

Febrero 2011

3ª época

Número 8

semaf

b i a s

boletín informativo de los afiliados a semaf



- ▶ **EVOLUCIONAMOS**
- ▶ **CC.OO.**
La deriva en el ferrocarril
de un gran sindicato
- ▶ **Perlas cultivadas de
CC.OO. y CGT**
- ▶ **Plan de viabilidad
de Mercancías**

BROTHERHOOD OF LOCOMOTIVE FIREMEN AND ENGINEMEN'S



MAY, 1949 VOLUME 126 NUMBER 5

Magazine



ONE BROTHERHOOD THROUGH AMALGAMATION

SUMARIO

• En portada

4 EVOLUCIONAMOS

16 CC.OO.

La deriva en el ferrocarril
de un gran sindicato

18 Perlas cultivadas

de CC.OO. y CGT

20 Plan de viabilidad

de mercancías

• Modelismo ferroviario

24 Locomotoras “Tanque”

rodaje 242 ex Estado

• Libros, cine, discos

26 Sakamura, Corrales

y los muertos rientes

El discurso del rey

El maquinista de la general

• Noticias afiliados

27 I Campeonato de mus

en Miranda de Ebro

EDITORIAL

Hemos iniciado un nuevo proceso electoral en todas las empresas públicas ferroviarias.

El primer paso, en FGC, podemos valorarlo como muy satisfactorio para SEMAF, pues hemos contado con un importante respaldo del Colectivo de Conducción que ha supuesto mejorar nuestros resultados anteriores y que se ha traducido en una mayor presencia de nuestro Sindicato en los diferentes órganos representativos de la Empresa.

En FEVE, las elecciones tendrán lugar el próximo mes de mayo y SEMAF aspira a consolidar la mayoría alcanzada en el proceso anterior entre el Colectivo de Conducción.

En el momento de la publicación de este Bias está finalizando el proceso electoral en FGV, a cuyos compañeros damos la bienvenida a nuestra Organización y animamos a trabajar duro para mejorar las condiciones de los maquinistas en su empresa.

También estamos inmersos en el proceso electoral en Renfe Operadora. Como en anteriores ocasiones, estamos asistiendo a una hipócrita campaña electoral por parte de algunos sindicatos, en la que cuando se dirigen al Colectivo de Conducción les dicen que todo está muy mal, que hemos empeorado nuestras condiciones y que todo es por culpa de SEMAF; y cuando se dirigen al resto de colectivos les cuentan que SEMAF se lo ha llevado todo y que el Colectivo de Conducción es el único que con el Acuerdo de Desarrollo Profesional ha alcanzado sus objetivos, por trabajar menos días al año y menos horas al día y con un incremento económico importante que ha supuesto un Asalto a la Caja.

La realidad es que, al igual que lo viene haciendo en los últimos 25 años, el Colectivo de Conducción ha evolucionado en sus condiciones laborales, sociales y económicas y que hoy estamos mejor que hace cuatro años, a pesar de que la situación económica general está afectada por una profunda crisis. Y la realidad es que ha sido SEMAF quien ha acordado dichas mejoras porque ha contado con el respaldo mayoritario del Colectivo.

Y para seguir evolucionando debemos permanecer unidos como Colectivo en torno a nuestra Organización, el Sindicato de Conducción, SEMAF.

EVOLUCIONAMOS



Un somero vistazo al pasado reciente sirve para constatar que las condiciones laborales, sociales y económicas en nuestro colectivo han mejorado sustancialmente.

Mejorar las condiciones de vida y trabajo, de sus afiliados de modo que posibilite su autorrealización en el ámbito personal y profesional es uno de los principales objetivos de SEMAF.

Buena parte del Colectivo de Conducción, especialmente en Renfe Operadora, cuenta con una antigüedad superior a los 25 años en la profesión.

Los cambios que se han producido en el desarrollo de nuestra actividad en este período han supuesto, sin duda, una importante mejora de nuestras condiciones en todos los ámbitos: social, económico y laboral.

Si echásemos la vista atrás y nos situásemos en 1986, recordaríamos jornadas de trabajo interminables; taburetes, sillones sin fijación al suelo o respaldos abatibles como asiento; dormitorios de la empresa con condiciones infames en los que todavía se pernoctaba en habitación doble en algunos casos; una relación entre ingresos fijos y fluc-

tuantes del 48-52% que sólo realizando importantes excesos permitía superar el salario medio en España y un largo etcétera.

Y percibíamos, además, que no era posible mejorar esas condiciones al ritmo necesario porque cualquier demanda de nuestro Colectivo quedaba difuminada en el mayor número de personal de otros colectivos que, al final, hacía que las organizaciones sindicales desviasen los frutos del esfuerzo realizado por Conducción en las movilizaciones hacia el resto.

La aparición de SEMAF en ese año supuso la ruptura de esa dinámica y, una vez asentado en el panorama ferroviario, ha determinado que el Colectivo de Conducción vaya siempre en cabeza en la transformación del ferrocarril y en

la mejora de las condiciones de los trabajadores a los que representa, sirviendo a su vez como referente para el resto de colectivos.

Esta evolución puede verse de manera gráfica en los ejemplos que desarrollamos a continuación y nos permite constatar que, sin la presencia de un Sindicato Profesional respaldado por la inmensa mayoría del Colectivo, no hubiera sido posible lograrlo. Porque en la década de libertad sindical anterior a la aparición de SEMAF no hubo prácticamente avances para nuestro Colectivo. Pero desde la creación de nuestro Sindicato la transformación ha sido espectacular y ha supuesto que la profesión de maquinista sea reconocida como tal y cuente con un prestigio y un reconocimiento indudable.

No ha sido fácil recorrer este camino, y en muchas ocasiones nos ha tocado luchar muy duro para conseguirlo. Pero no ha sido imposible, porque hemos permanecido unidos.



1. RECONOCIMIENTO PROFESIONAL

Uno de los objetivos fundamentales de SEMAF desde su creación fue el de conseguir el reconocimiento formal de la profesión de maquinista.

Si bien parecía obvio que la nuestra es una profesión que todo el mundo reconoce, y no hay más que ver que ningún niño desde temprana edad tiene la menor duda de cómo se llama el que conduce un tren, la realidad es que, no sólo en España, sino también en el resto de Europa, la profesión no contaba con un reconocimiento oficial, cuando se ha elaborado la nueva legislación ferroviaria, en todos los ámbitos se nos denominaba inicialmente como conductores o términos similares que no recogen en toda su amplitud el concepto de la profesión que desarrollamos.

Este tema, que cuando accedimos a la profesión la mayoría de nosotros no suponía una preocupación excesiva, pues casi todos procedíamos de militares en prácticas y recibíamos una larga formación, cobró una importancia fundamental cuando se puso fin a esta forma de acceso a la profesión. Así, vimos cómo accedieron promociones “de la calle” con una formación inferior

pero que, eso sí, se veía atenuada por el hecho de circular en agente doble, lo que permitía un margen mayor para el aprendizaje de la profesión en los primeros años.

Sin embargo, ante el hecho de no existir una regulación para el acceso, posteriormente veíamos cómo en algunas reconversiones o ingresos en Renfe o FEVE se formaban maquinistas en tiempo récord sin los conocimientos necesarios para desarrollar la profesión de manera segura, lo que suponía un riesgo para el conjunto de los maquinistas por dos cuestiones: la primera, la propia seguridad en la circulación y la segunda, que la creación de maquinistas a bajo coste podía suponer generar un excedente de maquinistas en el mercado que presionase a la baja nuestras condiciones.

Tanto en España como en Europa, a través de ALE, SEMAF ha llevado a cabo diversos trabajos en los que ha planteado la necesidad de reconocer nuestra profesión y la denominación de los profesionales de la conducción. En España a través de las reivindicaciones en sucesivos Convenios Colectivos y ante el Ministerio de Fomento y en

Europa a través de las alegaciones a las iniciativas legislativas correspondientes a los distintos “paquetes ferroviarios” y las reuniones con parlamentarios europeos e, incluso, con la entonces Vicepresidenta de la Comisión Europea, Loyola de Palacio.

Este trabajo, largo, costoso y, en sus inicios, aparentemente infructuoso, se ha traducido en que, a día de hoy, la profesión de maquinista en España cuenta con una regulación y una formación para el acceso sin parangón en toda Europa: nuestros nuevos maquinistas son los mejor preparados y los mejor formados y todo ello gracias al acuerdo de desconvocatoria de SEMAF con el Ministerio de Fomento previo a la aprobación de la Orden Ministerial de Homologación.

Por otro lado, la legislación europea ya ha establecido los requisitos mínimos para los profesionales de la conducción ferroviaria que, si bien, son inferiores a los exigidos en España, suponen el reconocimiento de la profesión en todo el ámbito comunitario y SEMAF va a luchar, desde sus nuevas responsabilidades dentro de ALE, para incrementar esos requisitos hasta equiparlos con los establecidos en España, pues entendemos que son los mínimos que requiere la responsabilidad exigida a los maquinistas en el ejercicio de su profesión.

En ambos casos, España y Europa, ya no existe ninguna duda, tampoco en el ámbito formal o legal, de cómo se llaman quienes conducen los trenes: maquinistas

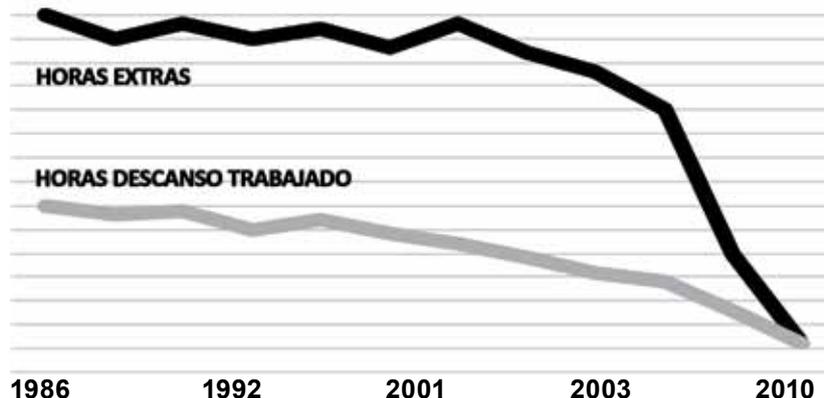
2. JORNADA LABORAL Y TIEMPO DE TRABAJO.

La jornada laboral y el Tiempo de Trabajo del Personal de Conducción es uno de los aspectos en los que la evolución de nuestro Colectivo ha sido más relevante, con el indudable beneficio social y para nuestra salud que ello conlleva.

Seguro que todos los que ya formábamos parte de Renfe cuando se creó SEMAF hace 25 años, recordamos las interminables jornadas de trabajo que realizábamos y que, en muchos casos, era la única fórmula existente para alcanzar un salario que nos permitiese afrontar nuestras necesidades particulares. Además, aún cuando no quisiésemos realizar dichos excesos, no era posible evitarlo, pues aunque dejases de trabajar cuando cumplías tu jornada, ello no garantizaba en ningún caso que pudieras retornar de inmediato a tu residencia.

A pesar de que la regulación legal y normativa debía evitar esos excesos, la realidad es que éstos estaban a la orden del día y nada ha impedido que se realizasen innumerables horas extraordinarias a pesar de la prohibición legal de rebasar las 80 horas anuales, ni que los conceptos de mayor dedicación, merma de descanso y descansos no disfrutados fuesen claves habitualmente percibidas por los maquinistas, en cuantías desorbitadas en muchos casos, hasta momentos muy recientes.

El Acuerdo de Agente Único supuso, también en este campo, un primer paso muy importante, pues incorporaba límites a la conducción continuada, a la conducción noctur-



JORNADA LABORAL Y TIEMPO DE TRABAJO: HORAS REALIZADAS

na y a la jornada total en función del tiempo de conducción. Estos límites, además de la lógica racionalización de las jornadas por el hecho de circular en agente único, supusieron una importante reducción del tiempo de trabajo de los maquinistas, pues el impacto económico de reducir los excesos se vio ampliamente compensado por el incremento que supuso la implantación del nuevo sistema retributivo.

Por otro lado, estos límites sirvieron de referencia para la regulación normativa derivada de la Ley del Sector Ferroviario y dieron carácter legal y obligatorio a los límites fijados convencionalmente en Renfe, aún cuando éstos fueron ampliados en algunos aspectos.

Aún así, permanecía vigente un concepto fundamental que permitía prolongar la jornada del Personal de Conducción: la distinción entre jornada efectiva y jornada total.

Por otro lado, quedaba abierta la posibilidad de continuar con los excesos, que eran propiciados por la Empresa por considerar más bene-

ficioso su abono que el incremento de la plantilla de Conducción y cuya compensación económica favorecería que fuesen aceptados por el Colectivo, por el incremento de los ingresos que proporcionaba.

Con el Acuerdo de Desarrollo Profesional se han erradicado ambas cuestiones. Por un lado, se ha eliminado la distinción entre jornada total y jornada efectiva, lo que de hecho supone una reducción de jornada, pues la Empresa ya no puede incorporar al tiempo de trabajo de los maquinistas períodos improductivos que queden fuera del cómputo de la jornada. Además, se ha limitado la jornada a ocho horas o nueve horas treinta minutos si se finaliza en residencia, en cuyo caso debe compensar el tiempo que excede de las ocho horas con 99 minutos por hora. Sólo en caso de acuerdo con la representación de los trabajadores se pueden exceder las nueve horas treinta minutos para finalizar en la residencia del trabajador y también en este caso todo el tiempo computa como jornada.

Por otro lado, se ha erradicado el abono de excesos, pues todos los excesos se han convertido en tiempo de descanso que incrementa entre un 50% y un 75% el tiempo excedido. Con esta medida, es la Empresa la más interesada en evitar los excesos, pues se han eliminado los mecanismos de los que anteriormente disponía para que el Personal de Conducción trabajase más días al año y más horas al día y cualquier exceso debe compensarlo necesariamente con incrementos de plantilla.



3.- RETRIBUCIÓN.

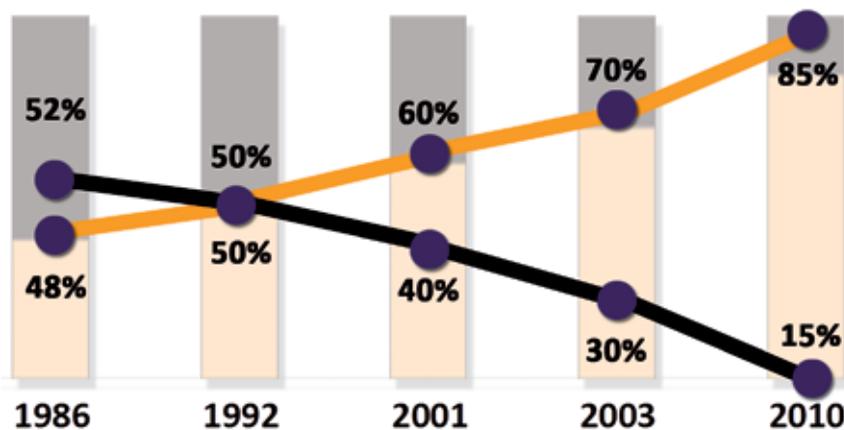
En materia retributiva, la evolución de nuestro Colectivo ha sido realmente espectacular desde la aparición de SEMAF. Y lo ha sido, además, en dos vertientes: por un lado, se ha producido un importante incremento en la retribución y, por otro, y no menos relevante, se ha producido una modificación en la distribución de los ingresos entre conceptos fijos y fluctuantes.

Desde el primer momento, SEMAF ha trabajado en ambas cuestiones: incrementos retributivos y traslado de ingresos fluctuantes a conceptos fijos.

Hace veinticinco años, la retribución media de un maquinista se distribuía en 48% de retribución fija (sueldo, antigüedad, plus convenio, etc.) y un 52% de conceptos fluctuantes, donde los excesos de jornada jugaban un papel fundamental.

El primer gran acuerdo en solitario de SEMAF en materia económica fue el de "la banda", que garantizaba la percepción de 20 horas dedicación en determinadas circunstancias y, por tanto, convertía en "quasi fija" una importante cuantía económica.

El acuerdo de agente único supuso un hito importante para nuestro Colectivo, pues fijaba una referencia económica que, entonces, allá por el año 2000, se consideró por la mayoría del Colectivo como muy relevante: 5.062.500 pts., es decir, 30.426 euros, que sin embargo, se vio superada con el desarrollo posterior. En este acuerdo, se creaban nuevos conceptos retributivos entre los que destacaba el Complemento de Actividad que, si bien, no tenía la considera-



RETRIBUCION ECONOMICA, PORCENTAJES FIJO / VARIABLE

ción de fijo, se percibía por el mero hecho de ir a trabajar cada día, por lo que la gran mayoría del Colectivo lo percibía, aún cuando su cuantía difería en función de que se circulase en Agente Único, Doble o Maniobras.

Asimismo, se fusionaron los Complementos de Conducción y de la Banda de Mayor Dedicación de las claves 345 y 350 en un nuevo Complemento de Conducción por clave 351, garantizándose su percepción como componente fijo del nuevo Sistema Retributivo.

Posteriormente, en el XIV Convenio Colectivo, se fusionaron todos los complementos anteriores en uno sólo, que se percibía por pertenecer a las categorías de conducción con actividad de conducción y que quedaba garantizado aún cuando se abandonase dicha actividad por causas de no aptitud sobrevenida, lo que supuso su definitiva consolidación como fijo en el salario del Personal de Conducción.

Finalmente, el Sistema Retributivo del Acuerdo de Desarrollo

Profesional ha incrementado ese componente fijo a través de los diferentes conceptos hasta los casi 48.000 euros que se van a percibir en el año 2011, cuantía que queda garantizada con independencia de las vicisitudes que podamos sufrir en el desempeño de nuestra profesión (no aptitud, retirada de licencia, acoplamiento temporal en espera de decisión judicial, etc.).

Por lo que se refiere a las cantidades, es significativo que sólo el componente fijo supone por sí mismo un incremento del 60% respecto de la retribución total estimada en el año 2000 en el Acuerdo de Agente Único, que a su vez suponía ya un incremento medio del 20%; es decir, en doce años (1999 – 2011), la retribución media de un maquinista se ha incrementado en más de un 100% y la distribución de esos ingresos ha pasado de una relación media de 48% – 52% entre ingresos fijos y fluctuantes a una relación media de 85% - 15%, si tomamos como referencia los valores estimados para el año 2011.



RENFE JUSTIFICANTE DE LA NOMINA											
CENSO		NOMINA		MATERIA		APELLIDOS Y NOMBRE				CENSO	MES
0613		0201								443	MAYO - 86
SEGURIDAD SOCIAL			ACCIDENTES Y DESEMPLIO			JORNADA		RESIDENCIA			
NUMERO AFILIADO	DIAS COMPUT.	BASE COTIZACION	DIAS	BASE (PUN.)	VALOR HORA (PUN.)	RETENCION IRPF			10		
	30	67500	30	80700		60000					
ABONOS				DESCUENTOS							
CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS				
2	32.727,18	41	17.130,92	426	1.027,85	828	8.100,00				
21	2.283,45	551	11.593,26	874	173,43	871	1.471,50				
110	3.227,87	220	1.451,22	877	1.768,50	875	887,70				
153	1.009,70	242	1.551,06	876	80,70	930	9.694,98				
170	6.388,18	426	1.027,85	880	621,54						
240	31.180,34	11	0,17								
TOTAL ABONOS		109.571,20		LIQUIDO		85.745,00		TOTAL DESCUENTOS		23.826,20	

AÑO 1986

RENFE JUSTIFICANTE DE LA NOMINA											
CENSO		NOMINA		MATERIA		APELLIDOS Y NOMBRE				CENSO	MES
8952		2234								407	NOVIEMBRE - 92
SEGURIDAD SOCIAL			ACCIDENTES Y DESEMPLIO			JORNADA		RESIDENCIA			
NUMERO AFILIADO	DIAS COMPUT.	BASE COTIZACION	DIAS	BASE (PUN.)	VALOR HORA (PUN.)	RETENCION IRPF			18		
	30	185730	30	246000		10001					
ABONOS				DESCUENTOS							
CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS				
2	97.063,00	3	3.853,00	819	13.611,11	897	700,00				
21	15.607,79	153	4.88,00	823	250,00	929	1.000,00				
173	289,54	220	6.164,00	874	445,62	871	4.048,91				
350	16.620,00	551	26.568,00	877	4.865,12	875	2.706,00				
242	2.714,00	170	16.383,99	876	246,00	930	41.181,58				
41	42.261,26	573	7.280,00	880	1.258,59						
560	4.616,00	345	20.052,00								
17	0,35										
TOTAL ABONOS		259.970,93		LIQUIDO		150.057,00		TOTAL DESCUENTOS		69.913,93	

AÑO 1992

RENFE JUSTIFICANTE DE LA NOMINA											
CENSO		NOMINA		MATERIA		APELLIDOS Y NOMBRE				CENSO	MES
224		456								30	MAYO - 1999
SEGURIDAD SOCIAL			ACCIDENTES Y DESEMPLIO			JORNADA		RESIDENCIA			
NUMERO AFILIADO	DIAS COMPUT.	BASE COTIZACION	DIAS	BASE (PUN.)	VALOR HORA (PUN.)	RETENCION IRPF			18		
	30	185730	30	246000		10001					
ABONOS				DESCUENTOS							
CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS				
2	97.063,00	3	3.853,00	819	13.611,11	897	700,00				
21	15.607,79	153	4.88,00	823	250,00	929	1.000,00				
173	289,54	220	6.164,00	874	445,62	871	4.048,91				
350	16.620,00	551	26.568,00	877	4.865,12	875	2.706,00				
242	2.714,00	170	16.383,99	876	246,00	930	41.181,58				
41	42.261,26	573	7.280,00	880	1.258,59						
560	4.616,00	345	20.052,00								
17	0,35										
TOTAL ABONOS		259.970,93		LIQUIDO		150.057,00		TOTAL DESCUENTOS		69.913,93	

AÑO 1999

RENFE PLANES DEL PERSONAL DE CONDUCCION											
CENSO		NOMINA		MATERIA		APELLIDOS Y NOMBRE				CENSO	MES
224		456								30	MAYO - 1999
SEGURIDAD SOCIAL			ACCIDENTES Y DESEMPLIO			JORNADA		RESIDENCIA			
NUMERO AFILIADO	DIAS COMPUT.	BASE COTIZACION	DIAS	BASE (PUN.)	VALOR HORA (PUN.)	RETENCION IRPF			18		
	30	185730	30	246000		10001					
ABONOS				DESCUENTOS							
CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS	CLASE	PESETAS				
2	97.063,00	3	3.853,00	819	13.611,11	897	700,00				
21	15.607,79	153	4.88,00	823	250,00	929	1.000,00				
173	289,54	220	6.164,00	874	445,62	871	4.048,91				
350	16.620,00	551	26.568,00	877	4.865,12	875	2.706,00				
242	2.714,00	170	16.383,99	876	246,00	930	41.181,58				
41	42.261,26	573	7.280,00	880	1.258,59						
560	4.616,00	345	20.052,00								
17	0,35										
TOTAL ABONOS		259.970,93		LIQUIDO		150.057,00		TOTAL DESCUENTOS		69.913,93	

.- FORMACIÓN, SEGURIDAD Y SALUD LABORAL.

En este punto recogemos muy diversos aspectos relativos a nuestra profesión, que son los que requieren mayor tiempo de dedicación en el Sindicato y, en algunos casos, quizá no se perciben las mejoras por ser más lentas en su consecución y tener menor efecto propagandístico. Sin embargo, son muchas y muy variadas las materias que nos afectan como profesionales y que requieren de la realización de un gran esfuerzo para avanzar paso a paso, pero en las que sin duda hemos evolucionado de manera espectacular. Entre otras, podemos citar las siguientes:

- Formación.

A nadie se le escapa que hace 25 años nuestra formación, una vez salidos del cuartel, se limitaba a los cursillos de los diferentes vehículos y poco más. No había un Plan de Formación ni un seguimiento de la misma y los materiales utilizados eran los esquemas de los vehículos cuyos circuitos pintábamos de diferentes colores para su comprensión.

Nuestro Sindicato ha prestado una especial atención a la formación y, más allá de lo ya señalado respecto a la homologación, también conseguimos a través de ese acuerdo de desconvocatoria que se estableciese un tiempo mínimo de formación por vehículo e infraestructura que es aplicable a todos los maquinistas que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General y que, en el caso de Renfe Opera-



HORAS DE FORMACION EN LA RAMA DE CONDUCCION

dora, se ha visto incrementado de manera sustancial en la práctica totalidad de los nuevos vehículos adquiridos por nuestra Empresa y de las líneas por las que circulamos.

Por otro lado, los materiales y los medios utilizados para la formación del Personal de Conducción en Renfe Operadora no tienen comparación con los utilizados en otros países europeos, lo que nos permite afirmar, también en este campo, que nuestros maquinistas, además de ser los mejor preparados de Europa, son los que disponen de la mejor formación continua y los mejores medios para adaptarse a las diferentes tecnologías existentes en el ferrocarril.

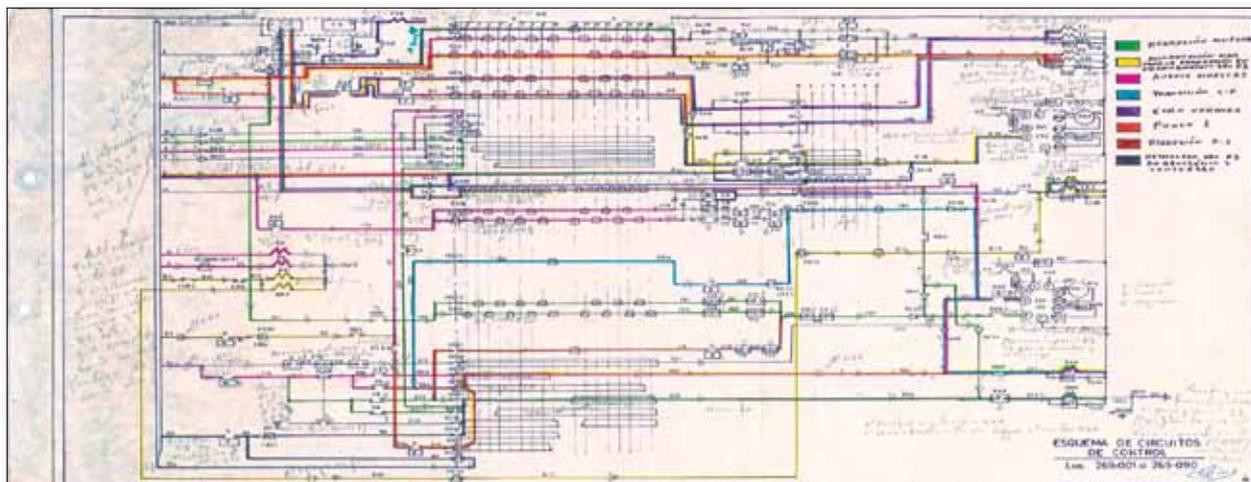
En ese intento permanente por mejorar y garantizar nuestra formación, el Acuerdo de Desarrollo Profesional ha recogido la obligatoriedad de que cada maquinista reciba anualmente al menos dos jornadas de formación, además de la que corresponda por nuevos vehículos, infraestructuras o sistemas de seguridad.

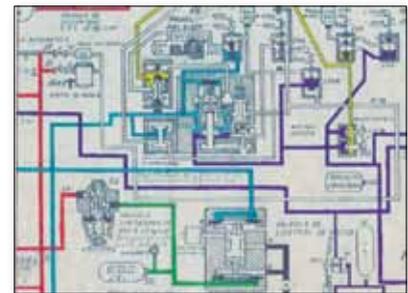
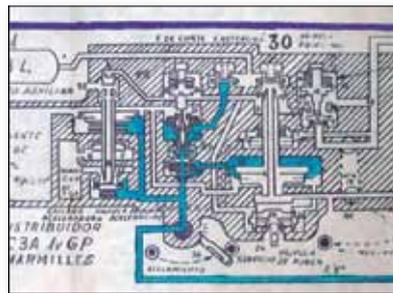
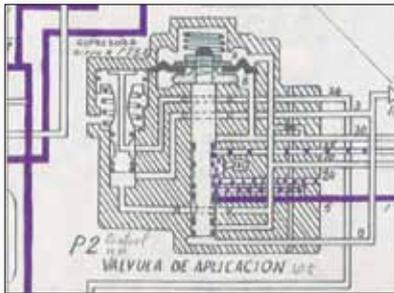
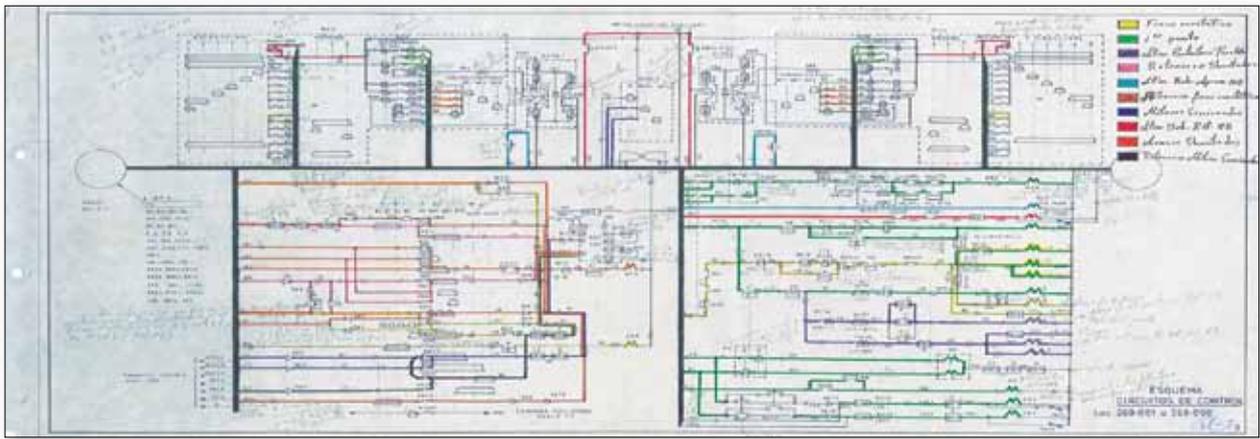
- Seguridad en la Circulación.

En materia de Seguridad en la Circulación nuestro Sindicato ha llevado a cabo una labor constante tanto en el aspecto normativo, como en el preventivo y de control.

En materia normativa, SEMAF ha participado en los diferentes foros tratando, fundamentalmente, de que queden claras las atribuciones de cada profesional ferroviario y las competencias que a cada uno corresponden en materia de seguridad.

Todos conocemos cómo el RGC, en sus distintas ediciones, con independencia de a quién atribuyese una responsabilidad determinada, acababa señalando que “el maquinista, si percibiese que dicha actuación no es la correcta, actuará...”; es decir, si lo teníamos que hacer nosotros, lo teníamos que hacer bien, pero si otro se equivocaba hacían recaer en nosotros la responsabilidad de no detectar su error. También era habitual atribuir la realización de una función a alguien de manera específica pero





añadiendo que, en caso de no disponer de dicho personal, el maquinista se hará cargo de la misma.

SEMAF, en los trabajos de elaboración del nuevo RGC, se ha posicionado en el sentido de que no vamos a aceptar que se nos atribuyan con carácter subsidiario todas las responsabilidades y funciones de seguridad que otros no hagan correctamente o no puedan hacer por diversas circunstancias, sino que deberán definirse con claridad las responsabilidades y atribuciones concretas del maquinista.

En este sentido, la Ley del Sector Ferroviario y su normativa de Desarrollo (Reglamento, Órdenes Ministeriales, etc.), a las que SEMAF presentó numerosas alegaciones,

delimitan en buena medida las competencias en materia de seguridad del Personal de Conducción de acuerdo con los planteamientos de nuestro Sindicato.

En cuanto a los accidentes ferroviarios, durante mucho tiempo hemos tenido la sensación de que, con independencia de lo que ocurriese, el maquinista siempre se veía responsabilizado de los mismos, sin que existiesen garantías de imparcialidad en la investigación y sin que el maquinista pudiese defender su versión porque tampoco en el plano jurídico se le proporcionaban los recursos necesarios para hacerlo.

SEMAF ha conseguido revertir esta situación a través de su par-

ticipación en las diferentes Comisiones de Seguridad y de la elaboración de informes particulares sobre todos los accidentes, que son presentados ante las autoridades competentes en la materia del Ministerio de Fomento y de la Agencia Ferroviaria Europea y continúa presionando para garantizar la absoluta independencia de la Comisión de Investigación de Accidentes del Ministerio de Fomento.

Por otro lado, SEMAF proporciona a los maquinistas implicados en accidentes una defensa jurídica que garantiza todos sus derechos, a través de la propia Asesoría Jurídica del Sindicato y del acuerdo sobre Defensa Jurídica recogido en el I Convenio Colectivo de Renfe Operadora.



- Salud Laboral y Prevención.

Dentro de este apartado se incluyen diversas materias, en algunas de las cuales, como veremos en puntos posteriores, se percibe la evolución de manera clara y muy gráfica. Otras, sin embargo, avanzan paso a paso sin que percibamos de forma clara los avances salvo cuando nos afectan directamente, que es cuando somos conscientes del cambio que se ha producido en los últimos años.

Uno de los problemas más graves y frecuentes que ha padecido siempre el Personal de Conducción es el causado por la no aptitud sobrevenida, que suponía dejar de realizar el trabajo habitual y el acoplamiento en un puesto adecuado a sus condiciones físicas. Cuando esto ocurría, el maquinista percibía los emolumentos del nuevo puesto que, generalmente, distaban mucho de los que había estado percibiendo como maquinista, por lo que sufría una pérdida de ingresos muy importante.

Los diferentes pasos dados en esta materia a lo largo del tiempo han corregido esta situación casi por completo, y ahora podemos afirmar que cuando se produce tiene una mínima incidencia para el maquinista afectado.

En el XIV Convenio Colectivo se incorporó una cláusula que garantizaba la percepción del 100% de los conceptos fijos y del 85% de los fluctuantes en caso de acoplamiento por no aptitud. Con el incremento de los conceptos fijos, ya señalado en el apartado relativo a la retribución, se ha evolucionado hasta el punto de que, en la actualidad, cuando un maquinista es apartado de circulación, tiene una merma en su retribución de poco más del 2%, teniendo además garantizado el mismo puesto de trabajo, pues las categorías de conducción, con la implantación del Acuerdo de Desarrollo Profesional, incorporan entre sus funciones las de Seguridad, Formación y Gestión.

Sin duda, este es el aspecto más destacado en esta materia, pero también son relevantes otros derechos conseguidos o recuperados, como el Seguro Obligatorio



Viajero sin servicio



Dormitorio de agentes de Almorchón

de Viajeros, la garantía de percepción de un porcentaje no inferior al 10% en las ayudas por la Comisión de Política Social, la aplicación de programas como el Plan de Ayuda a las Drogodependencias y el Alcoholismo, las diferentes campañas médicas, el seguimiento y control de los trabajadores cuyos niveles se encuentran en el límite de superación de los reconocimientos médicos y un largo etcétera de temas en los que las mejoras alcanzadas son incuestionables.

Entre los aspectos que citábamos como ejemplos gráficos para percibir la evolución de nuestra profesión podemos destacar los siguientes:

- Lugares de pernoctación.

Todos los que nos incorporamos a Renfe con carácter previo a la aparición de SEMAF hemos pernoctado alguna vez en habitaciones dobles de dormitorios de la Empresa, que posteriormente pasaron a ser individuales pero manteniendo el cuarto de baño colectivo y más tarde establecimientos hoteleros (pensiones, hostales), o pisos, en condiciones lamentables las más de las veces. El Acuerdo de Agente Único del año 2000 marcó un cambio radical, dignificando de manera definitiva los lugares de pernoctación, al garantizar un estándar mínimo de hotel tres estrellas.



• Ergonomía y confort.

¿Quién mejor que un maquinista que haya pasado cientos de horas en el taburete de “la francesa”, en los sillones de la 4.000 (sin fijación al suelo el del maquinista y obligado a torcer el cuerpo el ayudante para poder sentarse), en los asientos reclinables de multitud de locomotoras y un larguísimo etcétera de modelos infames en los que hemos dejado buena parte de nuestras espaldas, para reconocer el verdadero valor de la ergonomía en el trabajo?

Sólo recordar algunos de estos modelos en las fotografías causa dolor de espalda al que los ha sufrido y muestra con claridad cómo se ha evolucionado en este aspecto, aún cuando quedan cosas por hacer, pues no todos los vehículos disponen del material adecuado.

Relacionado también con las cabinas de conducción, debemos recalcar la impresionante evolución que se ha producido en cuanto a higiene y, sobre todo, al ruido, que tantos casos de no aptitud ha producido por pérdida auditiva de los maquinistas.

• Viajes de servicio (antes sin servicio).

En este tema la evolución es clara y visible por los malos recuerdos que, contoda seguridad, todos tenemos: de los viajes en la locomotora unas veces, en el tren pero sin derecho a asiento en otras, sin billete casi siempre y expuestos a la expulsión del tren por falta de título de transporte válido, hemos pasado a viajar con billete en preferente y con idénticos derechos a los del resto de viajeros.



5. GARANTÍAS PROFESIONALES.

Aunque algunas de estas garantías ya las hemos comentado en alguno de los apartados anteriores, es importante recordar la evolución que hemos tenido en esta materia, que puede afectar de forma dramática a nuestra actividad laboral e incluso a nuestra vida privada, pues partíamos prácticamente de cero y ahora tenemos una cobertura importante ante la mayoría de las situaciones que pudieran surgir por el desarrollo de nuestra actividad profesional, bien porque hayamos conseguido la cobertura de las mismas a través de los acuerdos alcanzados con la Empresa, o bien por los servicios que presta el propio Sindicato a sus afiliados.

Así, tenemos cubierto tanto desde el punto de vista laboral, pues nuestras nuevas categorías de conducción recogen funciones adicionales a la propia conducción, como desde el punto de vista económico, el apartado temporal o definitivo de la conducción de vehículos en situaciones como:

- No Aptitud.
- Suspensión o Pérdida de Licencia.
- Período en espera de resolución judicial firme por apertura de procedimiento judicial.

Otras garantías fundamentales en una profesión como la nuestra que han sido incorporadas con la aparición de nuestro Sindicato y de las que disfrutaban todos los maquinistas en unos casos y los afiliados a SEMAF en otros son:

- Abono de los haberes fijos durante la tramitación del sumario mientras el trabajador se vea privado de libertad.
- Indemnizaciones por sentencia firme con motivo del ejercicio de la actividad profesional en concepto de responsabilidad civil, sanciones administrativas y de cualquier otro tipo.
- Cobertura de la fianza exigida para obtener la libertad provisional.
- Cobertura del 90% del salario total a partir del 91º día en las Incapacidades Temporales por Enfermedad Común.
- Cobertura del 80% del salario total a partir del 31º y hasta el 60º día, del 85% del 61º hasta el 90º día y del 90% desde el 91º día en las Incapacidades Temporales por Accidente de Trabajo.
- Seguro Obligatorio de Viajeros.
- Seguro de Vida y Accidentes.
- Defensa jurídica (Empresa y SEMAF).
- Seguro de Accidentes (SEMAF).
- Cobertura parcial de faltas técnicas (SEMAF).
- Cobertura parcial de huelgas (SEMAF).



6. CARRERA PROFESIONAL.

Más allá de los discursos demagógicos que estamos escuchando por parte de algunos sindicatos, la carrera profesional en Conducción ha quedado definida de manera clara en los tiempos y en la igualdad de oportunidades para todo el Colectivo y se ha reducido de manera considerable el tiempo necesario para igualar las condiciones de todos los compañeros que acceden al mismo.

Si nos ciñésemos exclusivamente a los plazos mínimos establecidos en la anterior Normativa Laboral, la carrera profesional transcurriría accediendo en la categoría de Ayudante de Maquinista y permaneciendo dos años en ella para poder optar a acceder a la de Ayudante de Maquinista Autorizado, desde la que tras permanecer al menos otros dos años y siempre y cuando la Empresa ofertase plazas de Maquinista, se accedería a esta categoría y, transcurridos cinco años más, a la de Maquinista Principal.

Esto supone un mínimo de nueve años que, realmente y por la experiencia vivida, se convirtió en una media de más de veinte años para todos aquellos que tienen una antigüedad en la Empresa de entre veinticinco y treinta años. A ello habría que añadir que el concepto de antigüedad en la Empresa sólo se incrementaba por el transcurso del tiempo y que las diferencias

entre el personal más antiguo y el más moderno se mantenían durante mucho tiempo y a expensas de factores externos al desarrollo de la profesión.

El Acuerdo de Desarrollo Profesional ha establecido dos períodos de tres años para acceder a las categorías de Maquinista y Maquinista Jefe de Tren que operan de forma automática y que equiparan a partir de ese momento a cualquier trabajador con los de su misma categoría con independencia de la antigüedad de cada uno. Aún cuando en los años previos exista una diferencia importante en la retribución, la equiparación automática en el 100% de los conceptos desde el momento de acceso a la categoría, supone un indudable beneficio para los compañeros afectados, que no quedan a expensas de las decisiones arbitrarias de la Empresa, que hasta ahora podía mantener de manera indefinida un perjuicio económico que si bien era inferior mensualmente, a largo plazo les perjudicaba de manera notoria.

En cuanto a la categoría de Auxiliar de Depósito, en el XIV Convenio se produjo un importante incremento en su retribución y una regularización de su situación. El personal que con posterioridad a ese Convenio ha sido acoplado en dicha categoría por ser declarado

no apto ha contado con la garantía de percepción del 100% de los conceptos fijos y el 85% de los fluctuantes, lo que ha supuesto la existencia de diferencias relevantes entre los distintos trabajadores de este Colectivo.

Con objeto de superar esta situación y de ofrecer la posibilidad de continuar su carrera profesional en la Empresa, que hasta ahora tenían vetada con motivo de su no aptitud, pues no se les permitía optar a puestos de Jefe de Maquinista por esta causa y el pase a otros colectivos les suponía un grave perjuicio, el Acuerdo de Desarrollo Profesional ha abierto la puerta a que los actuales Auxiliares de Depósito puedan optar a la categoría de Mando Intermedio de Conducción – Jefe de Maquinista. Asimismo, se ha eliminado la categoría al incorporar funciones de Seguridad, Administración y Gestión a las nuevas categorías de Conducción, lo que supone evitar la reaparición de este problema en el futuro.

Por lo que se refiere a los Mandos Intermedios de Conducción – Jefes de Maquinistas, se ha regularizado su situación como miembros del Colectivo de Conducción que quedó seriamente dañada con la firma en el XII Convenio Colectivo de Renfe (1998), con el que se les integró en un grupo profesional único y ajeno a nuestro Colectivo.

Ya en el año 2004 se alcanzó un acuerdo entre SEMAF y Empresa que permitió la incorporación a la categoría de Mando Intermedio del personal que no se acogió a dicha clasificación en el XII Convenio, con un importante incremento salarial y la denominación de Mando Intermedio de Conducción – Jefe de Maquinistas, que, además, suponía recuperar la penosidad para buena parte del Colectivo.

En el Acuerdo de Desarrollo Profesional se ha consolidado la especificidad de los Jefes de Maquinistas como Personal de Conducción dentro del Colectivo de Mandos Intermedios y se ha establecido una retribución acorde y relacionada con su Colectivo de procedencia.



CC.OO.

La deriva en el Ferrocarril de un gran sindicato

La dejación de sus obligaciones sindicales por parte del Sector Ferroviario de CC.OO. tiene difícil explicación. Es difícil justificar una actitud tan poco constructiva en un gran sindicato, que perjudica notablemente al conjunto de todos los ferroviarios..



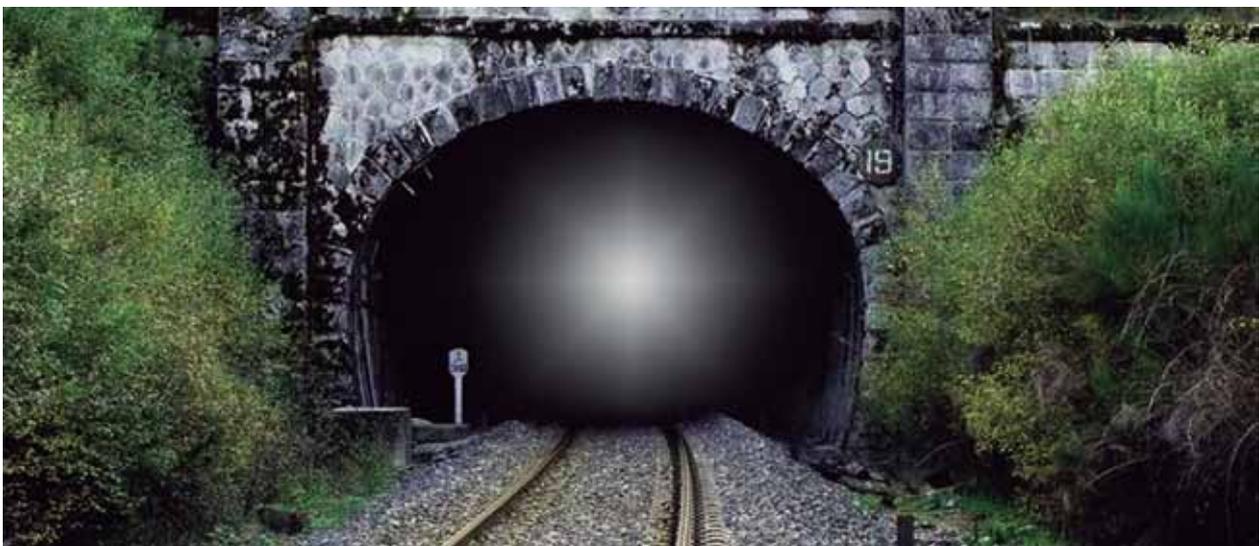
A pesar de su permanente in-sistencia a lo largo de los años para tratar de evitar la aparición, reconocimiento y consolidación de un Sindicato Profesional como el nuestro, es indudable que tanto CC.OO. como UGT son las grandes organizaciones sindicales de nuestro país y que, más allá de nuestra coincidencia o discrepancia con algunas de sus actuaciones, han aportado multitud de cuestiones positivas para el conjunto de los trabajadores a lo largo de su historia.

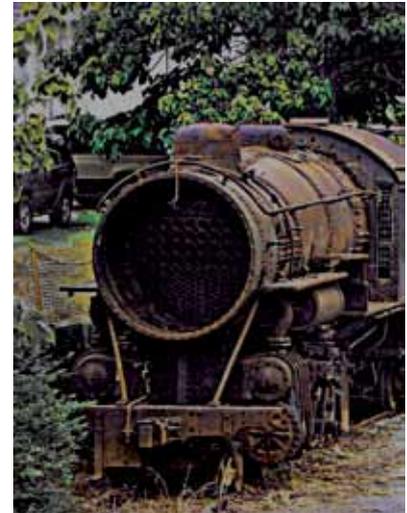
Sin embargo, en el Sector Ferroviario, CC.OO. ha optado desde hace tiempo y, especialmente, en

la última legislatura, por transformar su actividad para ocupar el espacio que caracteriza a los sindicatos minoritarios, sin voluntad de influir en las decisiones que verdaderamente preocupan a los trabajadores.

Quizá se ha obsesionado por tapar su flanco izquierdo ante la posible amenaza que para sus intereses electorales supone la presencia de CGT y SF y ha permanecido durante cuatro años sin presentar una sola propuesta en ninguna mesa que pudiera ser analizada y pudiera hacer dudar a la Empresa sobre la conveniencia o no de aceptarla.

Su máxima ha sido la de no proponer nada, no acordar nada y esperar a leer cada acuerdo que se ha firmado para vaticinar un escenario apocalíptico. Le ha ocurrido con el Desarrollo Profesional, pero también con el ingreso de personal; con los procesos de movilidad en los diferentes colectivos; con el I Convenio Colectivo, al que se incorporó días después de su aprobación por el resto de sindicatos; con el ERE, al que se incorporó meses después de su firma; con absolutamente todo lo que se ha negociado y/o acordado en esta legislatura.





Y es una situación triste, pues más allá de las discrepancias y de la lógica pelea que se establece por la defensa de los intereses que cada uno representa, son muchas las ocasiones en las que el conjunto se puede ver favorecido por la aportación que cada uno pueda realizar. Pero CC.OO. decidió, al día siguiente de las últimas elecciones sindicales, que no tenía que aportar nada, que su único y exclusivo objetivo eran las siguientes elecciones sindicales y que no haciendo nada, criticando todo y metiendo miedo en el cuerpo de los ferroviarios ante cualquier modificación del status quo existente lograría el objetivo fijado.

Sin embargo, la realidad, que es terca, ha demostrado que el colectivo ferroviario, a pesar de la que está cayendo, ha incrementado sus ingresos en esta legislatura más que en ninguna otra cuando el resto de los sectores los han visto meritados, que el trabajo que se realiza es el mismo pero en mejores condiciones, que cada uno de nosotros trabaja menos porque se han incorporado muchos nuevos ferroviarios para eliminar los excesos que veníamos realizando y que eran de todo punto inaceptables en una situación como la actual y que miles de ferroviarios de todos los colectivos han podido trasladarse al lugar deseado

después de que, salvo en conducción, llevaban mucho tiempo sin poder hacerlo.

Todo es mejorable, por supuesto, y todo puede ser criticable. Lo triste es que un gran sindicato no dedique un solo minuto a la mejora y, por el contrario, dedique todo su tiempo sólo a la crítica, cuando además es una crítica basada en la mentira y que cae por sí sola ante la realidad de los hechos. Porque no se trata de aciertos o errores; se trata de si se dice la verdad o se miente como bellacos. Y como podéis ver por los escritos que han dedicado a SEMAF y a Conducción, no han dicho una sola verdad en todo el período.



Perlas cultivadas de CC.OO. y CGT

CGT y CC.OO. han estado “ayudando” durante toda la legislatura para la consecución de diferentes mejoras para el Colectivo de Conducción, como se puede apreciar en los múltiples comunicados que han publicado al respecto.

A sí, se reiteran una y otra vez en que los acuerdos en Conducción suponen un Asalto a la Caja, que en nuestro Colectivo el Acuerdo supone un incremento que dobla al alcanzado en otros colectivos, que el acuerdo debería pasar por incrementar 11.000 euros el fijo de los administrativos para igualarlos con conducción en vez de incrementar a conducción porque ya gana bastante...

CC.OO., incluso, va más lejos al recurrir al Ministro de Fomento para decirle que cómo es posible que baje el sueldo a los funcionarios y se lo incremente en 8.000 euros a los maquinistas. ¡No ha peleado por impedir la reducción salarial a los funcionarios, pero pide públicamente al Ministro que impida el incremento para los maquinistas!

Como se puede apreciar, todo han sido “propuestas” para nuestro Colectivo, pero ¡qué propuestas! Han presionado al máximo para impedir cualquier mejora para Conducción, pero ahora todavía van contando milongas de cara a las elecciones diciendo que ellos quieren más para conducción, cuando la realidad es que CC.OO. sólo ha pedido que no se incremente NADA a conducción para que los demás colectivos puedan alcanzar su nivel retributivo y CGT se ha limitado a intentar impedir que todos los maquinistas puedan realizar la conducción de todos los trenes, pero, ¿dónde están sus propuestas de condiciones laborales, sistema retributivo, etc.? No existen.

No obstante, CC.OO. no tiene reparos en sacar comunicados especiales para conducción en los que dice pedir el oro y el moro para nuestro Colectivo pero que ni siquiera se atreve a colgar en su web, pues su contenido es opuesto a la opinión oficial del Sindicato, que es la de a conducción ni agua y, si se le puede quitar algo, mejor. A sus afiliados de conducción les dejan hacer propaganda a hurtadillas contando todas las mentiras que quieran para ver si les consiguen algunos votos, pero los que mandan, que son los que controlan la página web, tienen claro que ni van a trabajar por ello, ni van a consentirlo.

Se han limitado a decir al Personal de Conducción sobre lo que ya estaba escrito y acordado que ellos piden más. Pero cuando se han dirigido al resto de Colectivos o al Ministro les han dicho que no se le puede dar nada a Conducción.

Por otro lado, está el recurso al insulto que habitualmente utiliza la CGT, variado y con pretensiones ofensivas hacia SEMAF: amarillos, capos, mafiosos, soberbios, fascistas, innombrables... ¡Qué decir de semejantes personajes!



“Una de las premisas básicas de CC.OO. es la equidad interna que consiste, entre otras cuestiones, en: Equidad en los fijos (mismo fijo para mismo Subgrupo Profesional), equidad en el tratamiento retributivo y el abono de los conceptos y equidad en la Promoción y en la Compensación de los excesos de jornada, etc.”

“LOS FIRMANTES HAN AHONDADO Y AUMENTADO AÚN MÁS LOS AGRAVIOS Y DIFERENCIAS ENTRE COLECTIVOS.”

“Los acuerdos firmados contemplan una diferencia de fijo y sólo en el fijo de más de 8.000 € año entre el mismo Subgrupo en Conducción y el siguiente mayor fijo del mismo Subgrupo.”

“El resultado de eso es que ahora la diferencia es de 8.000 € con el Colectivo de Comercial o Talleres y de 11.000 € con el de Administrativos.”



Van de íntegros y de demócratas radicales por la vida, pero a la hora de la verdad, cuando convocan asambleas preguntan primero el sentido del voto a los trabajadores para ver si les dejan participar o no, lo que les asegura grandes victorias en su “democracia asamblearia”, que eso sí, cuenta con un prácticamente nulo respaldo a la hora de secundar sus acciones. Publican comunicados por doquier destacando la “unanimidad” o la “abrumadora mayoría” que les apoya en las asambleas obviando decir los datos de participación, que nunca llega ni al 10% del colectivo afectado.

Cuando un acuerdo no cuenta con la mayoría del CGE lo rechazan por falta de mayoría, pero cuando cuenta con la mayoría también lo califican de ilegítimo porque para ellos las mayorías sólo son válidas cuando forman parte de ellas.

También van de luchadores por la vida, pero cuando convocan huelgas piden, incluso por escrito, que les nombren servicios mínimos a sus representantes y miembros del Comité de Huelga para que no les descuenten dinero a ellos, e incluso se atreven a calificar de agresión al derecho de huelga el hecho de que les dejen hacer la huelga no nombrándoles servicio. Por no hablar



A ESCASOS DÍAS DE LA FIRMA DEL CONVENIO
LA DIRECCIÓN DE RENFE AYUDA AL SEMAF EN EL ASALTO A LA CAJA

“Durante la madrugada del día de hoy hemos asistido al bochornoso espectáculo dado por la dirección de nuestra empresa, prisionera del sindicato amarillo de conducción, (...)”
“Esta diferencia de trato es más que suficiente para envenenar cualquier relación laboral”
“Pero lo más fuerte del caso, pues este es sólo un episodio intermedio, es que el sindicato amarillo tiene pactado con la dirección de nuestra empresa (a su entero servicio) el pagar 60.000 euros/año con la firma de la clasificación profesional, (...)”



EL DEDO DE DIOS

“Todos creíamos que el dedo de dios había desaparecido después del último ciclón en Canarias, pero para sorpresa de todos parece ser que lo que ha sucedido es que se le han transplantado al coordinador general del semaf, ahora conocido por el “omnipotente”.

“El SEMAF, obnubilado por la soberbia sindical que le produce el ejercicio del poder absoluto, han convocado una Comisión de Conflictos (nada menos), para defender que le den la formación de esos trenes a unos pocos maquinistas que el “Dedo de Dios” ha elegido y de las residencias que Él ha considerado conveniente. Nada de acuerdos con la mayoría sindical. Nada de tonterías democráticas. No sabemos como explicarán estas actuaciones alucinantes a sus afiliados, sobre todo a los que no están “ungidos por la gracia”.



ESPECTÁCULO LAMENTABLE
RENFE-OPERADORA, UNA VEZ MÁS, SE DEJA MANEJAR POR SEMAF.

“...peor aún es el papel de la Dirección de la Empresa, que mostrando nuevamente su debilidad, tras adquirir compromisos, incluso por escrito, es incapaz de mantenerlos ante el miedo atroz a que no sean suscritos por SemaF”



TRIUNFÓ LA HUELGA

A PESAR DE LAS ACTUACIONES ANTIDEMOCRÁTICAS DE LA EMPRESA Y LOS ESQUIROLES DE SEMAF-UGT

“La Dirección de la Empresa debería recapacitar y el Ministerio de Fomento actuar en consecuencia ante este dislate.¿PODRÁ EXPLICAR EL MINISTRO A SUS FUNCIONARIOS, A QUIENES SE LES REBAJA EL SUELDO, QUE PERMITE EN ALGUNA DE SUS EMPRESAS QUE HAYA QUIEN SE LLEVE 8.000 € MAS AL AÑO?”



LOS INNOMBRABLES

“(...) hemos preferido calificarles como los innombrables, como en las mejores películas mafiosas.”



EL COLOR DEL DINERO

SE REANUDA LA NEGOCIACIÓN DE LA CLASIFICACIÓN PROFESIONAL, PERO SOLAMENTE EN CONDUCCIÓN

“A estas alturas ya nadie duda de la certeza del compromiso económico entre RENFE Y SEMAF, compromiso que no puede significar que haya menos dinero para la reclasificación del resto de colectivos de la empresa, donde en las reuniones lejos de aparecer los billetes, solamente oímos el sonido de la calderilla.

de los rotundos fracasos que cosechan una y otra vez con las movilizaciones que convocan y que suponen un tremendo desgaste, eso sí, para los pocos trabajadores que las apoyan, pues sus cargos sindicales quedan a salvo de cualquier riesgo y de cualquier descuento; es más, si alguna vez acuerdan algo en desconvocatoria es la colocación directa y fuera de norma de quienes hayan formado parte de sus comités de huelga.

En fin, son verdaderamente patéticos y unos auténticos sinvergüenzas, y no lo decimos como insulto, sino como calificativo. Con otras organizaciones tendremos discrepancias, criticaremos sus actuaciones porque perjudican los intereses que defendemos, confrontaremos en los foros correspondientes... Lo que está claro es que todas las organizaciones sindicales, en uno u otro momento, nos hemos visto insultadas por la CGT. Todos, según las circunstancias, hacemos críticas más o menos duras a los demás por sus ideas o actuaciones; sólo la CGT insulta al que discrepa en cada momento de sus métodos, porque con sus ideas no se puede discrepar, ya que carecen de ellas.

Y esa forma de actuar sólo tiene un nombre: fascismo puro y duro.



Sin Escrúpulos M angonean A los F erroviarios

“...un sindicato, que jamás se preocupó por algo que no fuese conducción, con el único interés de poner en marcha su acuerdo...”

Plan de viabilidad de Mercancías

Actualmente España es el furgón de cola de Europa en el transporte ferroviario de mercancías. En los últimos años, SEMAF ha venido planteando al Ministerio de Fomento la necesidad de abordar las políticas necesarias que permitan volver a activar el transporte de mercancías por ferrocarril



1. SITUACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA.

En los últimos años, SEMAF ha venido planteando al Ministerio de Fomento la necesidad de abordar políticas activas que permitan recuperar el transporte ferroviario de mercancías, pues el mantenimiento del status quo existente estaba suponiendo la progresiva pérdida de cuota de mercado y el deterioro de la cuenta de resultados en Renfe Mercancías por el descenso de los ingresos, a pesar del importante esfuerzo realizado para la reducción del gasto con medidas como, en el caso de conducción, el trasvase de maquinistas a otras áreas de actividad.

La ausencia de actuaciones concretas para potenciar el transporte ferroviario de mercancías ha determinado que en la actualidad España se encuentre a la cola de Europa, con el coste que ello supone para la sociedad en su conjunto y para las empresas afectadas en particular.

Esta ausencia de actuaciones sólo se puede entender si, o bien se ha tomado la decisión de abandonar este modo de transporte hasta su paulatina desaparición, o bien

se ha entendido que la mera liberalización del sector supondría por sí misma la reactivación del sector.

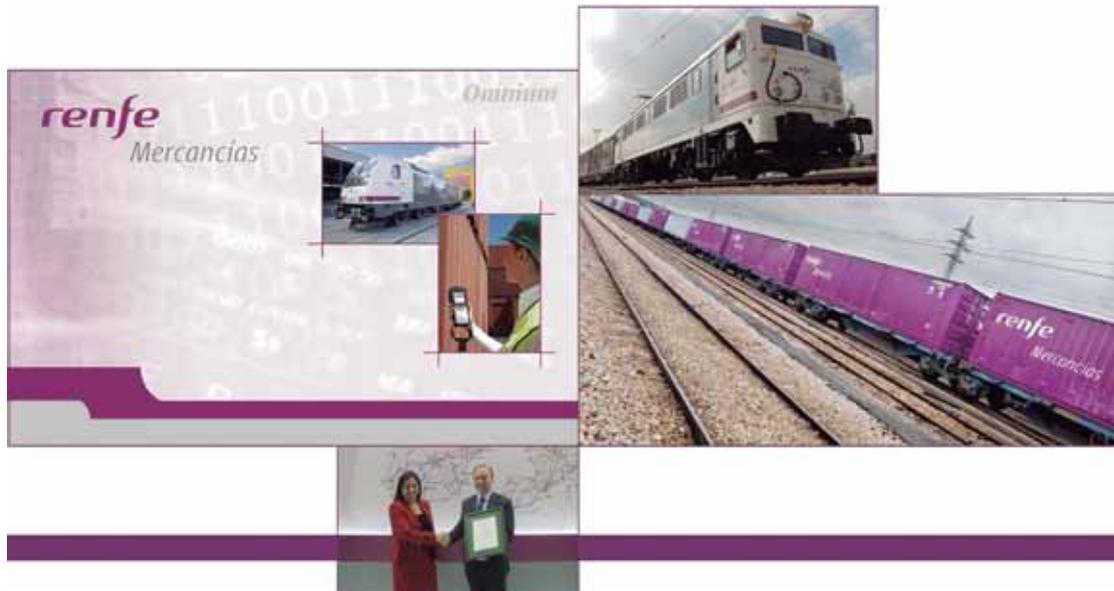
La realidad es que la liberalización ha supuesto la aparición de nuevas empresas que, poco de después de su aparición, han tenido que reducir su tamaño, que ya era mínimo, por la ausencia de clientes que quieran transportar por ferrocarril, y sólo subsisten con los pocos tráficos que le han podido quitar a Renfe Mercancías y a precios que ni siquiera cubren los costes de explotación en la mayoría de los casos.

2. EL PLAN DE IMPULSO AL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS.

Ante esta situación, que ha desmontado la idea de que el transporte ferroviario de mercancías en España no funcionaba porque Renfe Mercancías no hacía bien su trabajo y que su ineficacia e ineficiencia quedaría clara cuando las nuevas empresas realizasen los tráficos mejor y más barato, parece que por fin hay un Gobierno que ha tomado la decisión política de impulsar el transporte ferroviario de mercancías y, más allá del impacto que cada una de las medidas tenga sobre aspectos concretos, se

van a adoptar un conjunto de medidas orientadas a ello, fruto de las conclusiones que el Ministerio de Fomento ha extraído de los grupos de trabajo que creó con este objetivo y en los que participaron organizaciones empresariales y empresas de las distintas actividades relacionadas o afectadas (empresas ferroviarias, operadores logísticos, organizaciones empresariales de transporte por carretera, fabricantes y mantenedores de material ferroviario, administrador de infraestructuras ferroviarias, empresas que transportan, han transportado o han mostrado interés por transportar sus mercancías por ferrocarril, puertos, etc.) y organizaciones sindicales, entre las que se encontraba SEMAF.

Las conclusiones de estos grupos de trabajo fueron presentadas inicialmente en una Conferencia Sectorial con las Comunidades Autónomas con objeto de involucrar a las mismas en las medidas adoptar y conseguir su necesaria colaboración en aquellas materias de su competencia y, fundamentalmente, en la elaboración de una red de nudos logísticos coherente que facilite el acceso al transporte ferroviario de mercancías y la intermodalidad con otros modos de transporte.



3. EL PLAN DE VIABILIDAD DE RENFE OPERADORA. RENFE MERCANCÍAS

Una de estas medidas, sin duda la que más directamente puede afectarnos, se refiere a la segregación de la actividad comercial de las actuales áreas de mercado de Renfe Mercancías en cinco filiales: automóviles, graneles, intermodal, siderúrgico y servicios logísticos.

Esta medida, ya anunciada en el Plan de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías aprobado por el Ministerio de Fomento, se ha presentado al Comité General de Empresa en el marco de las reuniones mantenidas con la Dirección de la Empresa para la presentación del Plan de Viabilidad de Renfe Operadora.

Estas filiales, que inicialmente se constituirían con capital 100% Renfe Operadora, salvo una pequeña participación privada en automóviles, puesto que a ésta se incorporan dos empresas partici-

padadas por Renfe Operadora de las que una ya cuenta con capital ajeno, en ningún caso pueden contar con una participación de capital privado superior al 45%, pues Renfe Operadora se garantiza un mínimo del 55% de participación en la filial para garantizar la capacidad de decisión en las mismas.

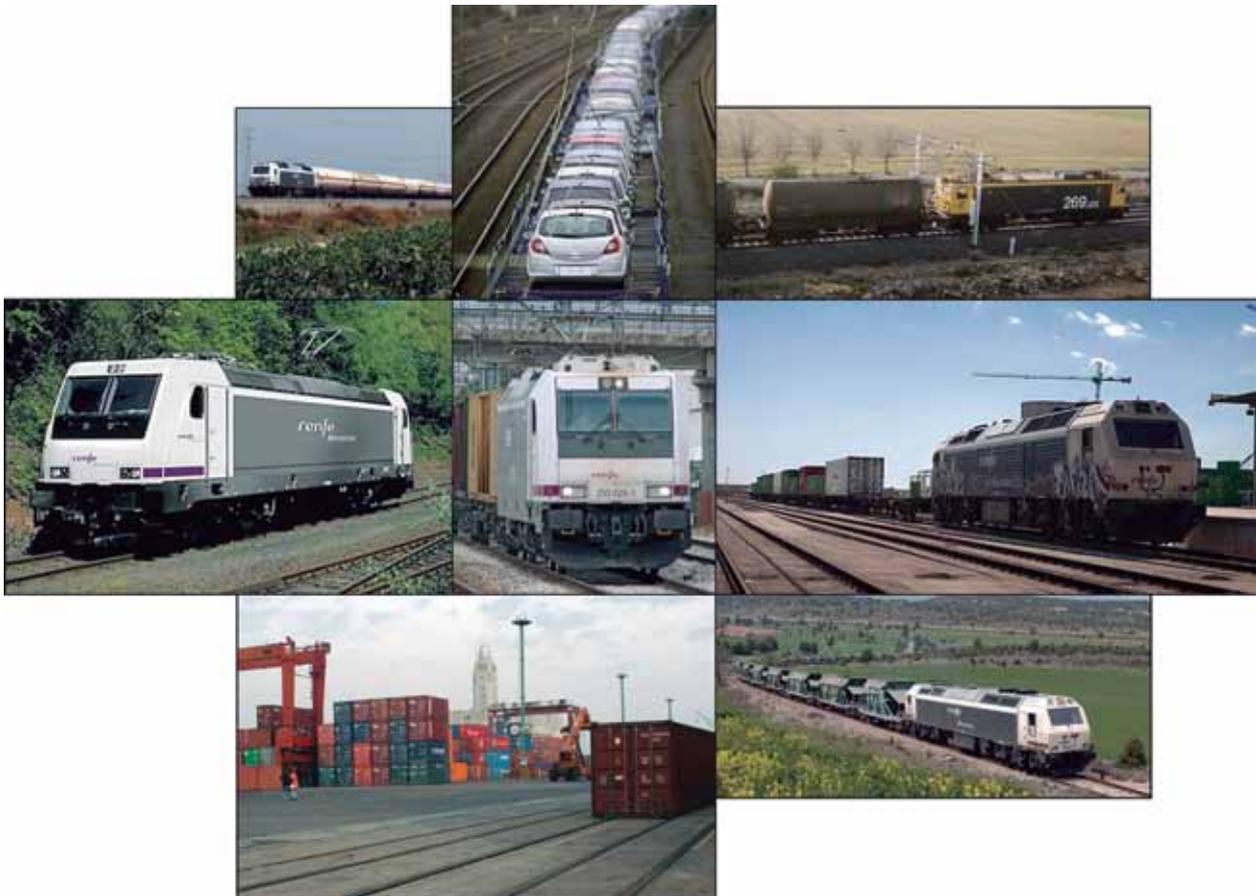
Asimismo, la incorporación de capital privado estará vinculada a la incorporación de actividad a la filial. No se pretende incorporar socios financieros cuyo objetivo pueda ser la mera inversión con el objetivo de alcanzar dividendos o incrementar el valor de la filial para la posterior venta de su participación, es decir, especuladores. La participación en la filial debe estar relacionada con el interés del inversor privado en la actividad de la empresa y, por lo tanto, junto con el capital debe incorporar actividad, ya sea logística, de transporte, etc.

En las reuniones mantenidas, la Dirección de la Empresa ha garan-

tizado que el 100% de la tracción que requieran las filiales para el desarrollo de su actividad será contratado a Renfe Mercancías. Ello se garantiza también por el hecho de que el Presidente de todas las filiales será el Presidente de Renfe Operadora y el Consejero Delegado de las mismas será el Director General de Renfe Mercancías.

Los activos de Renfe Operadora que se incorporarían a estas filiales son, fundamentalmente, los vagones y el personal, cuyo número total para las cinco filiales se estima en unas 80 – 110 personas que, en su práctica totalidad, procederían de Estructura de Dirección y Estructura de Apoyo.

Por lo que se refiere a las condiciones de incorporación de este personal a las filiales, la Dirección de la Empresa ha señalado que se efectuaría bajo el concepto de sucesión de empresas, lo que garantiza el mantenimiento de las condiciones actuales, añadiendo a ello la garantía de retorno a Renfe Operadora.



4. CÓMO VALORA SEMAF ESTA SITUACIÓN.

Tal como hemos señalado al inicio, SEMAF entiende que es imprescindible adoptar medidas concretas con el necesario impulso político y dotación económica para activar el mercado del transporte ferroviario de mercancías. Para nosotros, la peor decisión sería no tomar ninguna decisión.

Dicho esto, y siendo conscientes de que muchas veces se ha hablado de este tema pero nunca se ha traducido en políticas y medidas concretas y ello supone que mantengamos cierto escepticismo sobre que esta vez pueda ser la buena, sí es cierto que tenemos que valorar positivamente que se han concretado las actuaciones y, algunas de ellas, ya se han iniciado, pese a la feroz oposición que algunos sectores poderosos, como el del transporte por carretera, han manifestado ante cualquier medida que permita incrementar el transporte ferroviario, pues lo perciben como una seria amenaza a sus intereses.

Por lo que se refiere a la creación de las filiales en Renfe Operadora,

es un tema que requiere un análisis y un conocimiento real de su alcance mucho más profundo que el que tenemos actualmente para concretar una posición definitiva al respecto.

Es posible, y algunos así lo han hecho, determinar una posición de manera frívola e irresponsable, buscando un rédito electoral ante la ausencia de compromisos concretos que les permitan justificar su actuación a lo largo de los últimos cuatro años, presentando cualquier movimiento en el tablero ferroviario como la premonición de la catástrofe más absoluta. Así lo hemos vivido en las relaciones laborales a lo largo de toda la legislatura y así pretenden cerrarla, sin una sola aportación que valore en ninguno de los foros en los que han participado.

La realidad es que, en el marco laboral, el Desarrollo Profesional se está aplicando en toda la Empresa y, más allá de los lógicos desajustes y discrepancias en su aplicación, está resultando positivo para el conjunto de los trabajadores. No ha habido despidos, ni traslados forzosos, ni cierre de dependencias ni heca-

tombe alguna que les dé la razón en sus vaticinios apocalípticos. Y como el fin del mundo no ha llegado con el Desarrollo Profesional ahora vaticinan que llegará con las Mercancías, pero eso sí, sin explicar nada que lo justifique.

Ya estábamos acostumbrados a esta posición en la CGT, que la mantiene desde siempre sin inmutarse, por la propia inercia de una organización que nunca consigue nada y vive de meter el miedo en el cuerpo y vender humo. Lo triste del caso es que CC.OO. no sólo ha intentado comprarle el discurso, sino que está haciendo todo lo posible por superarlo, a pesar de que ello le ha llevado a que después de cuatro años no haya conseguido nada que justifique su condición de sindicato mayoritario, pues no ha logrado ni un solo acuerdo relevante en el período.

Volviendo al tema que nos ocupa, que es Mercancías, la creación de las filiales no necesariamente tiene que suponer una agresión para el conjunto del transporte ferroviario y para Renfe Operadora, sino que dependerá en gran medida de los criterios aplicados para ello.



En primer lugar, tenemos que señalar que en ningún caso esta segregación de la actividad comercial es comparable a la segregación de Mercancías ante cuyo anuncio respondimos de manera contundente, por dos razones: la primera es que la actividad principal de Renfe Operadora, es decir, el transporte, permanece en la empresa, aspecto básico y fundamental para SEMAF cuyo límite consideramos infranqueable; la segunda es que las filiales, si bien pueden contar con participación privada, permanecen bajo el control de Renfe Operadora y garantizan que el transporte lo seguirá realizando Renfe Operadora.

Pero no todo es así de sencillo, pues la separación de las cuentas de las áreas de mercado al convertirse en filiales y de Renfe Mercancías, que permanece en Renfe Operadora, va a generar que, en función de las condiciones en que se efectúe esta operación, las cuentas de resultados de una y otras se vean condicionadas, y es aquí donde debemos tener mayor cautela y valorar en toda su extensión la información que se nos debe aportar.

Para SEMAF no sería válido un modelo que generase beneficios en las nuevas filiales a costa de empeorar aún más el balance de Renfe Mercancías, pues no hay duda de que el paso siguiente sería deshacerse de Renfe Mercancías por no alcanzar la rentabilidad económica exigida en un mercado liberalizado.

El argumento principal esgrimido por la Empresa para la creación de las filiales es el de la falta de flexibilidad y los problemas burocráticos que genera una empresa de gran tamaño como Renfe Operadora y la sensación de inferioridad que percibe el potencial cliente ante un interlocutor presumiblemente más potente que atiende a un amplio espectro y no se concentra en los problemas específicos de cada tipo de transporte.

Más allá de compartir o no este análisis, lo realmente trascendental en este tema es que se debe garantizar que la medida es beneficiosa para el conjunto y que no se limita al trasvase de ingresos de una entidad a las otras. No es suficiente garantizar que el 100% de la tracción de las nuevas filiales lo va a realizar Renfe Operadora; se debe garanti-

zar también que el importe que se va a abonar por la realización de la tracción es ajustado al coste real de la misma, pues en caso contrario peligraría la viabilidad de Renfe Mercancías.

Por supuesto, la especialización y proximidad al cliente que se pretende conseguir con las filiales, necesariamente debería incrementar la cantidad de mercancías transportadas, pues en caso contrario estaríamos limitándonos a repartir las actuales pérdidas en un nuevo modelo que tampoco tendría futuro.

Pero estamos convencidos de que la puesta en marcha del resto de medidas señaladas en el Plan de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías son fundamentales, como las conexiones con los puertos, la ampliación de vías en apartaderos que permitan la circulación de trenes más largos, el incremento del peso por eje, la eliminación de cuellos de botella en los accesos a las grandes ciudades, el aprovechamiento de las infraestructuras liberadas con la apertura de nuevas líneas de alta velocidad, el funcionamiento adecuado de las terminales, la creación de plataformas logísticas intermodales, etc. Pues una actuación aislada, como la creación de las filiales en Renfe Operadora, no va a poder captar más tráfico y, por tanto, no resuelve por sí misma el problema de fondo.

Este es el problema real que tenemos que afrontar, y en este sentido se van a centrar los trabajos y análisis de SEMAF al respecto, y por ello no vamos a posicionarnos de manera improvisada o irresponsable, pues somos conscientes de que hay que hacer algo, pero también estamos convencidos de que lo que se haga se tiene que hacer bien, pues no nos quedan ya demasiadas oportunidades para equivocarnos en esta materia. Además, por supuesto, de garantizar los derechos de los trabajadores que puedan ser transferidos a las nuevas filiales..



Locomotoras Tanque rodaje 242 de Renfe

Los modelos reproducidos por Ibertren, corresponden a las locomotoras “TANQUE” de rodaje 242 (ex ESTADO). 242-0221 (versión carbón) y 242F0210 (versión fuelizada) ambas adscritas al depósito de Ripoll



En el año 1924 “La Maquinista Terrestre y Marítima” (MTM) de Barcelona, construyó una serie de ocho locomotoras para la línea de Ripoll a Puigcerdà (el Transpirenaico Oriental) construida por el Estado. Eran locomotoras tanque de rodaje 242, de simple expansión y vapor recalentado; y estaban dotadas de un eficiente freno de contravapor, para la retención del tren en los descensos por las pronunciadas rampas de dicha línea (las más fuertes de la red española de vía ancha), que en el tramo entre el túnel de Toses y la estación de La Molina alcanzan un gradiente máximo de 45 milésimas.

Tenían un diseño, típico de “La Maquinista” (con una evidente influencia italiana), que sería a su vez uno de los diseños más característicos entre las locomotoras españolas: Con ellas se inicia una saga de locomotoras formada por las legendarias series: 1400, 1600 y 1700 de MZA, la serie 1000 de OESTE y la serie 4200 de ANDALUCES. Debido a su origen, estas locomotoras han sido siempre conocidas con los sobrenombres de: las “Estado”, las “Estado-Tanques” o las “Estado-Ripoll”, matriculadas con los números 1 a 8 de ESTADO. La pronta electrificación de esta línea, motivó que seis de ellas fueran trasladadas a otras

líneas españolas: Cuatro fueron destinadas a la compañía del OESTE, y dos siguieron en la compañía de ESTADO, una al ferrocarril de Alcañiz a La Puebla de Híjar y la otra al ferrocarril de Murcia a Caravaca.

Dentro de RENFE, a principios de los años sesenta, sufrieron modificaciones, varias de ellas fueron fuelizadas e incorporaron diversas transformaciones menores, como la colocación de topes cuadrados unificados de RENFE; cambios en los faroles, el faro principal, etc. No a todas las locomotoras se les hicieron las mismas modificaciones, por lo que en los últimos años su estética variaba ligera-



(ex Estado) en escala 1/87 (H0) de Ibertrén



mente de una locomotora a otra. Todas las unidades, causaron baja en el parque de RENFE a finales de los años sesenta.

Las locomotoras reproducidas por Ibertrén son la 242-0221 (en versión carbón), referencias Ibertrén 41020 analógica y 41021 digital con sonido y la 242F0210 (en versión fuelizada), referencias Ibertrén 41022 analógica y 41023 digital con sonido, ambas adscritas al depósito de Ripoll. Las dos finalizaron su servicio en el depósito de Lleida-Vilanoveta a finales de los años sesenta.



LOCOMOTORA TANQUE 242 VERSIONES CARBÓN - FUEL

Modelo:

- Locomotora 242-0221 versión carbón, años cincuenta (época III - NEM 809E).
- Locomotora 242F0210 versión fuel, años sesenta (época III - NEM 809E).
- Librea estándar de RENFE para locomotoras de vapor
- Conjunto de la locomotora en color negro.
- Toperas frontal y posterior, bordes de las bancadas, palancas y mandos en color rojo.
- Extremos de los ejes y articulaciones del bielaje en color rojo.
- Conjunto del bielaje con distribución sistema "Walschaerts", reproducido en todos sus detalles.
- Interior de la cabina, reproducido con un elevado nivel de detalle.
- Topes cuadrados y luces eléctricas
- Escala de reproducción: 1/87 (H0).
- Ejecución acorde con las Normas Europeas de Modelismo (NEM).
- Modelo del año 2009, por la Federación Española de AAFC

Características Técnicas:

- Motor de cinco polos con volante de inercia.
- Funcionamiento con toma de corriente por sistema de 2 carriles.
- Tensión: 12 – 14 V de corriente continua.
- Tracción en todas las ocho ruedas motrices de la locomotora.
- Preinstalación para fumígeno.
- Aros de adherencia en ruedas del 2º eje motor.
- Ejes 1º y 3º dotados de suspensión.
- Interface de 21 pins para decodificador digital / equipo digital de sonido.
- Fácil conversión a sistema de toma de corriente por tercer carril central.
- Faro y luces de posición conmutables según el sentido de la marcha:
- En marcha adelante:
 - Faro principal y 3 luces de posición blancas en el frontal de la locomotora
 - Luz de posición roja en la parte posterior.
- En marcha atrás:
 - 3 luces de posición blancas en la parte posterior de la locomotora
 - 1 luz de posición roja en frontal de la locomotora.
- Faro principal "Golden White".
- Luz interior en el techo de la cabina.
- Cajetines NEM del tipo unificado para enganches (NEM 362)
- Mecanismo cinemático de enganche corto.
- Radio mínimo de curva: 381mm.
- Longitud total entre topes: 180mm.

Accesorios:

Accesorios para el superdetallado

- Enganche de husillo y cadenas de seguridad para el detallado de las toperas.
- Polvo de carbón para el detallado de la carga situada detrás de la cabina (versión carbón Refs. 41020-21).
- Reproducciones de los contravástagos frontales de los cilindros.



Sakamura, un inspector japonés de la Interpol, practicante del zen y que ha aprendido español leyendo un manual de instrucciones de una cámara Sony y Rafael Corrales, un guardia civil incorrecto y típico macho español que podría

ser el hermano gemelo de Torrente, investigan la aparición de tres cadáveres hallados en la Costa Brava. Los muertos solo tienen en común ser extranjeros, presentar una inexplicable sonrisa en los labios y haber acudido a la misma academia para aprender catalán. La culpa la tiene un “reconector neuronal”, extraña máquina creada en Oriente Medio por un grupo islamista y comprada por la Generalitat de Cataluña, que instalado en la cabeza de un individuo, es capaz de hacer que este olvide completamente su lengua materna. Corrales conoce el terreno y la idiosincrasia de su paisaje; Sakamura utiliza talentos que provienen de una cultura milenaria, y los dos con-

forman la pareja de investigadores más desternillante de la literatura de nuestro país.

El tercer libro del autor de “Lo mejor que le puede pasar a un cruasán”, vuelve a estar plagado de alusiones a personajes y argumentos de la vida real, nacionalismo, terrorismo, periodismo partidista... Con un humor irónico que en más de una ocasión traspasa los límites de lo correcto y educado, Pablo Tusset, nos introduce en una disparatada historia policíaca en la que se combinan crítica política, relato del absurdo y humor inteligente, donde plasma a través de su mirada irónica a la España actual y a sus protagonistas. Una novela tan brillante como delirante.



A la muerte de su padre, el rey Jorge V, y tras la escandalosa abdicación del rey Eduardo VIII, Bertie, afectado desde siempre de un angustioso tartamudeo, asciende de pronto al trono como Jorge VI de Inglaterra. Su país se encuen-

tra al borde de la guerra y necesita desesperadamente un líder, por lo que su esposa Isabel, la futura reina madre, le pone en contacto con un excéntrico logopeda llamado Lionel Logue. A pesar del choque inicial, los dos se sumergen de lleno en una terapia poco ortodoxa que les llevará a establecer un vínculo inquebrantable. Con el apoyo de Logue, su familia, su gobierno y Winston Churchill, el rey supera su afección y pronuncia un discurso radiofónico que inspirará a su pueblo y lo unirá en la batalla. “El discurso del rey”, basada en la historia real del rey Jorge VI, describe el camino del monarca en busca de su voz y su autoridad.

Con un guión bien estructurado,

buena dirección y ambientación en la época y una magnífica interpretación, una historia relativamente sencilla y que de no tratarse adecuadamente no daría para más de veinte minutos de metraje, da contenido a dos horas de película que pasan rapidísimo. Con tintes de drama y comedia y en algunos momentos extraordinariamente emotiva, es un ejemplo de película para disfrutar, entretenerse y divertirse con ella. Con premios en numerosos certámenes, a los que se han unido las nominaciones en los Globos de Oro, con premio a su actor protagonista Colin Firth, y con doce nominaciones a los Oscar, estamos hablando, sin duda, de una de las mejores películas del año.



Vuelve la Orquesta Mondragón a la escena musical con el lanzamiento de un nuevo disco gestado durante la estancia de tres

años en México de Javier Gurruchaga. “El Maquinista de la General”, tiene como propósito rendir homenaje al actor Buster Keaton y al padre de Gurruchaga, Vicente, ferroviario de profesión, recientemente fallecido.

Rock, rhythm and blues y blues mestizo con múltiples influencias de su estancia en el país norteamericano, tanto en la temática de sus canciones, como en su música. En doce de sus diecisiete cortes colaboran músicos mexicanos y cubanos que han hecho que este disco sea fundamentalmente novedoso, con una poderosa carga de mes-

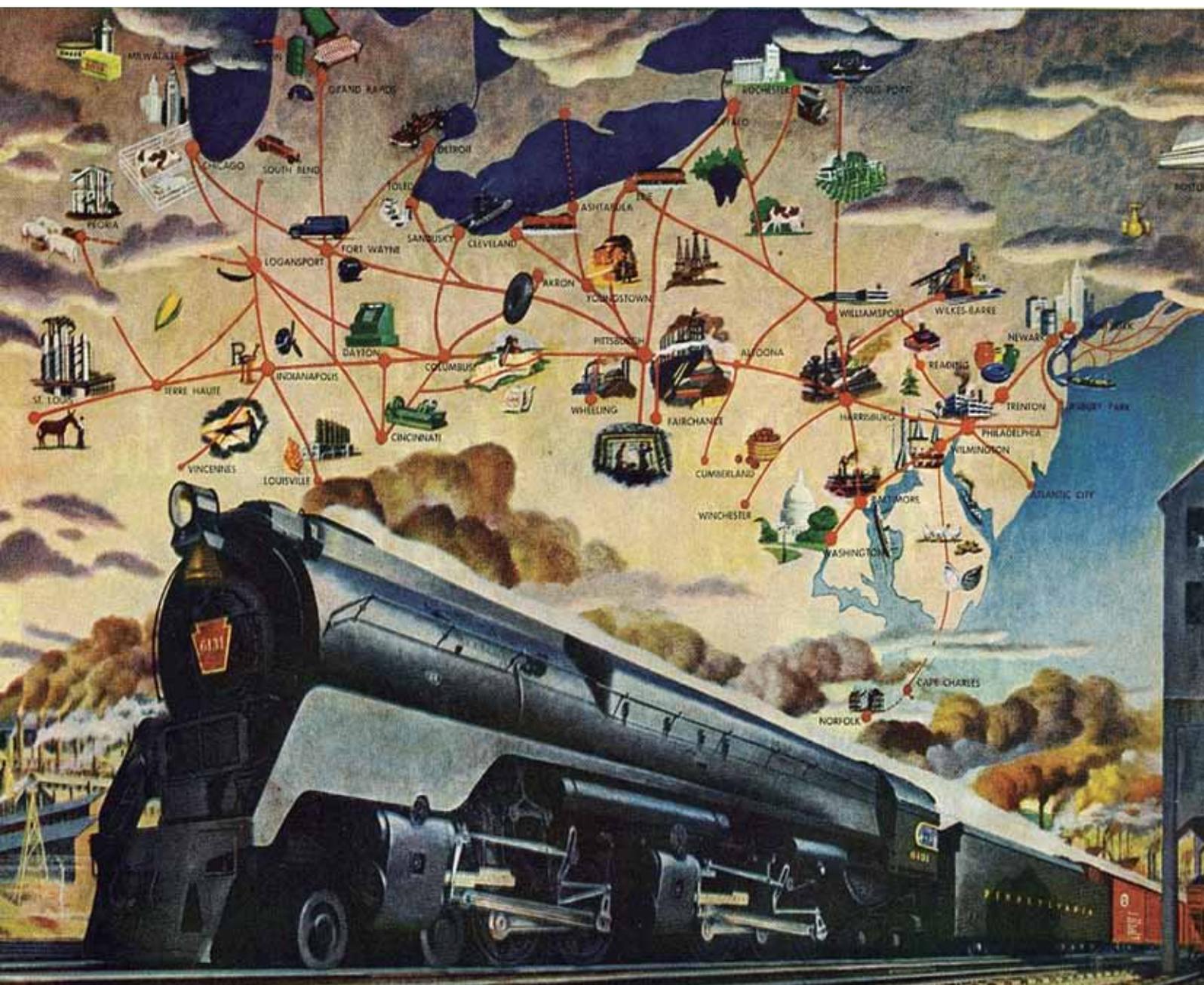
tizaje musical. Podemos calificar este nuevo álbum de la Orquesta Mondragón, inspirado y cargado de humor negro, como una ampliación de la ya extensa variedad de registros a que nos tiene acostumbrada la banda.

El nuevo proyecto incluye un espectáculo, en el que se combinan música y teatro enlazando canciones con historias cortas, que vuelve a lanzar a Gurruchaga, Popotxo y los suyos a la carretera, es de esperar que con la misma fuerza a que nos tienen acostumbrados, durante la gira prevista para este próximo otoño-invierno.

Primer Trofeo de Mus Miranda de Ebro



Se ha celebrado el pasado día veintiocho de diciembre en Miranda de Ebro el primer trofeo de Mus, organizado por su Sección Sindical con gran éxito de participación al inscribirse dieciséis parejas. Disfrutaron de un tentempié antes de la entrega de trofeos a los ganadores.



ELECCIONES SINDICALES EN RENFE - OPERADORA

MEJORAMOS NUESTRA CALIDAD DE VIDA:
reconocimiento profesional, tiempo de trabajo,
mejores condiciones laborales, *SEGURIDAD,*
garantías profesionales, retribución, ergonomía y confort...
aumentó el prestigio social de nuestra profesión,
nuestros hijos ya no quieren ser pilotos...
durante 25 años con **SEMAF**



EVOLUCIONAMOS

semáf
www.semáf.org

VOTA

TU SINDICATO

PROFESIONAL

25 años

