVO DE CONDUCCIÓN**
- Nº 2006-4 03-10-2006 **A TODOS LOS MAQUINISTAS**  
Como todos sabéis, los reconocimientos médicos del personal relacionado con la Seguridad en la Circulación estaban recogidos en la Circular de Presidencia...  
Para ver el documento haz click aquí

Para visualizar los documentos

**SEMAF**  
TU SINDICATO PROFESIONAL  
webmaster@semaf.org



Ley del sector ferroviario

Real decreto 2387/2004

Reglamento del sector ferroviario

Estatuto de Renfe-operadora

**SEMAF** Imagen corporativa

**SEMAF**  
www.semaf.org

**SEMAF**  
Nórmas básicas de aplicación gráfica de la marca SEMAF

**SEMAF**  
**SEMAF**  
www.semaf.org





**2006**  
**AÑOS**