



LA LOCOMOTORA

Edició número 15 (Estiu '09)

Nova edició,
noves idees...



Ara, amb més Potència !!

Sumari

Pàg. 3

Nuevo Boletín. Nuevos Tiempos.

Pàg. 4

Nova Locomotora.
El Pan de Ahorro no nos hará más competitivos.

Pàg. 5

Sindicats Autònoms de Maquinistes d'Europa (ALE).

Pàg. 6

Carta dels lectors a 20 minutos.

Pàg. 7

Derechos Fundamentales.

Pàg. 8

Autocrítica en temps de crisis.

Pàg. 9

El Cul d'Or.

Pàg. 10

El Petit Ferrocarril.

Pàg. 11

Plan de Ahorro o
Reestructuración.

Pàg. 12

Política Sindical.

Pàg. 13

De Company a Amic.

Pàg. 14

Prejubilacions 5 de juny.

Pàg. 15

El Punt Estadístic.

Pàg. 16

Actualització d'Organització.

Pàg. 17

Que existe y que no.

Pàg. 18

Reflexiones en voz alta.

Pàg. 19

La vinyeta.

Editorial.

Des de que vam editar l'últim butlletí d'aquesta Secció Sindical, la número 14, amb la denominació de SIMAF, ja han passat quatre anys i set mesos. Durant aquest temps han succeït moltes coses i també n'han canviat moltes d'altres.

Quan vam decidir tornar a publicar noves edicions vam aprofitar per llegir i reflexionar sobre les anteriors, i tots varem coincidir en que seguim arrossegant molts problemes, gairebé els mateixos que ja existien aleshores.

Durant el febrer de l'any 2000, en aquella primera publicació, es va dir que tant sols començàvem a caminar, i és cert, sabíem caminar, però ara també hem après a saber posar el peu en terrenys més fermes per tal de no fer-nos mal.

Una de les preocupacions més grans que hem tingut no tant com a secció sindical sinó sobretot com a "Treballadors Ferroviaris" són els fets ocorreguts a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, on ens preguntem si és possible que coses així ens passin aquí: Una resposta indirecta la podríem trobar a l'accident sense conseqüències greus a les Planes B-V durant l'any 2008. L'error humà existeix, d'acord, però es va aplicar el reglament de circulació corresponent i per tant l'Agent d'Acompanyament ?... És una llàstima que hàgim de ser les seccions sindicals les que vetllem perquè s'apliquin unes lleis o normes que ja estan escrites.

No voldríem acabar sense recordar-vos que estem molt satisfets per l'interès i la confiança que cada vegada més ens esteu donant i això ens dóna un plus afegit alhora de treballar el dia a dia. Esperem que aquest tarannà amb el temps puguem traslladar-lo a la línia Barcelona – Vallès, on tenim un deute pendent amb tots els companys d'aquesta línia metropolitana, i poder recollir la seva confiança tal i com està succeït a les explotacions de Muntanya.

Per acabar; recordar-vos que ara s'ha de vetllar per tal que amb l'innocent nom de "plà d'estalvi", no es converteixi en la descarada pèrdua de places i els seus corresponents llocs de treball.

Per qualsevol consulta o aclariment us podeu posar en contacte amb nosaltres per les vies habituals de comunicació.



Coordinador:
Juan Moreno Serrano
Ricard J. Aisa Graset

Composició:
Rafael Gómez Gonzalez.
Ivan Arnalot Lorente.

Fotografia:
Toni Hermida Sala

Suport Lingüístic:
Ariadne Marés Navarro.

Disseny i Procció:
S.E.M.A.F.

Equip de Redacció:
Jordi Giménez Martín.
Albert Pons Cano.
Sandra Gonzalo Jara.
Carlos Esteban Grifoll.
Ignasi Ratera Mercader.
Jordi Contreras
Jordi López Ojea

Nuevo Boletín. Nuevos Tiempos.



Como podéis ver, la Sección Sindical de SEMAF a partir de ahora, también publicará su boletín informativo. Volvemos a estar con vosotros con más fuerza, gracias a las personas que en su tiempo libre y altruistamente han trabajado para que hoy tengáis este boletín en vuestras manos. Nuestra intención es publicarlo trimestralmente, y creo que será así, pero según la información o ideas que tengamos para ofreceros, lo podemos adelantar o atrasar.

Contamos con vuestra ayuda para la elaboración de estas páginas, sin tener en cuenta vuestra afiliación u orientación sindical, sólo os pedimos que participéis y que disfrutéis exponiendo vuestras opiniones, inquietudes, ideas o informaciones que queráis compartir con nosotros.

Esta publicación es una muestra más de la consolidación de este sindicato en FGC, además de una pluralidad en acción sindical.

Como recordaréis, en este boletín, SIMAF ha ido expresando a lo largo de todas sus publicaciones la voz de los maquinistas, pero siempre escuchando a los demás colectivos. Con esta nueva puesta en marcha de nuestro boletín, desde SEMAF queremos acercarnos más a todos los colectivos y Áreas de FGC, reflejando así la realidad de nuestro trabajo, que aunque se centre en nuestros problemas, también y siempre nos preocupamos por los de los demás, ofreciéndonos a escuchar e intentar solucionar todo lo que esté en nuestra mano. Y a combatir todas las agresiones que estamos sufriendo por parte de la empresa hacia nuestras condiciones laborales, sociales y derechos sindicales, los cuales hemos denunciado y siempre hemos ganado.

Pensar que siempre hay algo que mejorar y unidos seguro que lo conseguiremos. Y si eres de aquellas personas que dan sin pedir nada a cambio, ahora tienes esta oportunidad para participar con nosotros.

Contamos también con el personal de otras explotaciones, como el Cremallera de Montserrat, en el cuál ya tenemos afiliación, y por lo que nos cuentan, sus condiciones sociolaborales si existen, quedan como mucho en entredicho.

Y para concluir quisiera dar las gracias a todas las personas que están participando y confiando en este proyecto ambicioso, basado en el compañerismo y en la calidad humana de las personas.

Un cordial saludo,



Jordi Giménez Martín
Secretario de Negociación Colectiva del SEMAF en FGC.

Nova Locomotora

Algunes fonts d'informació diuen que per fi la Doble Tracció d'ALSTOM, les famoses 700-1000 (sèrie 251), que tants problemes ens ha donat en els últims temps, seran substituïdes per una locomotora nova de la sèrie TD 2000 d'Ingeteam. Aquesta locomotora és una de les dotze que han estat comprades per EuskoTren, concretament per la Unitat de Negoci d'EuskoKargo. Inicialment serà de lloguer amb opció a compra i estarà destinada pel transport de la SEAT, amb les corresponents plataformes, vagons de la sèrie 65.000.

La condició de locomotora dual diesel-elèctrica contribuirà, com no, a reduir l'impacte ambiental. Aquesta característica permet a la locomotora treballar en dues condicions diferents de tracció: utilitzant l'energia mitjançant pantograf connectat amb línia aèria del tipus catenaria i, també, la produïda per el grup motor diesel de la pròpia locomotora. En ambdós casos, l'alimentació nominal és de 1.500 Vcc. Té un pes màxim de 62 tones en ordre de marxa y està preparada per ser llastrada a 80 tones.

Desitgem que aquest material estigui a l'alçada de les circumstàncies tal i com ho estan sent les 254.



Fotografia de Hodei Goldarazena (<http://euroferroviarios.net/images/jagt/euskokargo>)

Equip de Redacció.

El Plan de Ahorro no nos hará más competitivos.

En esta crisis, de nivel general, parece que no nos hemos acordado del paraguas hasta haber estado mojados, ahora algunos buscan soluciones de chistera.

Una vez mas, la estrategia de negociación mezcla temas que se repelen entre si pero los convierte en indivisibles, no cabe duda alguna que dicha negociación querrán cerrarla en su globalidad.

Podríamos hacer un listado de actuaciones pasadas con su correspondiente coste económico y la valoración de su utilidad, también, podríamos solicitar a una empresa de seguridad sus tarifas para así cotejar esos ahorros que proclaman.

Pero estamos convencidos que el mejor plan de ahorro es aquel que empieza por tener a su plantilla motivada y bien formada, para que todos los trabajadores, independientemente de área al que pertenezcan, tengan los conocimientos mínimos para realizar su trabajo con profesionalidad.

Y como no es necesario ser economista para aportar alguna idea de ahorro, expondremos una aunque caiga en saco roto: En la primera media hora de servicio salen de Plaça Espanya seis trenes, si de ellos, el Igualada y el Manresa circulasen acoplados hasta Martorell, tal y como se hacía en el itinerario anterior, se obtendría un ahorro de 6000 euros al año ofreciendo el mismo servicio.

El plan de ahorro no nos hará más competitivos, pero ofrecer un servicio de calidad a la ciudadanía sí, y para ello nada mejor que reducir los tiempos de viaje y eliminar los innecesarios transbordos de Martorell Central.

Equipo de Redacción.

Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas (ALE).



Varios compañeros que visitan la web de SEMAF www.semaf.org, nos preguntan el cómo y el por qué de las siglas ALE.

La palabra ALE (en sus siglas en alemán), significa Sindicatos Autónomos de Maquinistas de Europa. Es una federación Europea que aglutina a asociaciones profesionales y sindicatos autónomos europeos en los cuales se organizan maquinistas y todo personal ferroviario.

ALE trabaja por que se den respuestas coordinadas a nivel europeo para la defensa efectiva de los intereses de los maquinistas en el parqué europeo. Se ha fijado como meta la armonización de los estándares mínimos en el ámbito de las condiciones de trabajo y de la seguridad social. Especialmente el mantenimiento y la unificación de una formación altamente cualificada para los maquinistas es una garantía para la seguridad de personas y material en el ferrocarril. Tampoco se puede permitir que el personal de tracción sea expulsado por compañeros de otros países en los que existan retribuciones más bajas. Ello conduce a ALE a exigir a medio y largo plazo una armonización de las condiciones de trabajo y salariales de los maquinistas europeos.

Los Sindicatos Autónomos de Maquinistas de Europa (ALE) son una unión de 16 sindicatos europeos de maquinistas. A los sindicatos miembros de ALE pertenecen unos 108.000 maquinistas. Como organización profesional, ALE defiende sus intereses profesionales, sociales y económicos dentro del espacio ferroviario europeo.

Presidencia ejecutiva

Desde octubre de 2006, de la presidencia ejecutiva de ALE forman parte:

Presidente de ALE: Manfred Schell (GDL, Alemania)

Vicepresidente de ALE: Juan Jesús García Fraile (SEMAF, España)

Vicepresidente de ALE: Leszek Mietek (ZZM, Polonia)



Manfred Schell, Presidente de ALE



Congreso de ALE

El máximo órgano es el congreso de ALE, que se reúne por regla general cada cuatro años. El congreso de ALE elige a la presidencia ejecutiva y resuelve sobre los objetivos políticos fundamentales a perseguir en el período comprendido hasta el próximo congreso.

Sede e idioma de comunicación

ALE tiene su sede en el sindicato miembro al que pertenece su presidente, actualmente en la ciudad de Fráncfort/Meno (Alemania). El idioma de comunicación se elige según criterios de utilidad y requiere de una resolución por mayoría de la junta directiva. En la actualidad es el alemán.

Para más información, podeis visitar la pagina web: <http://www.ale.li>



CARTES DELS LECTORS A 20 MINUTOS.

El passat mes d'Abril ens vam trobar amb un escrit del diari 20 minutos que ens ha de fer reflexionar, aquest estava signat per una tal Maria Torrijos, on explicava les incidències que vam tenir a Ferrocarrils (B-V i L-A) en el transcurs de l'any passat.

No sabem d'on va treure les dades, ni tampoc si aquestes són certes. El que si podem assegurar que si és així ens hem de posar les "piles" ja que aquest no és el camí que s'ha de seguir... i per això cal que els dirigents que els corresponguin mirin d'adreçar la situació.

Equip de Redacció.

<http://www.20minutos.es/carta/463331/cartas/barcelona/ferrocarrils/>



[Opinió](#) [Cartas Lectores](#) [Barcelona](#)

Ferrocarrils va a peor

MARÍA TORRIJOS. 16.04.2009 - 12:20h

Está claro que los FGC no son lo que eran. Los usuarios estamos cada vez **más insatisfechos** y con razón. Ha aumentado el tiempo de los trayectos y el número de averías se ha disparado.

El año pasado se produjo un récord de **450 incidencias** y, por ejemplo, en líneas tan importantes como las que unen Barcelona con Sabadell y Terrassa hubo 170 averías, una cada dos días. De hecho, en los últimos meses la tasa de averías de los FGC ya supera a la de Renfe.

Quizá la Generalitat, en vez de exigir nuevos traspasos como el de **Cercanías**, lo que debería hacer es preocuparse más por gestionar bien los ferrocarriles que ya tiene, que cada vez van peor.

20minutos.es El primer periódico que no se vende



DRETS FONAMENTALS

Després de més de 30 anys de democràcia i d'una Constitució Espanyola, la del '78, on va ésser un pas important per a la democratització d'un país feixista i fètid. Malauradament encara avui dia existeixen alguns fets que no són del tot constitucionals o bé no segueixen unes actituds legislatives correctes. Sobre aquest últim fet aquesta empresa no ha interpretat bé aquests conceptes i per aquest motiu vam haver de demanar la intervenció de la justícia, per tres vegades, on en tots els casos ens ha donat la raó. Tots aquests casos es basen en els "Drets Fonamentals de la Llibertat Sindical" on l'empresa no va executar el dret del permís sindical tal i com expressa la llei i les sentències (exposades en vitrina). Realment és una llàstima que una empresa com Ferrocarrils, no apliqui per igual tots els casos i per això el Secretari de Negociació Col·lectiva va haver de fer un escrit al Director Corporatiu de Recursos Humans, mostrant-li la seva visió preocupant de discriminació i de greuge comparatiu, on esperem que no tingui pitjors conseqüències.

Equip de Redacció.

Barcelona, 31 de marzo de 2009

Armand Aixut i Freixanet
Director corporatiu de Recursos Humans

Le entregamos este escrito para informarle que probablemente esté favoreciendo a unas secciones sindicales más que a otras, esto significaría un trato diferencial y por consiguiente un trato discriminatorio.


El tema que nos ocupa es el del número de horas de relevo sindical asignadas a las diferentes secciones sindicales. Nosotros no queremos más horas de relevo, solamente aquellas que nos pertenecen para ejercer la representatividad, aunque no aceptaremos que SEMAF le tenga que reclamar por vía judicial las horas sindicales que no nos concede y, sin embargo, la empresa sea generosa con otros sindicatos, pues esto representa para nosotros no poder realizar nuestras funciones con las mismas oportunidades que los demás.

Tenga en cuenta que si aplicamos la ley estrictamente, la globalidad de las horas de relevo que le pertenece a todo el Comité de Empresa equivaldría sólo a ocho personas con relevo permanente, quedándose el resto de miembros sin ningún relevo sindical. Por favor, corrijanos si nos equivocamos, pero sólo este dato revela la generosidad de la empresa concediendo relevos sindicales. A nosotros ya nos parece bien que sea generoso, pero con todos o con ninguno.

Desde nuestra modesta opinión le sugerimos que en FGC no haya trato de favor para nadie y si quiere ser consecuente con la época de crisis que estamos viviendo aplique la ley a todos, no solamente a SEMAF.

Le solicito que adopte las medidas oportunas para que se nos conceda los relevos sindicales pertinentes para los dos miembros del Comité de empresa, así como para el Delegado Sindical.

Atentamente,


Jordi Giménez Martín

Secretario de Negociación Colectiva del SEMAF en FGC





AUTOCRÍTICA SINDICAL EN TEMPS DE CRISIS.

Males notícies, una darrere l'altre. L'IPC amb valors negatius i el Producte Interior Brut (PIB) a Espanya en els últims 12 mesos s'ha enfonsat un 2'9%, on el primer trimestre del 2009 ha baixat un 1,8%. Això suposa la caiguda més gran des de els anys 70 que és quan es va començar a realitzar aquestes estadístiques.

Els bons economistes fa temps que diuen que hi ha dues crisis diferents:

1. Crisi a nivell mundial: causada pel sector financer i hipotecari dels Estats Units.
2. Crisi Espanyola: causada per l'explosió de la bombolla immobiliària per l'excessiva dependència de l'economia d'aquest país en el sector de la construcció.

Als Estats Units s'han creat plans de rescat, i sembla que comença haver algun indicati de millora ja que, per exemple, el preu dels habitatges comencen a pujar molt lentament. A Espanya les coses no són iguals. No hi han indicis positius, sinó que hi ha un forat en el sector financer produït pel sector de la construcció i de les immobiliàries, on es deuen 418.000 milions d'euros als bancs i caixes, i ningú encara sap ben bé com s'arreglarà.

Som el país de la Unió Europea amb la taxa de desocupació més alta amb un 17'5%; amb previsions de superar el 20% (dades del mes d'Abril segons EuroStar – Oficina d'Estadística Europea), mentre la mitjana europea es troba amb un 8'9 %.

En països com Holanda l'índex de desocupació és més baixa que en el nostre, amb tant sols un 2'8%. Podem trobar dos raonaments:

El Primer: és que Espanya estava ocupada en un sector que pràcticament ha desaparegut; la construcció.

El Segon: el trobem amb una economia mes o menys flexible. Probablement els aturats d'aquest sector haurien trobat feina en un altre lloc, com està passant a Holanda. Això és gràcies a una bona formació i preparació per a realitzar feines diferents i també a l'existència d'un mercat laboral més flexible. Els treballadors, però, que es troben en atur no cobren els diners de l'atur sense fer res, sinó que han d'estudiar per formar-se.

En aquesta últim punt és on hauríem de fer profundament una autocrítica del govern i dels sindicats. Potser seria bo realitzar una reforma del mercat laboral, tot i que no és l'únic problema.

Estem en un món on la meitat de les feines que surten publicades als diaris fa 10 anys ni existien, això implica una formació constant (treballadors productius). Per aconseguir això les empreses i el sistema educatiu haurien de formar un paper important per a obtenir una bona formació.

Malauradament estem en un país de mentalitat "funcionarial". Tothom vol ser funcionari o treballar en grans empreses per assegurar el lloc de treball. Als 50 anys, però, aquests treballadors no evolucionen amb les noves tecnologies i poden convertir-se en treballadors "no útils" o amb un cost no assumible per les empreses (pre-jubilacions amb cinquanta i pocs anys).

Aquestes mentalitats que no ens permeten evolucionar com a país comencen per un bon sistema educatiu, i això és una part de flexibilitat de mercat laboral que no te res a veure amb la llibertat d'acomiadament ni amb les rigideses salarials... S'hauria de mirar una mica més enllà.

Mentre que aquí protegim el lloc de treball amb costos descomunals a fons perdut, sigui el cas de SEAT o l'augment d'obres públiques, en altres països el que protegeixen és el treballador, amb més i millor formació.

Equip de Redacció.



EL CUL D'OR.



És sabut per tothom que en aquesta empresa sempre hi ha hagut treballadors de primera i de segona. Pel que hem pogut saber, de fonts molt properes a la direcció, els nous seients dels operadors de CTC de Rubí han costat una “pasta gansa”...aproximadament uns 3000 euros cada cadireta...

Doncs bé, estic d'acord amb que els nostres companys operadors treballin en les millors condicions laborals possibles, no obstant es passen 8 hores amb el cul en aquests seients, però i la resta...què?

Alguns també passem les mateixes hores amb el cul en un seient, però...quin seient?! Al que no li manca un recolzabraços li'n manquen els dos, o el reposacaps, o no es pot tirar endavant, o no es pot regular en alçada, o no s'aixeca...però què us he d'explicar als que cada dia us hi enfronteu...

Però no us queixeu perquè encara tenim algun company que treballa en pitjors condicions...el tercer món dels seients...el company Ajudant de tracció, que com que és una espècie a extingir no té dret a reposacaps, ni recolzabraços ni a cap tipus de regulació. El seu seient és un “4” en el que s'ha d'encaixar com pugui...total només ha de viatjar de Síria al port en aquestes condicions...

Conclusió company maquinista... no et queixis tant del teu seient i recorda que alguns tenen el cul d'or i tu potser de plata, però n'hi ha d'altres que el tenen de pedra.

Psdo. **Anunci de precaució.**



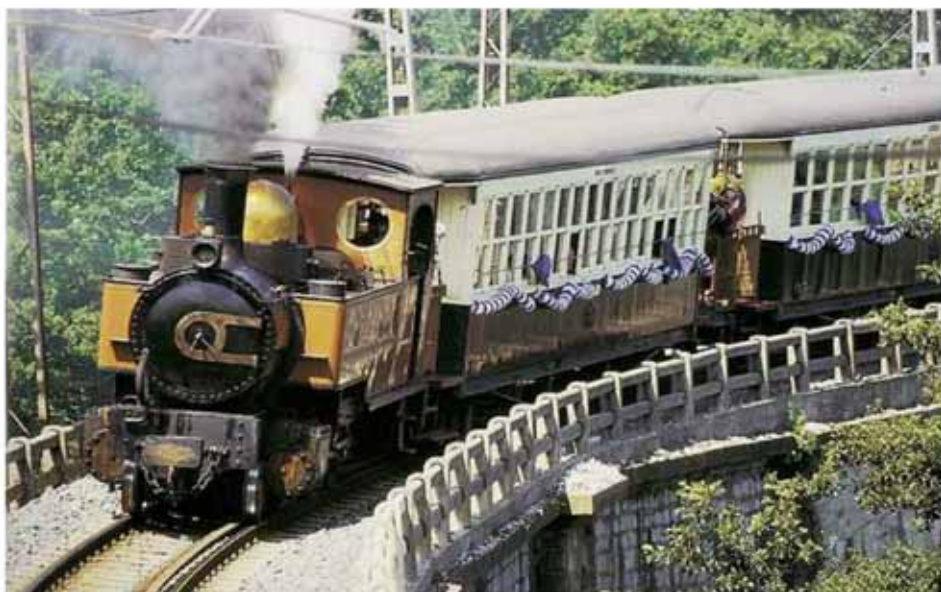


EL PETIT FERROCARRIL

Per les empreses ferroviàries espanyoles, els aficionats al ferrocarril son com un virus, ningú sap com es formen, però hi son a totes bandes, tant dolents son? Porten problemes? Jo diria que no, ja que a altres països estan mimats per les empreses ferroviàries, els hi donen material històric, cedeixen espais o instal·lacions i infraestructura per fer el seu somni realitat, viatjar en tren de vapor i fins tot fer de maquinista, encarregar-se del manteniment i moltes més tasques ferroviàries.

Es podria treure profit d'aquests aficionats, als museus i trens històrics, com es fa per exemple al Museu del Ferrocarril d'Azpeitia a Euskadi, l'Asociación de Amigos del Museo Vasco del Ferrocarril es va constituir al maig de 1998 per col·laborar amb Eusko Tren (empresa pública del govern Vasc i responsable de la gestió del museu) en l'explotació del "Tren de Vapor del Valle del Urola", a part de poder visitar les instal·lacions i gaudir de tot el material ferroviari preservat en un excel·lent estat de conservació i pràcticament tot en estat de marxa, es pot aprendre molt sobre el ferrocarril i fins i tot es pot realitzar un curs d'iniciació a la tracció vapor i els aficionats que hagin fet el curs, poden realitzar feines de suport de maquinista i fogoner o realitzar tasques de guardafrens, guardaagulles, cap d'estació, etc.

El recorregut que es realitza amb aquest tren, es de 5Km, entre Azpeitia i Lasao, i pertany a l'antiga línia de Zumárraga a Zumaia també conegut com el ferrocarril del Urola tancada el 1986. Actualment aquesta línia està connectada amb la xarxa principal, per facilitar l'accés de material nou al museu i per poder realitzar viatges especials per línies d'Eusko Tren i fins i tot alguna per la línia de FEVE.



Servei especial commemoratiu del centenari de la línia d'Eusko Tren, Zarautz-Donostia. Locomotora Aurrerade l'ex-Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián (Nasmyth & Wilson 1898) i cotxes de l'ex-Ferrocarril del Urola (CAF 1925)

Al territori espanyol hi han més casos semblants com aquest, que en números propers anirem ampliant.

Miguel Angel Tejedor



PLAN DE AHORRO O RESTRUCTURACIÓN



Pues creo que ni una cosa ni la otra, esto es el pelotazo del Director de RRHH entre otros. Por desgracia para los trabajadores de FGC, se ha producido el escenario perfecto para que la empresa haga y deshaga a su libre albedrío.

Existe una situación grave de crisis a nivel mundial, que dentro de nuestra empresa, por suerte apreciamos menos (aunque todavía no entendemos lo de Solvay), y por otro lado la situación sindical que tenemos sería la más deseada por cualquier empresa, pues propicia que se realicen todas las atrocidades habidas y por haber contra nuestras condiciones socio laborales. Y donde está el Comité de Empresa, no existe, y a la empresa ya le está bien, y donde están los sindicatos, no sabemos, alguno escribe con pelos y señales sobre las barbaridades a las que nos van a someter, como si ellos mismos las hubiesen parido, y es que hace años que la empresa lo anunciaba, pero no pasaba nada. Y ahora, como he dicho antes, es el momento propicio para llevarlas a cabo.

Desde esta Sección Sindical, y sin ninguna intención de protagonismo, hacemos un llamamiento a la coherencia y a la unidad, es el momento de unirnos e ir todos juntos a plantar cara a la empresa, pues esta no hace distinciones a la hora de discriminar ni destruir, como no, empleo. Ayer fuimos los maquinistas, hoy es la brigada, mañana las estaciones, y pasado, podemos ser cualquiera.

Lo más grave de todo esto, es que los que mandan y ordenan estas actuaciones empresariales, es el partido Socialista Obrero Español, que en Cataluña ni es Obrero ni mucho menos Español, y de eso nosotros sabemos un montón, y es que encima les votamos, y aún nos dirán que la culpa es nuestra.

Acabaré por donde empecé, el gran proyecto de esta empresa es la destrucción, en contra de lo que comulgan los políticos que la dirigen, aquí están destruyendo el empleo digno y estable, y en algunos casos, lo sustituyen por empleo precario, a porcentajes para que sea más fácil de gestionar y manipular. En otros casos lo eliminan para subcontratarlo después por personal no cualificado a través de las contratas, que tienen que realizar los mismos trabajos pero en condiciones precarias y por un coste mas bajo, aunque después acabe saliendo más caro, por lo menos a los trabajadores.

Jordi Giménez Martín.
Secretario de Negociación Colectiva del SEMAF en FGC.



¿NECESITAMOS ALTERNAR LA POLITICA SINDICAL DE FGC?

En nuestra organización del Estado, dentro del marco político actual, son las Comunidades Autónomas las que gestionan sus Empresas.

En el caso de FGC, por lo tanto, no es el Gobierno de España el que interviene directamente en la empresa, sino que ésta está gestionada por la Generalitat de Catalunya.

La Generalitat de Catalunya gestiona FGC a través del Consejo de Administración. Este órgano está compuesto por un Presidente (que lo es también de FGC), alcaldes de poblaciones que intervienen en función de su número de habitantes y estrategia ferroviaria y, por último, Ejecutivos de FGC y Representantes de los Trabajadores.

Éstos son los miembros electos del Comité de Empresa. Números uno de las Secciones Sindicales de clase, que concertaron con la Representación de la Empresa el vigente Convenio Colectivo. Son también los máximos responsables reguladores de la política sindical, que ha negado a posteriori la validez de lo firmado antes por ellos mismos.

No han mantenido palabra alguna del Convenio que ha degenerado e ido a menos en el tiempo, sin procurar mejora en los trabajadores afectados.

Este trabajo realizado durante abundantes horas sindicales, se ha dirigido a maximizar los beneficios de la Empresa abaratando costes laborales, a fomentar el individualismo y a crear desigualdad en las características socioeconómicas y laborales del conjunto del personal de Producción.

Nos han llenado de palabrería e incluso se han levantado de la mesa de negociación alzando la voz para decir que testificarán en contra de los trabajadores que han emprendido acciones judiciales contra la Empresa, estando en su pleno derecho. Su argumentación: que ya estaba firmado.

Utilizando mala retórica nos han llamado demagogos. Aquí todo vale mientras no haya unión en el colectivo de conducción y conserven el poder.

Pero hay algo en lo que han mejorado y han dado un significado personal. Es lo que ahora en algunos foros y medios de comunicación televisivos se comenta constantemente junto con la crisis. Y a la vez algo que FGC, casi en la misma dirección pero en diferente sentido que SEMAF, en su Plan de Actuación 2009 tiene como uno de sus objetivos: el absentismo sindical.

Es la falta de trabajo por parte de los Representantes Sindicales liberados y los que disfrutan de relevos permanentes. Todos éstos trabajan en una dirección contraria a lo que el sindicalismo puramente significa.

José Manuel Díaz Gómez
[ACCIÓN SINDICAL]



De Company a Amic.

Voldria dedicar algunes línies a un company de feina que va treballar amb nosaltres fins al 2005. Inicialment el coneixia només de fer un cafè al lloc de treball, un hola i adéu en un canvi de torn i poca cosa més.

Pel meu lloc de treball havia tingut molt tracte amb el seu pare. Van haver molts esmorzars junts a la mateixa taula, gaudint d'aquells moments i d'aquells altres temps més difícils en la feina del dia a dia.

Durant els conflictes que van transcórrer a l'empresa al 2005 va ésser castigat injustament, i reconegut per tots els que el coneixien i sabien exactament el que va passar. Res per l'acomiadament d'un treballador exemplar tant per als companys com per a l'empresa, i que l'únic que demanava era justícia perquè era innocent.

Tot i que no està treballant entre nosaltres, per a mi una persona innocent segueix sent treballador i company meu. A partir d'aleshores per a mi va passar de ser un company a ser un amic. Moltes vegades les persones tenim la facilitat d'oblidar les coses dolentes i recordem les bones, però, ens recordem de les injustes?

Cada vegada que reflexiono sobre aquesta injustícia m'adono que els humans no som tant nobles com els animals. Ens movem massa per interessos personals sense tenir en compte als demés i el mal que ells puguin patir de manera conscient o inconscient i no només ell sinó també tota la seva família.

La decepció segur que no acaba aquí. Crec que ha de ser molt dur creure que tens amics i companys des de fa molt de temps i quan et trobes en moments molt difícils desapareixen i si et veuen fan com si no et coneguessin.

Per a mi ets un referent de persona honesta i saps que sempre em tindràs, perquè segueixes sent un company de feina exemplar.

*La consciència es el millor llibre de moral, el qual hem de consultar sovint"
(René Descartes).*

Ricard J. Aisa Graset
(UN AMIC)

PREJUBILACIONES 5 DE JUNY: “SIMPLY THE BEST!”



El divendres 5 de juny de 2009 vam acomiadar a cinc companys carismàtics i molt apreciats per tothom en general. Va ser l'hora dels Srs. Jordi Lorente, Lluís Costa, Jordi Cruzado, Ignasi Ratera i Antonio Gabarrí.



El sopar i la festa van ser un èxit d'assistència amb més de cent companys que van voler estar al seu costat. L'organització va ser perfecta, treballada, eficient i detallista des de l'inici fins al final, com diria Tina Turner amb la seva cançó: "Simply The Best".

Es van donar tots els ingredients necessaris perquè els companys se sentissin molt a gust, amb bon ambient i ganes de passar-s'ho bé, i així va ser.



El Sopar va començar a les 22:30, posteriorment es va passar un film fantàstic amb imatges i gravacions de companys desitjant-los el millor. A continuació un espectacular striptease, i finalment ball per un tub. La festa va acabar passades les cinc de la matinada amb molta alegria.



Des d'aquí us volem desitjar el millor per tots els anys que heu estat amb nosaltres.



EL PUNT ESTADÍSTIC.

Durant els dies 30 d'abril i 7 de maig de 2009 es va dur a terme una actualització sobre la ja existent avaluació de l'ansietat dels maquinistes de Circulació, en règim d'agent únic de la línia Llobregat – Anoia.

Aquestes proves es van fer en compliment del que s'estableix en l'article 68è del Conveni Col·lectiu de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya 2005-2010 sobre millores i optimització de recursos i d'acord amb l'acta del 28 de juny de 2007, en el seu apartat 10 de l'acord primer referent a l'Avaluació de riscos psicosocials dels maquinistes.

Un cop realitzades aquestes proves, vam voler registrar amb un petit estudi estadístic l'opinió real del personal de producció en la línia L-A.

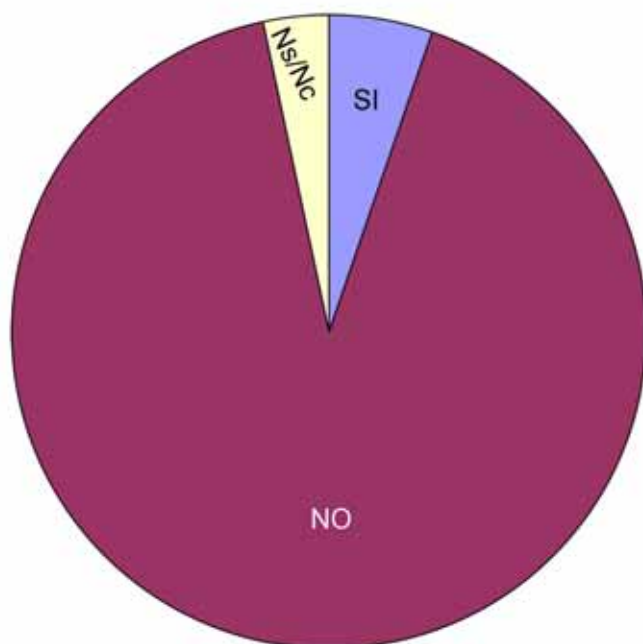
L'enquesta ha recollit una varietat de 58 treballadors de producció de diferents edats, sexes i grups professionals.

Les Preguntes van ésser les següents:

- Sabies que l'empresa ha efectuat unes proves als seus maquinistes sobre l'ansietat que aquests generen al seu lloc de treball (estudi Psicosocial)?
- Te les han realitzat?
- Saps quines proves i preguntes s'han realitzat?
- Creus que els resultats d'aquestes proves mostraran la realitat?
- Consideres que aquestes proves estan ben enfocades?

En les respostes hem de destacar una decepció i una preocupació: La decepció del desconeixement d'aplicació per part del grup 3 de contractació sobre aquestes proves, en general no saben perquè es fan ni la finalitat que tenen. Un dels principals culpables som els sindicats ja que no hem informat degudament del "com" i del "per què" es realitzaven aquestes proves.

La principal preocupació la trobem en que un 91,37% dels treballadors enquestats creuen que aquestes proves no mostren la realitat, per un 5,17% que creuen que si i un 3,45% que Ns/Nc.



LA PREGUNTA:

Creus que els resultats d'aquestes proves mostraran la realitat ?

Àrea de Càlcul i Estadística
Equip de Redacció.



NOVA ACTUALITZACIÓ D'ORGANITZACIÓ.

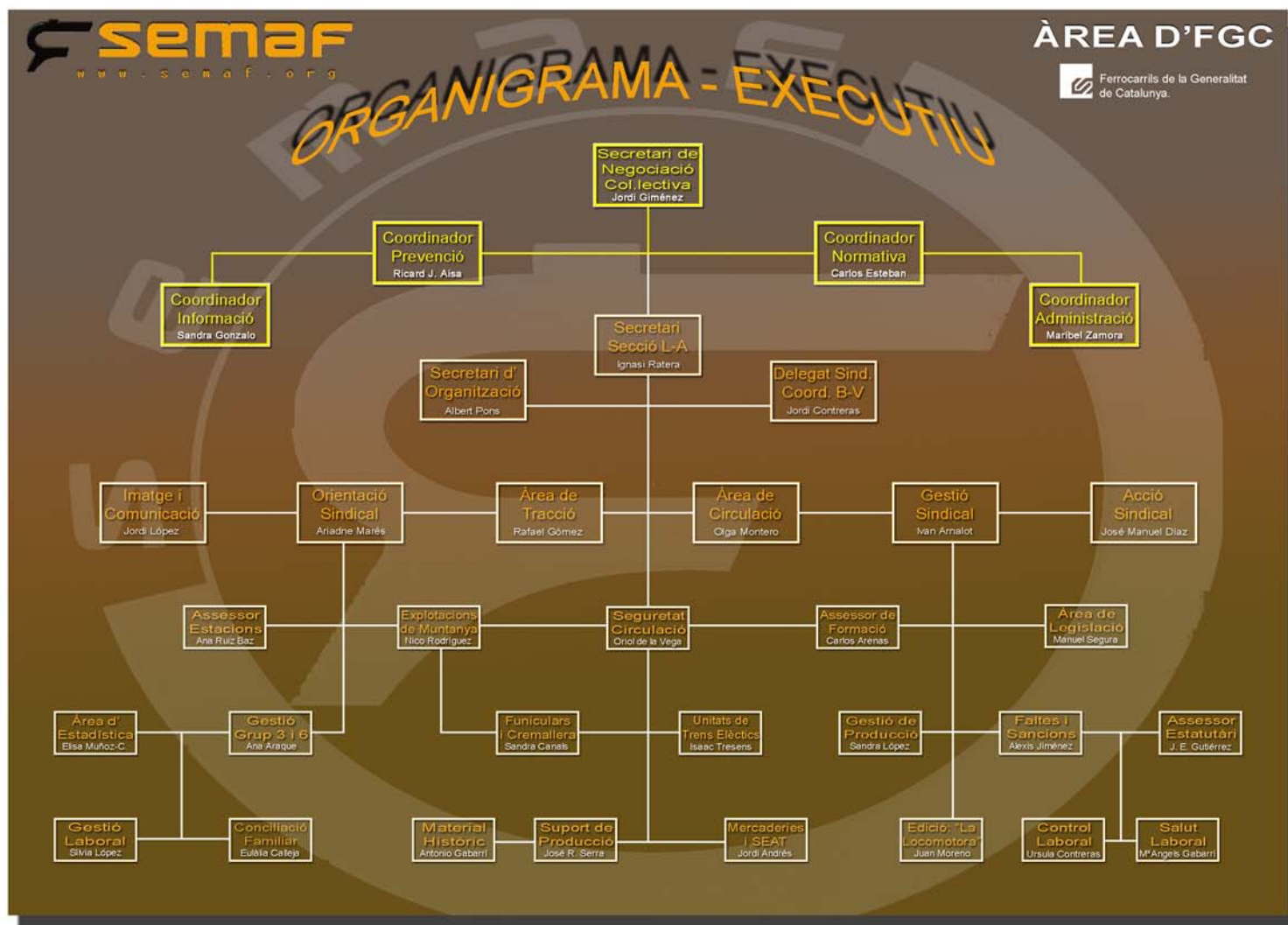
Ens dirigim a vosaltres per informar-vos que el passat 21 de maig, vam celebrar una executiva extraordinària per tractar, principalment, sobre el creixement de la nostra Secció Sindical a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Aquest augment ens satisfà, però alhora ens fa més conscients i responsables pel que aquest fet significa. És per aquest motiu que hem pres una sèrie de mesures que impliquen una nova direcció projectada cap a la divisió de les diverses àrees d'aplicació.

Tots aquests canvis impliquen una actualització en l'organització de l'organigrama que teníem fins al moment, afegit també, a uns nous estatuts aprovats a finals de l'any passat.

Per a qualsevol pregunta o suggeriment us podeu dirigir a qualsevol de nosaltres i la traslladarem a l'àrea corresponent.

Executiva del SEMAF a FGC.





Que existe y que no.

Alemania al Inicio del siglo XX. Durante una conferencia con varios universitarios, un profesor de la Universidad de Berlín propuso un desafío a sus alumnos con la siguiente pregunta:

- "¿Dios creó todo lo que existe?"

Un alumno respondió, valientemente:

- Si, Él creó ...

-¿Dios realmente creó todo lo que existe? - Preguntó nuevamente el maestro.

- Si señor, respondió el joven.

El profesor respondió:

- "Si Dios creó todo lo que existe, ¿entonces Dios hizo el mal, ya que el mal existe! Y si establecemos que nuestras obras son un reflejo de nosotros mismos, ¿entonces Dios es malo!!"

El joven se calló frente a la respuesta del maestro, que feliz, se regocijaba de haber probado, una vez más, que la fe era un mito.

Otro estudiante levantó la mano y dijo:

- ¿Puedo hacerle una pregunta, profesor?

Lógico, fue la respuesta del profesor.

El joven se paró y preguntó:

- Profesor, ¿el frío existe?

- ¿Pero que pregunta es esa?... Lógico que existe, ¿o acaso nunca sentiste frío?

El muchacho respondió:

- "En realidad, señor, el frío no existe. Según las leyes de la Física, lo que consideramos frío, en verdad es la ausencia de calor. Todo cuerpo o objeto es factible de estudio cuando posee o transmite energía; el calor es lo que hace que este cuerpo tenga o transmita energía". "El cero absoluto es la ausencia total de calor; todos los cuerpos quedan inertes, incapaces de reaccionar, pero el frío no existe. Nosotros creamos esa definición para describir de que manera nos sentimos cuando no tenemos calor."

- Y, ¿existe la oscuridad? (Continuó el estudiante).

El profesor respondió:

-Existe.

El estudiante respondió:

- La oscuridad tampoco existe. La oscuridad, en realidad, es la ausencia de luz. "La luz la podemos estudiar, ¡la oscuridad, no! A través del prisma de Nichols, se puede descomponer la luz blanca en sus varios colores, con sus diferentes longitudes de ondas. ¡La oscuridad, no! "¿Como se puede saber qué tan oscuro está un espacio determinado? Con base en la cantidad de luz presente en ese espacio." "La oscuridad es una definición utilizada por el hombre para describir qué ocurre cuando hay ausencia de luz."

Finalmente, el joven preguntó al profesor:

- Señor, ¿EL MAL EXISTE?

El profesor respondió:

- Como afirmé al inicio, vemos estupros, crímenes, violencia en todo el mundo. Esas cosas son del mal.

El estudiante respondió:

- "El mal no existe, Señor, o por lo menos no existe por sí mismo. El mal es simplemente la ausencia del bien... De conformidad con los anteriores casos, el mal es una definición que el hombre inventó para describir la ausencia de Dios." "Dios no creó el mal. ... El mal es el resultado de la ausencia de Dios en el corazón de los seres humanos. Es igual a lo que ocurre con el frío cuando no hay calor, o con la oscuridad cuando no hay luz.

El joven fue aplaudido de pié, y el maestro, moviendo la cabeza, permaneció en silencio ...

El director de la Universidad, se dirigió al joven estudiante y le preguntó:

- ¿Cuál es tu nombre?

- Me llamo, Albert Einstein.



Reflexiones en Voz Alta

Últimamente, no cada día, pero sí con cierta frecuencia, se transmiten mensajes al Puesto de Mando informando de que en tal punto hay niños jugando cerca de la vía o que se ha visto alguna persona en el interior del túnel o algún vagabundo o persona sospechosa caminando por la vía. Acto seguido el PM avisa a los maquinistas de que circulen con precaución por el tramo afectado. Parece lógico que si con nuestra información podemos evitar un posible accidente así lo hagamos, sin embargo y con eso no quiero decir que no deba hacerse, yo me hago las siguientes reflexiones:

¿A qué nos obliga exactamente circular con precaución por un tramo que a veces abarca el trayecto entre dos estaciones? ¿Porqué no se nos marca una velocidad en lugar de pasarnos la responsabilidad a nosotros? ¿Qué ocurriría si a pesar de haber sido avisado, algún/a maquinista tiene la desgracia de arrollar a la persona en cuestión? ¿Podría algún juez o abogado particular utilizar el hecho de haber sido avisado para ir en contra del maquinista?. No pretendo responder ahora a estas preguntas, tan solo llamar a la reflexión sobre ellas y quizás abrir la discusión de cual debería ser nuestra forma de actuar en estos casos.

Quisiera matizar que en el Reglamento de Circulación el término: "Circular con Precaución" no existe.

Juan Moreno

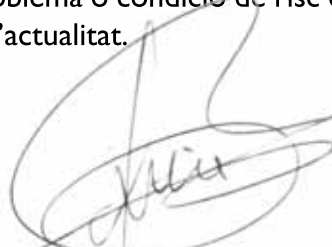
PREVENCIÓ I COMUNICATS DE RISCOS.

Des que tinc la responsabilitat de Prevenció dins d'aquesta Secció Sindical he volgut que tots els comitès de Seguretat en la Circulació i les reunions vinculades quedin a l'abast de tots per llegir i consultar. Per aquest motiu, com ja sabeu els afiliats, els rebeu regularment en el vostre correu electrònic. També tenim tots els Comunicats de Riscos que hem introduït en cada cas durant aquest any, aproximadament una vintena, i que evidentment els tenim a la vostra disposició.

Inicialment em van demanar que introduís en aquest butlletí tot el contingut sobre l'àrea de la que en sóc responsable. Però malauradament us vaig haver de dir que era inviable ja que necessitaria més pàgines que en tot el butlletí junt. Tot i així, pels que encara no teniu correu electrònic, podeu posar-vos en contacte amb mi per tal de fer-vos arribar el treball que estem realitzant. En properes edicions d'aquest butlletí intentaré fer un resum del més destacat, si s'escau.

Recordar-vos que la Seguretat i la Prevenció comença en un mateix i que amb l'esforç de tothom podem aportar un granet de sorra més en un sector que ho requereix i molt. Per això us demano que d'ara en endavant de qualsevol problema o condició de risc ens ho comuniquem immediatament, tal i com molts de vosaltres ja feu en l'actualitat.

A LA FEINA, CAP RISC.



Ricard J. Aisa Graset

Coordinador de Prevenció del SEMAF a l'àrea d'FGC.
Responsable de Seguretat en la Circulació del SEMAF a FGC.
Membre del Comitè d'Empresa per SEMAF a FGC.





RR.HH.

ITINERA
L.50.

... NO CAL QUE ENTREU
QUE PROCURAREM
ARREGLAR LA VOSTRA
SITUACIÓ DE DESCANSOS...

AGUANTEU TANT COM POGUEU
JA QUE SI AGAFEU LA BAIXA
US DESCONTEN LA I.T.!!!

JA PORTA MÉS D'UN ANY
DIENT EL MATEIX ...
EM QUEIXARÉ A LA MEVA
SECCIÓ SINDICAL....

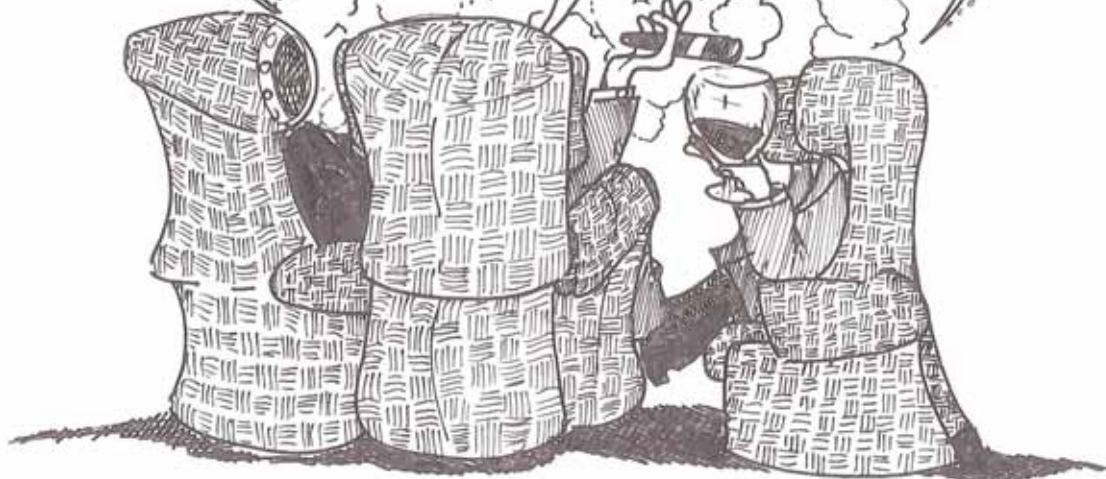
NO CAL QUE ET QUEIXIS
QUE L'ALTRE DIA VAIG ANAR
JO I EM VAN DIR QUE EN
UNA FÀBRICA
S'ESTAVA
PITJOR...

JAJAJAJA... FA DIES VAN VENIR UNS INGÈNUS A DEMANAR-ME QUE AUGMENTÉS ELS
TEMPS DE DESCANSOS DELTS TREBALLADORS.... JO, COM SEMPRE, ELS HI VAIG DIR QUE
PROCURARIA FER QUELCOM AL RESPECTE.... JEJJEJEJE

AQUESTA GENT NO
SABEN EL QUE SIGNEN...
ES PENSEN QUE LA
PARAULA "PROCURAR"
VOL DIR: "SI"....
JAJAJAJAJAJAAA

NO SE COM COM
S'HO FA VOSTÈ
PERQUE ELLS MATEIXOS
SIGNIN LA SEVA
SENTÈNCIA DE MORT!
NO ES JUBILI MAI!!

UN COMPANYY
EMPRESARI EM
VA DEMANAR COM ENS
HO FEIEM PER DOBLAR LA
PRODUCCIÓ AMB EL
MATEIX PERSONAL....



les frases

“Una cosa no es justa por el hecho de ser ley. Debe ser ley porque es justa”.
Montesquieu

"La verdadera sabiduría está en reconocer la propia ignorancia".
Sócrates.

“Es mucho más difícil juzgarse a sí mismo que juzgar a los demás.”
A. Saint - Exupery

"El sabio puede cambiar de opinión. El necio, nunca".
Inmanuel Kant.

"La mayor sabiduría que existe es conocerse a uno mismo".
Galileo Galilei.

la imatge



Tren de Contenidors de l'operadora " Continental-Rail" , fotografat a l'estació d'Àvila , al Març de 2008 , quan circulava en direcció Madrid , remolcat per una 333.3 de l'esmentada companyia