

LA LOCOMOTORA



2012 II JORNADES
Solidaris i ambicioses en benefici de les malalties minoritàries

**AJUDA'NS A FER EL SEGUENT PAS
COL·LABORA AMB EL TREN SOLIDARI**



NOVA EDICIÓ "LA LOCOMOTORA"
Butlletí Oficial de la Secció Sindical del S.E.M.A.F.
als Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Edició núm. XXII

Julio 2012

Sumari

Pàg. 3 i 4

Itinerario Lla 51

Pàg. 5

Yo, coherente

Pàg. 6

Semaf, para todos

Pàg. 7

Del convenio al recorte

Pàg. 8 i 9

IT LLA51, s'hagués pogut fer millor?

Pàg. 10 i 11

Descobrint a...

Pàg. 12 i 13

Semaf se manifesta el 29M

Pàg. 14 i 15

Huelgas mayo FGC

Pàg. 16 i 17

La locomotora pregunta tú respondes

Pàg. 18

Grupos 3 y 6, caso abierto

Pàg. 19

Conflicte resolt

Pàg. 20 i 21

Planes de pensiones en FGC

Pàg. 22 i 23

Tren solidari tot un èxit a la segona edició

EDITORIAL

En el interior de este número de La Locomotora vas a encontrar un par de reportajes fotográficos que ilustran con fidelidad la situación por la que estamos pasando todos aquellos que trabajamos para empresas públicas, en sus imágenes queda reflejado el movimiento iniciado para defender nuestros derechos laborales, sociales y también económicos y en ellas podemos ver que dicho movimiento se extiende a todos los ámbitos y a todos los rincones. Nuestros problemas ya no dependen exclusivamente de la relación laboral con nuestra empresa, son otras instituciones las que tienen en sus manos la decisión de cambiar nuestras condiciones de trabajo y en sus manos también está influir directamente en nuestro modo de vida, por desgracia es mas que

probable que volvamos a incluir en próximos números de esta revista reportajes muy similares a este, aún no han terminado de apretar y recortar y sabemos que la forma mas sencilla e inmediata de obtener ingresos para ajustar sus cuentas es meter la mano en la bolsa del empleado público, ante todas estas agresiones, claramente injustas por ser la opción mas rápida y menos imaginativa, pues somos conscientes de que hay multitud de fórmulas para cumplir los objetivos económicos marcados por las diferentes instituciones y en la que sufren las consecuencias los de siempre. No debemos resignarnos, la acción continua, sin desmayo, es nuestra forma de minimizar y llegar a parar esta sangría. Todas estas acciones, en nuestro ámbito laboral, deben estar coordinadas por nuestros representantes sindicales, pero siempre surge la duda de cómo actuar ¿A quién seguir? ¿Quién tiene las ideas claras sobre qué hacer al respecto? ¿Quién está de verdad interesado exclusivamente en lograr el beneficio común dejando a un lado su exclusivo beneficio? ¿Quién puede llegar a obtener unos resultados satisfactorios? Porque de esto se trata, de obtener resultados, la buena intención no basta, hay una gran diferencia entre la intención y el resultado. Hay una teoría, expuesta en el libro "Allegro ma non troppo" escrito por un prestigioso historiador económico, que puede arrojar algo de luz en esto, en esta teoría se evalúan los resultados, no los actos o las intenciones que puedan llevar a su consecución, su autor divide los resultados y por tanto a sus responsables en "inteligentes", "estúpidos", "incautos" y "bandidos", así tenemos que de una persona inteligente podemos esperar resultados que serán beneficiosos para todos los demás y para si mismo, de una persona estúpida los resultados perjudicarán a los demás y también al propio estúpido, en cuanto a los incautos, el final redundará en su perjuicio y beneficiará al resto y los bandidos no nos van a sorprender, siempre obtendrán beneficio a costa de los demás Esta teoría, que se puede aplicar también a nuestra vida diaria, es interesante que la tengamos en cuenta a la hora de elegir a nuestros representantes en la actual situación que ahora nos vemos envueltos y no lo dudes, elegir seguir a representantes inteligentes es la mejor opción, en SEMAF tienes a gente inteligente trabajando para tí, que a su trabajo en la empresa añaden su trabajo en el sindicato, que buscan mejorar tu vida laboral y social, que también es la suya, puesto que los resultados de sus decisiones les afectan directamente también a ellos. No lo dudes, apuesta por la inteligencia.



Jordi Giménez Martín

Secretari de Negociació Col·lectiva del SEMAF a FGC

Itinerario LIA51

Desde la implantación del actual itinerario 50 en febrero de 2010, la empresa ha ido buscando fórmulas para intentar corregir las deficiencias que éste tenía y sigue teniendo, como la finalización de las lanzaderas de MA e IG en Martorell Central, que nos obliga a desalojar al pasaje en esta estación, cuando seguidamente se crea un tren S8 que recoge a estos viajeros para trasladarlos a su destino, o para dar soluciones y mejor servicio a los viajeros de Igualada y Manresa, aspecto solicitado también por los políticos de las poblaciones afectadas y por los de la Generalitat, alentados por los anteriores.

Somos concedores de que se han realizado estudios y propuestas desde la empresa, pero que aún no se han llevado a cabo, como consecuencia de los constantes cambios en la demanda de viajeros en las distintas franjas horarias y en los distintos tramos de la línea, que han ido retrasando su aplicación y, al final, sumado al descenso de viajeros en las horas valle, se ha transformando en lo que se denomina Itinerario 51.

En el año 2011 se modificó el itinerario de la línea B-V, adaptándolo ya a la pérdida de viajeros, reduciendo trenes en las horas valle, con la consiguiente reducción de turnos de maquinistas. Este año estaba previsto hacer lo mismo en junio con el itinerario de LL-A, que se ha visto retrasado por la negociación de la prórroga del Convenio Colectivo. Y, tras la firma, al incorporar un punto en el acta que se refiere a la implantación del mismo, se han empezado las negociaciones.

En la primera reunión con la empresa, en la que ya disponíamos del contenido y número de turnos que lo componían, SEMAF ya se posicionó con una serie de puntos, que voy a citar:

- Aplicación del artículo 23è del convenio colectivo, jornada laboral, que se regula entre 7'15 y 8'45 horas, solicitando la eliminación de los turnos parciales.
- Aplicación de un descanso mínimo por turno de 45 minutos, que debe ser descanso y no a disposición, en aplicación de lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario estatal.
- Aplicación del acta de criterios para la elaboración de turnos de viajeros en todos los turnos sin excepciones, que es compatible con la aplicación de la Ley del Sector Ferroviario estatal.



- Aplicación de todas las resoluciones y requerimientos de la Inspección de Trabajo referentes a tiempos de descanso en la conducción y técnicas de relajamiento.
- Que todos los trabajadores de producción dispongan, como mínimo, de dos fines de semana de descanso al mes por cuadro. Recordamos que los maquinistas de depósito de día y noche no los tienen, y tampoco los interventores de las líneas de ME-IG y ME-MA, los operadores del CTC del turno de noche y los agentes de estación, así como el personal de los grupos de trabajo G3 y G6.
- Una compensación económica por la pérdida de poder adquisitivo de los maquinistas provocada por el recorte de las horas extras estructurales, que vaya en relación con las cantidades que dejaremos de percibir.
- Aumento de los tiempos de toma y deje en la residencia de Martorell Enllaç, que se han quedado obsoletos desde que se eliminó la pasarela de paso por vías desde la estación a las vías 1 y 2.
- Que no se suprimieran plazas de maquinistas ni ayudantes de tracción en las residencias pequeñas, como Sant Boi y Manresa, donde la empresa las quiere reducir considerablemente.
- SEMAF exigió el cumplimiento de todos estos puntos en la elaboración de los turnos y rotaciones como condición indispensable para la firma del nuevo itinerario. La empresa, tras recogerlos, nos dijo que los valorarían y nos darían una respuesta sobre su viabilidad.



Coordinadors del butlletí:

Isabel López de Antonio
Sandra Gonzalo Jara
Rebeca Fernández Carrillo

Composició:

Isabel López de Antonio
Eduardo Sutil Fernández

Il·lustració:

Manuel Sierra

Suport Lingüístic:

Daniel Benavides Ruiz

Disseny i Producció:

S.E.M.A.F.

Equip de Redacció:

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

Els articles publicats no reflexen necessàriament el pensament de la Secció Sindical del SEMAF a FGC. Aquesta Secció Sindical no es fa responsable de les opinions personals expressades en aquest butlletí. Totes les fotografies són públiques o bé tenen l'autorització dels autors que les han enregistrat. ©

Durante esta reunión tuvimos que corregir las palabras del Jefe de Relaciones Laborales, cuando afirmó que, durante la negociación de la prórroga del convenio colectivo las partes asumieron que el gran grueso del ahorro para la recuperación del 5% se basaba en la implantación del itinerario 5I y en la reducción de las horas extras estructurales en los turnos de éste. SEMAF, antes de firmar el acta de prórroga del convenio, se puso en contacto con la Dirección de la Empresa y sacó el compromiso de que esto no iba a ser así, del mismo modo que nunca permitimos que se acordara en la negociación ni se reflejara en el acta de la prórroga del convenio para el año 2012.

Llegados a este punto, y aún sabiendo que la intención de la empresa es agotar el tiempo de negociación del itinerario para después implantarlo si no hay consenso, SEMAF se ha comprometido a trabajar con nuestras horas personales y a hacer el trabajo que probablemente la empresa no quiere hacer, modificando e incrementando los turnos para conseguir un reparto de éstos más equitativo, sin destruir residencias y eliminando los turnos parciales con la jornada de trabajo inferior a 7'15 horas, que consideramos ilegales, para aumentar así las plazas de maquinistas e intentar que desaparezcan el menor número posible de éstas, facilitando también el paso del personal del G3 al G2 con categoría de maquinista.

SEMAF, viendo que ningún sindicato reclamó un recorte medido del servicio en las franjas de horas valle ni de las plazas y turnos de maquinistas, que fuese en consonancia con la demanda y la oferta del transporte de viajeros, así como en el posible crecimiento que podríamos tener en las líneas ME-IG y ME-MA si se incrementase la oferta y calidad del servicio, ya ha realizado asambleas de afiliados para decidir los pasos a seguir en caso de que la empresa no haga caso de nuestras peticiones, ni de las de los usuarios del tren, ni de las de los alcaldes de las poblaciones en las que damos un pésimo servicio, que son las comprendidas en las líneas anteriormente mencionadas.



Estas asambleas han decidido, como no podía ser de otra forma, la realización de las movilizaciones y convocatorias de huelga necesarias para hacer rectificar a la empresa, y que cuente también con la opinión y participación del sindicato profesional de maquinistas, que somos los que trabajamos sobre el terreno y los primeros implicados y motivados en dar un servicio de calidad a nuestros clientes. De esta forma, queremos transmitir a la empresa el mensaje de que queremos ser partícipes directos de cualquier modificación en el servicio y en los turnos del personal laboral, haciendo valer nuestra experiencia y profesionalidad a la hora de construir nuestro ferrocarril, que debe ser público y seguro. Y que de no ser así, utilizaremos todos nuestros medios para conseguirlo, con o sin la aprobación de la empresa o de los políticos que nos gobiernan.

No podemos permitir que, con la excusa de que hay una crisis mundial, se recorte en servicio y calidad, ni que se privaticen los servicios o explotaciones rentables, vendiéndolas a empresas privadas que reducen gastos a cambio de seguridad, mala formación y bajos salarios, como está pasando en los apartaderos del Puerto y Solvay, donde recientemente se han producido accidentes a consecuencia de la presión a la que están expuestos los trabajadores para sacar a la hora la producción y los trenes.

Desde SEMAF queremos enviar el mensaje de que no vamos a permitir que se recorte sólo donde está la producción, cuando sigue habiendo 93 directivos que se llevan cada año 680.000 euros en bonus de productividad y que no han visto reducido su número, aunque lo hayamos pedido como medida de reducción del gasto. Ni que se siga gastando dinero en obras innecesarias, como las que se están realizando en la estación de Montserrat Vila para encaminar a los viajeros hacia las máquinas validadoras u otras similares.



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

Yo, coherente

Seamos coherentes, por favor, a mi me parece patéticamente hipócrita querer cambiar algo del sistema cuando estás participando de él...

Los últimos meses en Ferrocarrils de la Generalitat han sido, como poco, trepidantes. Creo que hacía mucho tiempo que no se ponía tan a prueba a los sindicalistas de esta casa, con reuniones eternas y de improvisado. Me ha parecido bastante surrealista que la mayoría de mis compañeros dudasen de quien allí les representaba. De hecho, la absoluta desconfianza generó que muchos se decidieran a actuar independientemente de sus sindicatos. Personalmente, apoyo los movimientos espontáneos fruto de la rebelión, pero no comprendo este comportamiento estando afiliados a un sindicato. ¿Cómo puedes quejarte contra la empresa y los sindicatos y darles el poder de decidir con tu voto?

Seamos coherentes, por favor, a mi me parece patéticamente hipócrita querer cambiar algo del sistema cuando estás participando de él... Insisto en que todo aquél que se queja constructivamente y quiere aportar con ideas innovadoras tiene mi apoyo, pero que piense cual es la finalidad de gritar una consigna que pierde valor en el momento que apoya a esa mayoría bienestante que critica. Por mi parte he estado tranquila y sé que bien representada en todas las negociaciones. Semaf ha enviado a velar por los intereses de todos los compañeros a alguien preocupado por llegar al mejor acuerdo posible que la situación nos ofrece.

Siendo coherente conmigo misma estoy en Semaf y confío en que velan por los intereses colectivos, si no confiara en aquél que me representa no estaría afiliada, así de simple. A título personal he ido a todas las movilizaciones y concentraciones que el trabajo me ha permitido porque estoy comprometida con la lucha que se libra. En los despachos sé que se me representa con el aval de muchos años de experiencia sindical, ética y calidad humana difícil de igualar, y si yo estoy en una manifestación luchando en la retaguardia se compagina con el que está en primera línea de fuego. Así mismo, en las concentraciones y manifestaciones Semaf también ha sido fundamental y me he sentido orgullosa de que mi secretario de negociación colectiva, Jordi Giménez, se moviera y colaborara en todas las situaciones que surgieron de improvisado.

Esta negociación ha sido de desgaste, de horas y horas, donde se han invertido días de fiesta y periodos de minis en los despachos de calle Sepúlveda, incluso han llegado a relevar al representante de Semaf, Rafa Guerra, de su turno de



maquinista para ir a negociar después de haberse levantado a las cuatro de la mañana para realizar su turno. Porque un buen sindicalista está al pie del cañón, incluso de uniforme, a lo mejor el señor Bonastre no sabía ni el color de camisa que lleva un maquinista, es lo que tiene ir en coche oficial...

Así mismo, sé que Semaf está formado por mucha gente, y con cualquier miembro que me hubiera representado en las negociaciones hubiera estado igual de tranquila. Nunca he sido una persona conformista, procuro ser crítica con Semaf como con todo lo demás que nos rodea, por eso me reafirmo en saber que Semaf ha negociado limpiamente y aquello con lo que ha estado en desacuerdo lo ha dicho, como la modificación unilateral de la huelga prevista para el 25 de mayo.

De todas formas, he de decir que aquellos que creen que esto ya se ha arreglado están muy equivocados. Hemos firmado lo mejor que podíamos conseguir hoy por hoy, pero son seis meses de oxígeno. Hay que coger fuerza para afrontar un convenio, la recuperación de las políticas sociales, el 5% de 2010 que nos metieron en tablas, el paso a grupo 2 de los ganadores de una sentencia, la mejora del grupo 6 y los contratos parciales... con todo esto hay que ser consciente de que nos quedan muchas batallas por librar, pero con el éxito de las movilizaciones del día 10 sabemos que somos fuertes unidos. Que cada uno haga examen de conciencia por si puede hacer más o si sigue con ganas de lucha, serán unos meses de calor para darnos tregua pero volveremos a tener que levantarnos y hay que aprender de lo sucedido y mejorar.

Agradecer a todos los comprometidos que con su tiempo e ímpetu han hecho posible que algo cambie a mejor en esta oxidada empresa, que no olviden que juntos hemos podido y se puede conseguir más, esperando los momentos adecuados y creyendo en aquellos que nos representan y son dignos de nuestra confianza.



SEMAF, para todos

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

Cuando oigo frases que la gente dice por inercia, sin pensar y sin estar debidamente documentada, me da la sensación que muchos repiten como loros algo que alguien dijo una vez no se sabe cuándo ni a santo de qué, pero lo sueltan igual. A esta gente incapaz de contrastar informaciones no la voy a cambiar, ni a ellos dirijo este artículo, es solo para gente con ideas y pensamiento individual que oye, ve, contrasta y así forma su propia idea.

Semaf es un sindicato profesional, así pues lucha por mantener la dignidad de ser maquinista, pero en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya siempre hemos luchado por el bien común y para erradicar las discriminaciones de esta empresa.

Para apoyar mis palabras enumeraré algunas denuncias que ha interpuesto Semaf para beneficio de todos. Por descontado no son todas las que hay y habría que contar que además quedan muchas por poner:

- Las horas extras que se han cobrado a lo largo de 2012 son fruto de una denuncia que interpuso Semaf en 2009. Gracias a la sentencia condenatoria se obliga a FGC a pagar las horas extra a un precio marcado por la ley superior al que se pagaba y a rembolsar la diferencia a todos los afectados.
- Hace mucho que Semaf lucha por conseguir igualar los descansos de todos los maquinistas y evitar las maniobras que se acostumbra a pedir en horas de descanso ya como costumbre adquirida.
- Se ha recurrido al TSJ el pago incorrecto del IPC, ya que pagan el catalán en vez del estatal.



- Se ha llevado a la Inspección de Trabajo el incumplimiento del descanso entre jornadas, aquí son 10 horas en vez de 12 horas.
- Se han denunciado a la Inspección de Trabajo y recurrido, las discriminaciones que sufren los compañeros de los colectivos de grupo 3 y 6, como por ejemplo el recurso presentado al TSJ contra el recurso de la empresa para eludir el cumplimiento para pasar a los trabajadores del grupo 3 al 2 que llevan ya 4 años.
- Se ha denunciado en la Inspección de Trabajo el mal uso del PAS, tanto como condenamos el abuso y chantaje con el que se usa en muchas ocasiones por parte de la empresa.
- Se ha denunciado también en la Inspección de Trabajo la implantación del agente único en las mercancías, ya que creemos que en este tipo de material es totalmente imprescindible la figura del ayudante de tracción por el tipo de trabajo que se desempeña. Igualmente Semaf cree que en general el maquinista como agente único es una forma de ampliar responsabilidades al personal de conducción y recortar en personal cualificado.
- Semaf ha denunciado ante la Inspección de Trabajo, y está estudiando llevar a Magistratura la modificación de la instrucción número 10, en la que obliga a salir a un maquinista sin tener comunicación directa con Puesto de mando, además, la empresa lo ha implantado de forma unilateral, sin el consentimiento de ningún sindicato. En esta instrucción se modifica también la dotación de trenes del personal de mercancías.

Estas son algunas de las denuncias y quejas que Semaf ha elevado primero a la directiva de FGC y tras no obtener solución por parte de ésta, a los tribunales.



Del convenio al recorte

Rafael Guerra Mesauri
Secretari de Secció
del Semaf a FGC

“Lo que ha ocurrido desde el comienzo de la negociación colectiva del convenio no es un éxito sino todo lo contrario”

Estamos tocando fondo con la paciencia de los trabajadores y trabajadoras de Fgc. Se ha llegado a una total y absoluta desconfianza hacia políticos y su manera de dañar la moral de los que les votamos, parece que solo se acuerdan de que existimos ante cualquier evento en el que puedan presumir de empresa pública que funciona de forma más que efectiva, pero estos mismos políticos nos han sentado en un barril de pólvora con la dichosa etiqueta de empleados públicos como si fuésemos el típico funcionario de ventanilla. Sin tener en cuenta, para nada, los resultados de nuestra empresa, con un índice de cobertura que ronda el 80% y con unas cuentas auditadas más que aceptables. Y es que no tienen nada que ver los resultados de Fgc con otras empresas públicas del sector a nivel de Catalunya y a nivel estatal, y nada que ver el trato que reciben estas empresas a la hora de aplicarles los recortes salariales, que por ley sí se nos aplican a nosotros, totalmente inexplicable e injusto.

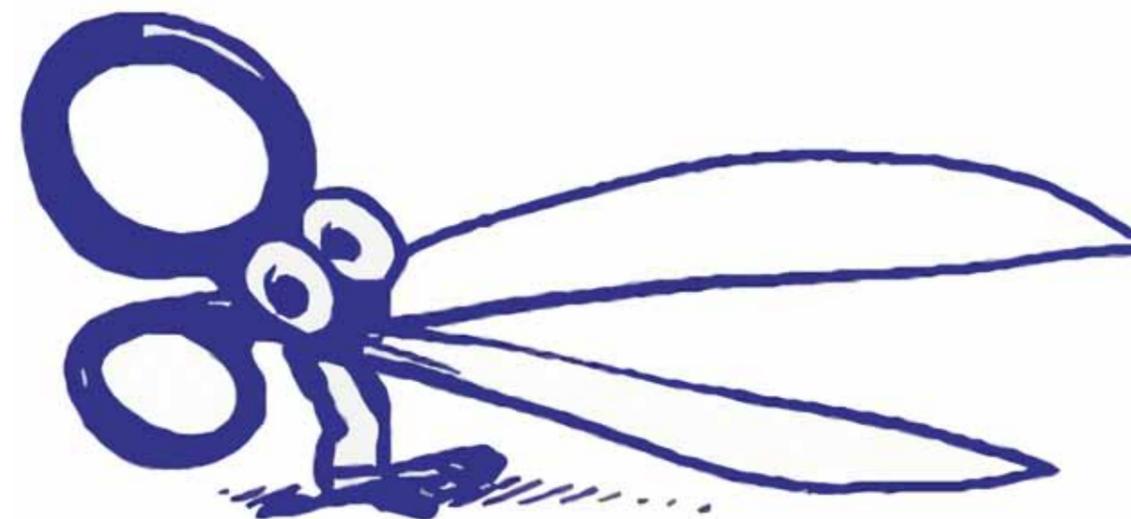
Con la confianza por los suelos y sentados en un polvorín, comenzamos la andadura de este convenio, todo un reto para todos, tanto para la dirección como para los trabajadores. Pero pronto se vió que esta andadura tenía las patas muy cortas, una nueva ley de presupuestos y una ley de acompañamiento dió al traste con todas las esperanzas depositadas en conseguir un buen convenio, que con justicia reconociera el buen hacer de nuestro trabajo.

Lo que ha ocurrido desde el comienzo de la negociación colectiva del convenio, que expiró como todos recordamos en 2010, no es un éxito sino todo lo contrario. Lo considero una demostración más de la capacidad de compromiso que los trabajadores de Fgc tienen, más que con el buen funcionamiento y la marcha de nuestra empresa.

Se agradece la voluntad de la dirección actual por encontrar una vía de solución al conflicto. Los trabajadores de Fgc somos conscientes que en el anterior conflicto por el recorte del 5% de nuestro salario, la dirección de entonces metió la mano en nuestro salario y a la vez nos tomó el pelo firmando una devolución que nunca cumplió.

Lo urgente y lo apremiante, lo que reclama toda nuestra atención una vez superado el conflicto, es tener un reto por delante, recuperar todo nuestro salario y mejoras sociales, además de salir de donde la clase política nos sentó, encima de un barril de pólvora con la mecha ya chispeante. Hay quien está preocupado y ocupado por saber cómo vamos a recuperar la confianza en los elementos que constituyen el eje de las relaciones laborales, llámese el total respeto y compromiso a cumplir lo firmado.

Desde aquí, quisiera hacer dos reflexiones muy sencillas y básicas, ¿sabe alguien si hay voluntad empresarial y qué planes están trazando para recuperar el 5%? y en segundo lugar, ¿hay alguien preocupado de cómo se está desmoronando la arquitectura de las relaciones laborales sin un intento por tratar de recuperar la ilusión perdida, como mínimo, de los trabajadores y trabajadoras de FGC?





Oriol de la Vega
 Coordinador de Normativa del
 SEMAF a FGC

Itinerari lla5 l, s'hagués pogut fer millor?

Últimament hem sentit a parlar molt de l'itinerari LA5I. És normal, ja que significarà un canvi important i, a poques setmanes de la seva implantació, encara no podem conèixer del tot les seves implicacions. Molt s'ha comentat i es comentarà al respecte, o sigui que ser original des d'aquest punt de vista seria molt difícil, per no dir gairebé impossible. No, la pregunta que ens fem en el títol d'aquest petit article no té absolutament res a veure amb els descansos dels torns, ni amb els quadres de personal, ni amb res del que habitualment tractem en pàgines com aquestes. Aquí ens centrarem en l'afectació d'aquest itinerari sobre els nostres clients. No sobre els que ens aporten el 40% dels ingressos de l'empresa, és a dir, Iberpotash, Seat i Solvay, sinó sobre els que, ja sigui cada dia o bé esporàdicament, utilitzen el tren per anar a treballar, a comprar, al cine o bé d'excursió a Montserrat.

Venim d'un itinerari que va significar una revolució a la línia Llobregat-Anoia. Per primera vegada disposàvem de doble via tot el camí entre Plaça Espanya i Olesa. Bé, per ser exactes fins a la corba de la KAO. A qualsevol administració ferroviària europea, totes aquestes obres que durant més de 20 anys s'havien anat fent com formiguetes fent el seu niu, haguessin acabat amb la implantació de l'itinerari al qual estaven destinades. Que, segurament, amb pocs retocs, hagués estat el mateix durant els 20 anys. I, el què és segur, aquest itinerari hagués portat un increment de freqüències i una reducció del temps de viatge en aquelles poblacions que estan més allunyades de la gran ciutat. Però, evidentment, no estem en una empresa ferroviària europea sinó en una d'un país en el qual abans d'agafar segons quins trens ens passen la bossa per l'escàner i a més a més ens fan un check-in.



Per tant, en comptes d'intentar guanyar terreny al vehicle privat en les distàncies més llargues el que es va fer va ser renunciar a tot aquell viatger que tingui una alternativa per desplaçar-se aquestes distàncies i tornar a temps de viatge que no es veien des dels anys 50. Així vam aconseguir fer lloc per tal de poder fer molts trens parant a totes de Martorell a Barcelona. Trens que, per cert, la majoria ja podrien anar de material entre Sant Andreu i Martorell. Si algun troç de soca intentava fer-li veure a algú amb càrrec que el viatger de llarga distància (bé, de la distància més llarga que poden recórrer amb nosaltres) ens castigaria, que per altra banda no hi havia prou gent per a tant tren més amunt de Sant Boi i que el concepte de fer llançadores Martorell-Manresa i Martorell-Igualada, no per agafar un directe que vingués de l'altra banda sinó per agafar un tren exactament igual i que sortia de la mateixa estació (perdó, de l'anterior) era, senzillament, demencial, se li responia que com que el temps ja no era competitiu ni es podia aconseguir que ho fos, s'intentaria competir en la distància curta.

Doncs bé, quatre anys després sembla que qui podia fugir d'agafar el tren en distàncies llargues, ja ho ha fet. I l'increment en distàncies més curtes a les línies de Manresa i Igualada no ha estat tan important com ens pensàvem... De fet, tots els que ens hem criat en un poble ho hauríem pogut dir. Qui té per costum agafar el cotxe per anar al poble del costat ho seguirà fent. El té a la porta de casa i el deixa a la porta d'on vagi, els problemes d'aparcament són mínims. Els embussos, tot i que comença a haver-n'hi, difícilment et retenen 40 minuts, que és l'interval de pas màxim entre dos trens.

I de Martorell cap avall? Doncs bé, res a fer fins a St. Andreu de la Barca, perquè a Martorell tenim Renfe i, ves per on, tenint menys freqüència que nosaltres s'emporta pràcticament tota la clientela que va cap a Barcelona. I sabeu per què? Per què triga menys. De fet ja hi ha molta gent que ve d'estacions que es troben de Martorell cap amunt i que al Central s'arrisquen amb aquest transbordament tan meravellós en què has d'esquivar bicicletes, escales i cotxes per tal d'estalviar-se el tràngol de parar en 17 estacions en menys de trenta quilòmetres. Aquesta gent, abans de l'itinerari 50, fins i tot quan ja paràvem a Martorell-Central, continuaven amb nosaltres fins a Barcelona.



...la pregunta que ens fem en el títol d'aquest petit article no té absolutament res a veure amb els descansos dels torns, ni amb els quadres de personal, ni amb res del que habitualment tractem en pàgines com aquestes. Aquí ens centrarem en l'afectació d'aquest itinerari sobre els nostres clients...

Després de quatre anys, semblaria que n'hem après. I ho hem fet, en certa manera. Sembla que, fora d'hora punta, s'ha acabat anar passejant el material buit amunt i avall. Així que, sembla que ja no hi ha obstacle per tal que la gent de Manresa i Igualada gaudeixi dels llargament esperats i fins i tot promesos semidirectes. Promesos, ja que va arribar a sortir al diari que es guanyaria gairebé un quart d'hora, fins i tot es va editar un full exprés.

Doncs resulta que no. En hora punta circularan tres trens per línia que guanyen uns minuts sis minuts en relació al temps actual. A la línia d'Igualada guanyaran una mica més ja que a aquesta hora es donarà prioritat absoluta als trens descendents, als creuaments... fet necessari a causa que per posar en marxa l'itinerari 50 només es van adaptar a mitges els creuaments a la línia d'Igualada.

...en comptes d'intentar guanyar terreny al vehicle privat en les distàncies més llargues el que es va fer va ser renunciar a tot aquell viatger que tingui una alternativa per desplaçar-se aquestes distàncies i tornar a temps de viatge que no es veien des dels anys 50...

A aquestes alçades, sincerament, estic del tot confós. Entre Barcelona i Martorell tenim 2 punts d'avançament perfectament vàlids. Un, Quatre Camins, es va dissenyar específicament per a això. L'altre, l'Hospitalet, permetria fer avançaments entre dos trens amb parada en aquesta estació, permetent a la gent canviar de tren a la mateixa andana. En canvi, sembla ser que el que tindrem serà un itinerari sense freqüència ni velocitat.

Fa molts anys, quan començava a sortir de l'ou que és aquest país, recordo que a l'altra banda dels Pirineus, la SNCF tenia un lema que es repetia a tota la publicitat que hi havia per les estacions **a nous de vous faire preferer le train** que, més o menys, voldria dir "Hem de fer que prefereixis el tren". Jo en proposo un altre per a FGC: "Hem de fer que evitis el tren".

Amb mi ho han aconseguit, i això que no el pago.

Descobrint a...



En esta edición de la Locomotora hemos decidido entrevistar a Guillermo García, un compañero maquinista de Llobregat Anoia con contrato "mochila" que sólo lleva un año en la empresa. Un chico optimista, trabajador y simpático que nos ha respondido todas las preguntas con sinceridad y valentía.

P: Buenas Guillermo, explicanos un poco cuándo entraste en Fgc, qué tipo de contrato tienes...

R: Bueno, yo llevo un año y un mes desde que entré el 1 de junio de 2011. En mi contrato pone que voy por una maquinista que ha sido madre, mientras ella esté con una reducción yo la cubro, cuando vuelva a trabajar 8 horas se extingue mi contrato.

P: ¿Sólo trabajas como maquinista?

R: Sí, tengo esa suerte porque soy el siguiente a pasar a grupo 6 y me dejaron elegir entre las reducciones que había, y ésta era la única de maquinista y en Llobregat anoia.

P: ¿De momento, por cuántas madres has estado?

R: Por tres.

P: Aunque tú tenías una finalización de contrato nunca se ha hecho efectiva ¿no?

R: No, se acabó una reducción y enganché con la otra.

P: Pero si se acaba y no te dan nada más...

R: Si no hay otra maquinista me reubicarían a estaciones o una vez acabado el contrato pueden echarme.

P: ¿Al firmar tu contrato, se te informó y fuiste consciente de la situación laboral en la que entrabas?

R: Sí. En octubre de 2008 empezó nuestra promoción. Los primeros entraron antes en el grupo 6, los últimos ya entramos con contrato relevo, cuando se suponía que todos íbamos a entrar en el grupo 6. Yo, desde 2008 que hice el curso hasta 2011 que entré con este contrato, estuve tres años y medio esperando.

P: ¿Y durante estos 3 años y medio qué has estado haciendo?

R: Trabajar, siempre he trabajado y estudiado a la vez. He dejado dos trabajos por entrar en FGC, uno para hacer el curso y el otro el año pasado para entrar al 30%, y lo volvería a hacer porque si llevas 4 años para entrar donde de verdad quieres trabajar, dejas lo que sea.

P: Con la esperanza, de como poco, ser grupo 3...

R: Mi objetivo ahora es ser grupo 6 y trabajar más porcentaje del 30% que tengo ahora. Pero, aparte de eso, yo quiero trabajar en FGC porque mi padre lleva muchos años en la casa, es de mantenimiento del taller de Rubí, y para mi, gracias a él, FGC es parte de mi vida. He visto cómo ha vivido siempre en este trabajo, ha tenido estabilidad y no le ha faltado de nada, si él lleva 40 años trabajando aquí porqué yo no. Desde pequeño he querido ser maquinista, tengo trabajos de cuando tenía 4 años que ponen que de mayor quería ser maquinista, como mi padre arreglaba trenes, me llevaba a Vall de Núria... mi ilusión era esa.



P: ¿Qué aspectos positivos crees que tiene tu contrato?

R: Aunque no nos lo creamos tiene bastantes, porque nada más entrar hay mucha gente que se pasa años y años sin saber qué va a hacer mañana o de aquí a un mes. Yo sé lo que hago ahora y en diciembre y mi mes de vacaciones, hay mucha gente que me dice que no me queje que comparado con un grupo 6 o 3 lo mío es una bendición.

P: ¿Y lo negativo?

R: Básicamente el aspecto económico, yo soy realista y he cobrado menos por hacer 10 horas al día que aquí haciendo 3, pero claro que lo noto. Yo tengo 22 años y planes de futuro, si fuera grupo 6 ya me habría independizado. Me cambiaría por un grupo 6 ahora mismo.

P: ¿Ves perspectivas de cambiar de grupo de contratación ahora mismo?

R: A largo plazo sí, yo ahora soy el siguiente en pasar para entrar en grupo 6 y ahora estoy a la espera de cambiar de grupo y se hace largo, pero por otro lado también pienso que hace cuatro años podía haber sacado mejor nota y estar ya en grupo 6.

P: ¿Cuántos sois de contrato mochila?

R: Unos 28.

P: ¿No crees que si fueras grupo 6 te quemarían las condiciones laborales, no saber qué haces, tener vacaciones en marzo...?

R: Claro que te afecta eso, pero es algo que tenemos que asumir.

P: ¿Crees que es mejor un contrato de grupo 6 que el tuyo?

R: Si, económicamente desde luego. No me gustaría estar pendiente del turno cada día y tener vacaciones en febrero, pero tiene también sus pros porque te van cambiando y al estar en todos lados aprendes más. Si se pudiera tener mis condiciones de trabajo pero en el grupo 6, con un porcentaje del 70% y sabiendo lo que haces todo el año sí estaría bien. Ahora nos movemos muy lentamente, y ni sé cuánto me queda para aspirar al grupo 3, ni soñar con el 1.

Guillermo García



P: ¿Qué auguras del nuevo itinerario de Llobregat Anoia que se está negociando?

R: Por lo que he oído la idea es recolocar a gente ya que se van a eliminar turnos, o eso parece. Alguien que lleve veinte años que le quiten la plaza o se vea obligado a cambiar de residencia tiene que ser doloroso. También significa que si eliminan plazas yo aun tardaré más en llegar a grupo 1.

P: ¿No te parece que esta reducción del nuevo itinerario de Llobregat anoia viene dado para la compensación en productividad pactada en la recuperación del 5%?

R: Si, esto solo afecta a los maquinistas de Llobregat anoia. Por eso el día del referéndum mucha gente votó que sí, porque no estaban afectados y ahora quizá al que le quitan una plaza es a un maquinista compañero mío de Llobregat anoia.

P: Bueno en Barcelona Vallés ya aplicaron el BV05 y recortaron todo lo recortable y más, ya no hay de donde sacar. De todas formas ¿confías en que se vaya a llegar a un buen acuerdo entre sindicatos y empresa respecto el LLA51?

R: Yo siempre pienso en lo mejor, hoy por hoy todo va relacionado con la crisis, si la gente no coge el tren, normal que quieran reducir circulaciones. Yo he notado que el volumen de pasaje ha bajado. Ahora no sé si se hace por necesidad o porque hay que recortar y recortar. Pero bueno no es si nos quitan turnos y ponen más parciales.

P: Respecto a las movilizaciones que hubo en mayo ¿qué te parecieron?

R: Ha habido una unidad de gente que nunca había visto, íbamos todos a una y ver a 600 personas unidas por la misma causa era muy emocionante.

P: ¿Hablas del jueves o del viernes?

R: Estuve en las dos, el jueves fue alucinante. Yo fui como uno más a luchar por mi futuro. Creo que la gente no entendió porqué nos manifestamos, creen que estamos muy bien, pero si estuviéramos tan bien no perderíamos dos días de trabajo para quejarnos.

P: ¿Alguna crítica sobre las movilizaciones?

R: Yo creo que el jueves se hizo mucho ruido, la prensa y todo el mundo nos tomó en serio. El viernes nos quedamos con ganas de más, cuando se fue a cortar Vía Augusta deberíamos haber ido todos, los que se quedaron sus motivos tendrían. Luego, cuando el presidente del Comité de Empresa dijo que había que parar y no hacer nada más, bueno, veías que el espíritu seguía pero los que deberían ser nuestros líderes nos frenaban y no se entendía. Yo hubiera aprovechado a esa gente con fuerza y ganas el viernes por la tarde.

P: ¿Cómo ves la situación de los compañeros de grupo 3 que deberían estar en grupo 2?

R: Se han visto cosas que pensábamos que nunca iban a pasar.

Que la empresa incumpla algo firmado no es plato de buen gusto para nadie, se tienen que sentir engañados, como yo cuando iba a entrar al grupo 6 y mírame al 30%.

P: ¿Crees que éste es un buen trabajo?

R: Si, he trabajado mucho fuera y para mí éste sí es un buen trabajo.

P: ¿Qué tendría que pasar para que dejara de serlo?

R: Pues lo que ya está pasando ahora, que lleves veinte años en una plaza y te la quiten y te recolquen. O no saber cuando estaré al 100% y con las condiciones de un grupo 1 de ahora. Pero confío en que cuando se salga de la crisis la empresa gestione bien y todo vaya mejor.

P: ¿Entonces para ti el fallo es la empresa o los sindicatos que no luchan como deberían?

R: En mi caso creo que la empresa me ha tenido tres años y medio en lista de espera y si hubiera calculado bien lo hubieran podido evitar, porque la gente deja su trabajo para hacer el curso de FGC. En la situación actual creo que nos ha afectado la crisis, pero a este paso no sé cuándo seré grupo 1, y cuando lo sea a saber en qué condiciones y espero no ser polivalente. Hoy por hoy me conformaría con un contrato de cinco años al 70%, te lo firmaría ahora mismo. Yo cuando acabé el curso me dijeron que entraríamos al 85% y tras 4 años al 100%, me acuerdo como si fuera ayer, han pasado cuatro años y mira...

P: ¿Crees que el trato es igual a ti o a un contrato mochila que a un veterano?

R: Yo creo que la veteranía es un grado, y los que llevan muchos años aquí y tratando entre ellos pues hay una mayor comunicación, pero en general con los compañeros me he sentido muy bien acogido.

Agradecer a Guillermo el tiempo que nos ha dedicado por prestarse para esta entrevista sin ser afiliado de Semaf, pero una voz representativa de los muchos compañeros de FGC.



SEMAF SE MANIFIESTA DURANTE EL 29 M



Movilizaciónes del 29 de marzo en Barcelona. En estas fotos vemos a compañeros de Ferrocarrils y de Semaf en las concentraciones que tuvieron lugar en el centro de la ciudad. Hubo una gran adhesión por parte de los trabajadores y representación en estos actos.



A la izquierda de este texto los compañeros de Semaf de Cádiz, que se manifestaron junto con el Comité provincial.



A la derecha, miembros de Comité Ejecutivo y la Comisión Ejecutiva de Semaf en Madrid al paso por el Paseo de Recoletos.



Algunos compañeros participaron muy activamente en las manifestaciones y movilizaciones que tuvieron lugar el día de la huelga general.



La sección sindical de Barcelona Sants recorriendo las calles de la ciudad en los momentos previos a la manifestación.

En la manifestación multitudinaria, los compañeros de Semaf FGC se encontraron con maquinistas de la sección sindical de Semaf Renfe de Sants y Sant Andreu Comptal, que también participaron en la concentración.



Los compañeros de Semaf de la sección sindical de Ourense por las calles de la ciudad.



HUELGAS DEL 10 Y 11 DE MAYO DE FGC



El día 10 de mayo los trabajadores de FGC salimos a la calle para reivindicar nuestros derechos. Fotos al paso de Passeig de Gràcia y pitada final en la Plaça Sant Jaume.



El día 11 la concentración tuvo lugar en las oficinas de Sarrià, el NEO, donde nos reunimos multitud de compañeros para protestar por los recortes.

Los compañeros del taller hicieron una pancarta que lucía en la cabecera de la manifestación.



Las movilizaciones fueron en diversos puntos, en las estaciones de Plaça Catalunya, Provença y Sarrià. También en las oficinas de Sarrià y cortando diversas calles de Barcelona.



La locomotora pregunta tú respondes

Como podréis ver esta vez le hemos dedicado el apartado a las movilizaciones y negociaciones que han habido debido a los recortes.

Muchos son los que opinan que este tema está desfasado, hay que recordar que esta lucha sigue en pie, y que ahora estamos simplemente en "pause".

Ha sido un proceso de mucha tensión y de mucho estrés pero no hay que bajar la guardia.

Todos leemos y escuchamos noticias de que van a haber más recortes y somos conscientes que estamos en el punto de mira.

Es importante saber qué opina la gente al respecto y está claro que todos sabemos en el estado en que vivimos. Lo que no entendemos son las medidas que se toman y que siempre recorten al mismo sector.

No hace falta recordar que llevamos arrastrando los recortes desde el 2010 y que desde entonces no se han parado de hacer contratos precarios.

En esta encuesta ha participado menos gente que en la anterior dado a las fechas en las que estamos muchos se encuentran disfrutando de sus vacaciones.

Si echamos un vistazo a las estadísticas podemos ver algo que llama sumamente la atención. En la línea de LLA hay mas inconformistas que en BV.

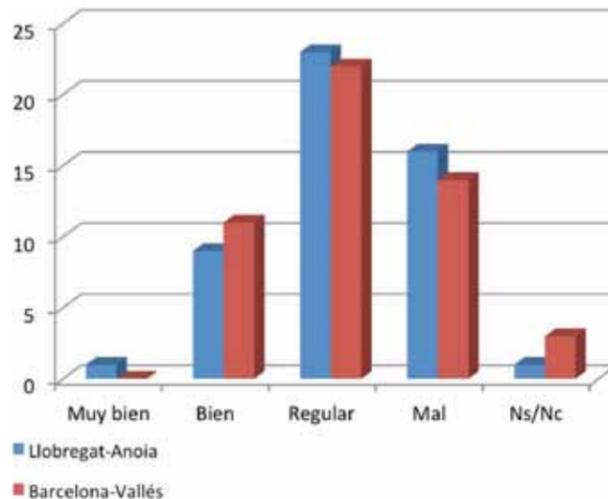
Prácticamente todos los compañeros se sienten orgullosos de que todos los sindicatos fueran unidos a las negociaciones, otros remarcan la importancia de que se hicieran las asambleas informativas algo que era fundamental para que cada uno pudiera pensar por si mismo y decidir qué votar.

Agradecemos una vez mas que nos prestarais un minuto de vuestro tiempo en contestar la encuesta aún muchos estando de vacaciones.

Esperamos y os animamos a que sigáis participando en las próximas.

1.- ¿Cómo crees que se ha llevado a cabo el proceso de negociación con la Generalitat?

Pregunta 1	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Muy bien	1	0
Bien	9	11
Regular	23	22
Mal	16	14
Ns/Nc	1	3



Movilizaciones y negociaciones

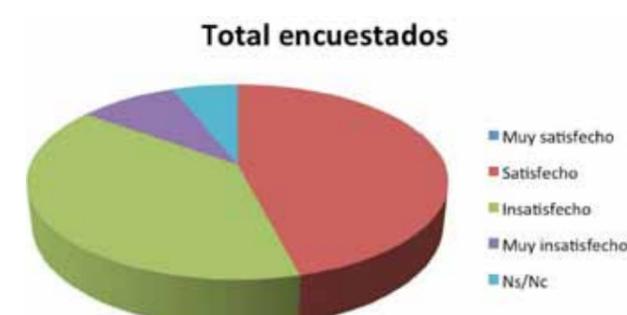
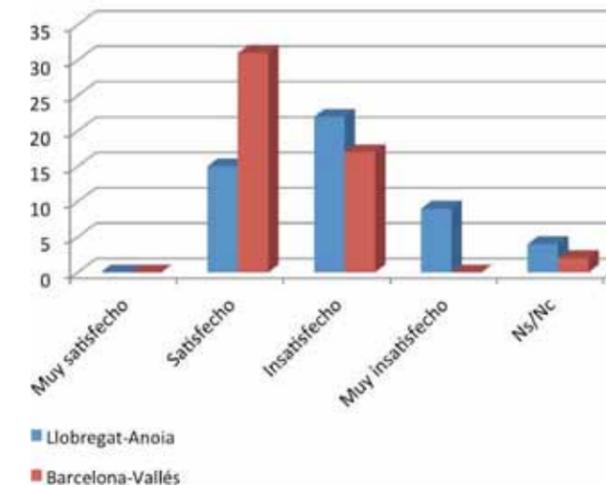
Sandra Gonzalo Jara
Asesora d'Informació del SEMAF a FGC



Rebeca Fernández
Asesora d'Informació del SEMAF a FGC

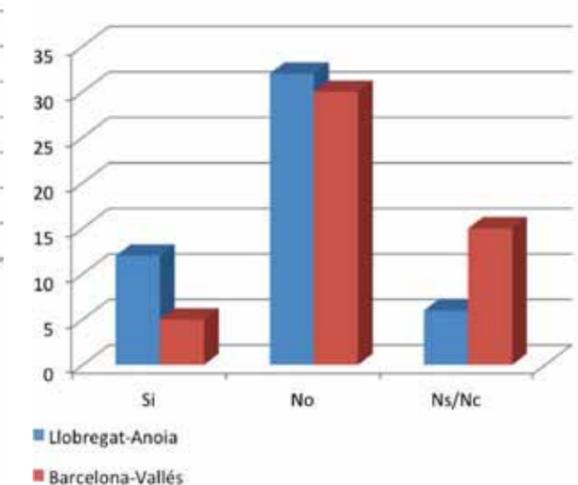
2.- ¿Cuál es tu nivel de satisfacción con respecto a las actuaciones llevadas a cabo durante los días de huelga?

Pregunta 2	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Muy satisfecho	0	0
Satisfecho	15	31
Insatisfecho	22	17
Muy insatisfecho	9	0
Ns/Nc	4	2



3.- ¿Conoces algún caso de personas que no se le haya respetado el derecho de huelga por parte de FGC?

Pregunta 3	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	12	5
No	32	30
Ns/Nc	6	15



	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Total encuestados	50	50
Grupo 1	30	24
Grupo 2	8	2
Grupo 3	10	14
Grupo 6	2	10
Hombres	36	31
Mujeres	14	19



Grupos 3 y 6, caso abierto

Carlos Arenas Soto

Secretari d'Organització de la secció sindical del Semaf a FGC

Me he propuesto escribir en esta revista, aunque escribir no sea una pasión para mí y menos cuando no me viene la inspiración. Aun así, me he visto en la obligación de hablar de un colectivo como es el grupo 3 y 6. Aunque su problemática ya pase desapercibida por la tardanza de sus soluciones o pasado en segundo plano por otras problemáticas no menos importantes, no pasa en balde para el mismo colectivo en sí, que cada día que se sucede es un día más de desesperación.

Es curioso como lo que más ansiamos, que es poder perder esta maldita flexibilidad, es, por el contrario, el deseo de la empresa y poder mantenernos así de por vida. Todos los integrantes del grupo 3 y 6 hacemos todo lo posible para que esto no nos afecte más de lo que nos influye en nuestro día a día, así como en nuestra vida personal. Tener días en los que tu estado de ánimo está en la sombra es una de las cosas que nos gustaría que pasaran con menos frecuencia, pero nuestra vida es como una montaña rusa, no para todos igual por supuesto (algunos más que otros), pero sí un constante de altibajos. No sabes de qué humor te vas a levantar el día de mañana, tampoco sabes qué sorpresa te encontrarás con el turno que te ha tocado, pero lo que sí está clarísimo es que afecta a todo un buen número de personas, y como personas que somos nos está causando un malestar que se puede convertir en un mal rendimiento laboral.

Muchos pensarán que tanta queja no es formal, pensarán que tan fácil es coger las maletas y largarse, pues siempre habrá otro en el paro que deseará con mucho gusto entrar en esta bonita empresa. Trabajaré menos que en su anterior puesto de trabajo, ganará menos que nosotros e incluso tendrá peores condiciones laborales, pero siempre las aceptará pues ha tenido puestos de trabajo peores.

No es bueno pensar de esta manera, no debería ser primordial tener un puesto de trabajo y luego mirar sus condiciones laborales, sino tener a los dos conceptos por igual en importancia. Por todos es conocido que nuestra empresa hace alardes de modelos empresariales pioneros, pero no precisamente para tener en buena posición a los trabajadores. Lo más curioso es que intentes hacer entender a personas externas a Ferrocarrils el modelo laboral de esta empresa y crean que les estas engañando, ya que no se pueden creer como una empresa como esta tiene este tipo de modelos laborales obsoletos.



Volviendo al grupo 3 y 6 y reflexionando sobre lo anteriormente mencionado, quiero destacar comentarios de compañeros míos en los que dicen que si no estuviéramos en estos tiempos de crisis (y manipulación) quizás habrían dado una bonita patada a esta empresa y se hubieran largado a otro lugar, pues la vida de algunos no vale 1700 euros y aún menos cuando ponemos todos los pros y los contras de nuestros puestos de trabajo en una balanza. Veríamos que no distamos mucho de otros puestos de trabajo, con lo cual no deberíamos dejar que nadie nos diga privilegiados y menos algunas personas de grupo 1.

Somos el colectivo que más esfuerzos debe poner en su día a día laboral, pero es el que menos recompensado está por ello. Somos la herramienta que más funciones realizamos, pero por el contrario somos la más barata de la "tienda". Quizás solo nos queda esperar a un futuro más esperanzador. Muchos deberían saber que el hecho de que nuestra problemática no avance no es más porque un día nuestro colectivo fue una moneda de cambio, un cambio para que algunos vivieran bien, y por el contrario otros actualmente se esfuerzan día a día, haciendo contra fuerza para que no retrocedamos más y algún día pueda venir ese futuro esperanzador.

Pero bueno, ya se ha dicho más de una vez, no hay más ciego que el que no quiere ver y más aquel que por un bolígrafo o una agenda directamente no mira. Todos nos acabaremos dando cuenta de la realidad, tiempo al tiempo.

Ánimo a todo el grupo 3 y 6.

Conflicte resolt

Xavier Formatger

Delegat sindical de Vall de Núria

Ens satisfà de bon grat que en les èpoques tan difícils que estem vivint en qüestió econòmica, per fi s'hagi posat punt i final al conflicte de les cabines del cremallera de Núria.

Aquest conflicte ve de l'any 2003 quan es va inaugurar el cremallera de Montserrat i es va aprofitar la compra del material mòbil per adquirir dues noves unitats del tren cremallera del mateix model GTW2/6 per el cremallera de Núria. Aquestes unitats tenien la característica principal que no tenien cabina, només una mampara de vidre de 1.66m d'alçada que feia de separador entre el lloc de conducció i els passatgers (més semblant a un autobús que a un tren).

Més enllà de que el lloc treball era molt reduït, el fet de no tenir una cabina tancada dificultava moltíssim les funcions del maquinista a l'hora de desenvolupar la seva tasca, ja que els crits de la gent, el xivarri dels nens, algú viatger impertinent, mal educat i fins i tot agressiu, era un problema que calia solucionar de forma urgent.

Però des de'l primer dia l'antiga direcció de FGC va fer com si sentís ploure ja que no va voler de cap de les maneres posar solució al problema al·legant que era un tren turístic, que pel recorregut ja estava bé, que eren manies nostres...Fins i tot alguna vegada als maquinistes els hi havien insinuat que aquestes cabines eren així i que no les canviarien i que a qui li agradés bé i a qui no ja sabia on era la porta.



Els delegats sindicals de Vall de Núria davant la nul·la disponibilitat de l'empresa a solucionar el problema, no es van donar mai per vençuts, i van seguir lluitant fins a les darreres conseqüències, ja que tenien tota la raó del món, i en cap cas reclamaven un privilegi especial ni res de l'altre món, només volien treballar en unes condicions dignes i de seguretat tant per als maquinistes com per a la resta de viatgers.

El tema va esdevindre en una llarga odissea, fins el punt que va arribar al Parlament de Catalunya. Va ser aleshores quan amb el canvi de govern i el corresponent relleu en la direcció de FGC només van fer falta 30 minuts de reunió amb el nou president, Sr Enric Tícol, per arribar a un acord que va satisfer ambdues parts.

Ara només falta el tancament de les cabines del cremallera de Montserrat.





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

PLANES DE PENSIONES EN FGC



La sala segunda de lo penal del Tribunal Supremo ha atenuado la sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Barcelona contra Roig y Herce que había condenado a ambos a seis años de prisión y a 17 años de inhabilitación absoluta y al primero a ocho años, seis meses y un día de inhabilitación especial para empleo o cargo público, por un delito de malversación de caudales públicos por los planes de pensiones creados en FGC allá por el año 1992. Esta nueva sentencia, condena a Enric Roig Soles, que fue Presidente de FGC entre 1993 y 1999 y Antoni Herce Herce que fue también Presidente de FGC los años 1999 y 2000, a cuatro años, seis meses y un día de prisión por un delito de malversación de caudales públicos. También han sido condenados a ocho años, seis meses y un día de inhabilitación especial para empleo o cargo público por un delito continuado de prevaricación, y a ocho años y un día de inhabilitación absoluta por el delito de malversación. Además deberán indemnizar conjunta y solidariamente a FGC con 2.718.035,08 euros.

El auto del Tribunal Supremo ha ratificado los hechos que la Audiencia Provincial de Barcelona consideró probados. En concreto, Roig y Herce ambicionando un enriquecimiento económico personal muy superior al que les proporcionaría su retribución salarial, y conscientes de la ilegalidad de su proceder, idearon una trama para construir un fondo de pensiones con el que lucrarse ilegalmente.

Las aportaciones al fondo, que era gestionado por Winterthur, procedían de los presupuestos de FGC y fueron desviadas de forma metódica a lo largo de diez años, y ocultadas contablemente al consejo de administración de FGC aprovechando los altos cargos que ostentaban.

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

Durante los diez años que funcionó la trama corrupta, el fondo se nutrió con 452,2 millones de pesetas (2,7 millones de euros) procedentes de fondos de FGC, que ahora tendrán que devolver Roig y Herce, toda vez que el Tribunal Supremo ha ratificado la sentencia del Tribunal de Cuentas del año 2009.

En ese tiempo ambos utilizaron todo tipo de triquiñuelas para tratar de sustraer dinero impunemente. Así, no tardaron en rediseñar los contratos, inicialmente previstos como complemento a la pensión de jubilación, porque entendían que podrían ser incompatibles con la pensión de la Seguridad Social, y pasaron a denominarlos "premio de dedicación y permanencia". Por otra parte, las aportaciones al fondo se enmascararon contablemente en las cuentas de FGC "bajo el inespecífico apunte de otros gastos sociales".

El hecho de que la contabilidad de la empresa engloba más de 30.000 apuntes diversos y que los presupuestos de FGC fueran desproporcionalmente superiores a esta partida, permitió que la desviación de los fondos pasara desapercibida para el Consejo de Administración de FGC, así como a los controles contables de la Sindicatura de cuentas y del Tribunal de Cuentas, explica la sentencia.

El 25 de febrero de 1999, cuando Roig cesó como presidente de FGC, reclamó y se embolsó 178.065,720 pesetas, (1.070,196 euros) del fondo de pensiones ilegal. El 27 de julio de 2000, Herce liquidó su parte, en concreto otros 46.320.431 pesetas (278.391 euros).

En el año 1992, a consecuencia de la aparición de una publicación anónima denominada "El Corco", en la que se anunciaba que se darían datos del Plan de Pensiones, se desencadenó una caza de brujas dentro de la empresa para intentar neutralizar a la persona o personas que se suponía que iban a publicar datos sobre el mismo, y desvelar la actividad supuestamente corrupta en aquella época. Se contrataron detectives que hicieron seguimientos día y noche a multitud de trabajadores, buscando pruebas que les condujeran a los posibles actores de las publicaciones.

Se chequearon todos los ordenadores de FGC, citaron a trabajadores supuestamente sospechosos para que los detectives les interrogaran y amenazaran, sin encontrar rastro de él o ellos, y consiguieron que el Consejo de Administración de entonces, aprobara una partida presupuestaria bastante elevada para sufragar los gastos ocasionados por todo ese despliegue, y todo ello, al parecer aprobado por los representantes de UGT y CCOO que pertenecían a ese Consejo.

Tras varios días de investigaciones infructuosas que no dieron ningún resultado, solo el de justificar el gasto del dinero destinado a ese fin, la empresa resolvió despidiendo a varios trabajadores, unos 7 aproximadamente, para justificar así el contingente desplegado. De estos siete por desgracia uno se suicidó, el Sr. Jesús Aragón Martín, que en aquel entonces ocupaba el cargo de Jefe de la División de Transportes, a otros dos los tuvieron que readmi-

tir tras ganar los juicios, pero desde el día siguiente a su readmisión fueron represaliados y apartados de su puesto de trabajo hasta la fecha de hoy, éstos fueron considerados culpables por la empresa aunque el juez los considerase inocentes, según matizó el Sr. José Luís Portabales, Jefe de Recursos Humanos de la época. Alguno corrió mejor suerte y fue readmitido antes de una semana.

Una vez recordados todos estos hechos desencadenados a raíz del anuncio de la salida a la luz del famoso Plan de Pensiones de FGC, y resuelto 20 años después por el Tribunal Supremo, solo nos cabe esperar que regresen a las arcas de FGC los 2.118.000 euros lo antes posible, como ha dictado el Tribunal Supremo y este dinero contribuya a la recuperación del 5% de nuestros salarios para este año, y para los siguientes que puedan venir de recorres, como le hicimos saber a la RDE en la primera reunión del Itinerario 51 de LL-A.



EL TREN SOLIDARI TODO UN ÉXITO EN LA II EDICIÓN



El pasado 16 y 17 de junio se celebró la segunda jornada en beneficio de las enfermedades raras organizada por *El tren solidari*, en esta ocasión se recaudaron fondos para el Síndrome de Ollier, una enfermedad minoritaria que afecta al crecimiento de los huesos, de la cual no existe tratamiento médico. Las jornadas benéficas constaron de espectáculos tan variados como circo, magia, demostración de artes marciales, danza del vientre, country, batukada, cercavila y muchos espectáculos más de todo tipo.

Durante todas las jornadas se vivió un ambiente festivo y de diversión, tanto de pequeños como grandes. Las actividades fuera del escenario también fueron de agrado para todos, había inflables, un túnel de bateo, un espacio para el reiki, una exhibición de caneros y perros adiestrados, se podían ver los vehículos de los mossos de esquadra, una ambulancia, visitar una carpa de protección civil, hacer manualidades en el espacio de El ventall de somriures, visitar una carpa del R. C. D Espanyol, tomar algo fresquito en el bar... El sábado también tuvimos el honor de recibir las visitas y las palabras del alcalde de Sant Boi y un representante del Hospital Sant Joan de Déu y del R.C.D Espanyol.

2012 II JORNADES
lúdiques i esportives en benefici de les malalties minoritàries

16 de juny, de 16 h a 22 h
17 de juny, de 10 h a 14 h
Pl. de l'Agricultura/CE Baldri Aleu
Sant Boi de Llobregat

ACTIVITATS ESPORTIVES
MERCAT SOLIDARI
ACTIVITATS INFANTILS
GALETES SOLIDÀRIES
BALLS I ACTUACIONS
INFLABLES
I MOLTES COSES MÉS

Donacions compte corrent:
Catalunya Caixa 2013 6054 76 0200927230
El donador podrà fer donacions, ingressos, a l'organitzador Sant Joan de Déu, que a l'entitat de la salut.
Entrada: 3 €

Ariadna, 9 anys
Patella Síndrome d'Ollier

**AJUDA'NS A FER EL SEGÜENT PAS
COL-LABORA AMB EL TREN SOLIDARI**

Organitzador: www.eltrensolidari.org

Patrocinadors:

Amics del suport de:

Amics del suport de:



Además, hubo competiciones deportivas de pádel y fútbol sala en el complejo deportivo Baldri Aleu, y un mercadillo en el que se podían comprar libros, ropa, galletas artesanales y bisutería hecha a mano, todo donado y realizado por compañeros voluntarios, desde aquí todo nuestro agradecimiento.

Gracias a los esfuerzos de los miembros de *El tren solidari*, de los voluntarios, de la familia de Ariadna, de

todos los que han aportado con sus donaciones y todo tipo de colaboración, gracias a todos vosotros estas jornadas han sido un éxito. Con el objetivo cumplido, dando a conocer esta enfermedad rara y esperando que esta aportación de todos dé sus frutos, agradeciendo a todos aquellos que habéis apoyado esta causa de cualquier modo y llevandonos en el corazón una bonita sensación de todo lo vivido. Gracias.



Las leyes no se mejorarían nunca si no existieran numerosas personas cuyos sentimientos morales son mejores que las leyes existentes.

John Stuart Mill (1806-1873) Filósofo y economista inglés.

Elige un trabajo que te guste y no tendrás que trabajar ni un día de tu vida.

Confucio (551 AC-478 AC) Filósofo chino.



*Unidad serie 4200 de FGV Alicante.
A finales de mayo de 2007 entraron en servicio los tranvías construidos por Bombardier de la familia Flexity Outlook que fueron incorporándose progresivamente a las nuevas líneas en construcción. Tienen capacidad para transportar 270 pasajeros. Están dotados con rampas para facilitar el acceso a personas de movilidad reducida en todas las puertas. Son tranvías modernos de piso bajo, que funcionan a una tensión de 750 V con una potencia de 420 Kw dotados con un avanzado equipamiento, alcanzan una velocidad de 70 Kml/h. y pesan 41 Tm.*



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

