

# LA LOCOMOTORA



¿Aquí queremos llegar?



## Sumari

### Pàg. 3 i 4

Sin convenio, sin destacamentos pero con agente de acompañamiento

### Pàg. 5

Harto y hasta los...

### Pàg. 6, 7, 8 i 9

¿Insalvable?

### Pàg. 10, 11, 12, 13 i 14

Descobrint a...

### Pàg. 15

Inicis d'un jove delgat de Prevenció

### Pàg. 16 i 17

La locomotora pregunta t'ú respondes

### Pàg. 18 i 19

Vaga a Vall de Núria, setmana santa de 2013

### Pàg. 20 i 21

La importancia de la Protección Civil en la profesión de maquinista

### Pàg. 22

¡Peligro! enajenación en las vías

### Pàg. 23

Paellada a Can Cases

### Pàg. 24

La 113

## EDITORIAL

Vivimos bombardeados de forma continuada con información variopinta sobre nuestra situación. Hoy podríamos decir que nos acongoja, sí, mucha información pero con pocas noticias agradables. ¿Qué solemos hacer cuando éstas nos llueven? ¿Cerramos los oídos esperando que escampe? ¿Nos preocupamos y esperamos que "alguien" lo resuelva? ¿Somos tan conformistas que creemos que quizá nos lo merezcamos? Sabemos que no, que el desconocimiento nunca ha traído soluciones, que nadie va a resolver nuestros problemas sin nuestra intervención directa, que por supuesto no nos merecemos la que nos está viniendo encima, siempre tenemos que tener en cuenta que la falta de acción es tan perjudicial como la oposición frontal a su resolución. Nos encontramos ante una situación en la que la unión de criterios y acciones es esencial para intentar atajar toda esta lluvia de graves problemas, que, no nos engañemos, a todos nos afectan, estar con las manos metidas en los bolsillos esperando que le resuelvan los problemas al vecino y que por extensión se resuelvan los nuestros es propio de gente que vive en un universo paralelo.

En estas maniobras de avestruz, en que lo más cómodo es esconder la cabeza, tenemos como referente a nuestros dirigentes, sí, son ellos los que en todas las ocasiones deberían de marcar con su ejemplo la línea a seguir para solucionar problemas y buscar mejoras, pero nos encontramos que lejos de trabajar en este sentido en el mejor de los casos se acomodan dejando pasar el tiempo para que el problema se vaya diluyendo y vaya perdiendo interés y en el peor, se opongan a su solución, ya que esto siempre trae algo más de trabajo del que están acostumbrados.

Hoy no vamos a hablar de grandes problemas que necesitarían grandes dosis de planificación, estrategia y tiempo, no, hoy hablaremos de aquellos problemas que aún siendo grandes, necesitan un mínimo esfuerzo para ser solucionados, hablaremos de aquellos problemas, "problemillas" que nos afectan en nuestro trabajo diario y que de solucionarse harían nuestro trabajo más seguro, aumentaría el confort y la seguridad de nuestros pasajeros y también, por qué no, harían la vida más agradable. ¿Por qué siendo la seguridad la base sobre la que se sustenta la explotación ferroviaria, en muchas ocasiones se toma como algo más para apuntar y luego olvidar en un cajón? ¿Por qué decide alguien que la prevención de riesgos es un tema menor al que debe hacerse el mínimo caso? ¿Por qué actúan así, cuando la mayoría de las veces una incidencia grave o un accidente, que podían perfectamente haberse evitado, les hace llevarse las manos a la cabeza? ¿No traen consecuencias? ¿Estas consecuencias no les atañen? Vamos a ser serios, vamos a colaborar todos para hacer nuestro trabajo más seguro, por nosotros, por nuestros viajeros.



**Jordi Giménez Martín**

Secretari de Negociació Col·lectiva del SEMAF a FGC

## SIN CONVENIO, SIN DESTACAMENTOS PERO CON AGENTE DE ACOMPAÑAMIENTO

Lo cierto es que nos inquieta la relajación y tranquilidad con la que los sindicatos mayoritarios gestionan la negociación del convenio, parece ser que no les preocupa mucho que nos podamos quedar sin convenio a finales de septiembre de este mismo año a causa de la ultractividad, ésta entró en vigor por la ley 3/2012. Y están tan tranquilos a pesar de que la entrada de la ultractividad pueda comportar comenzar la negociación del convenio desde 0.

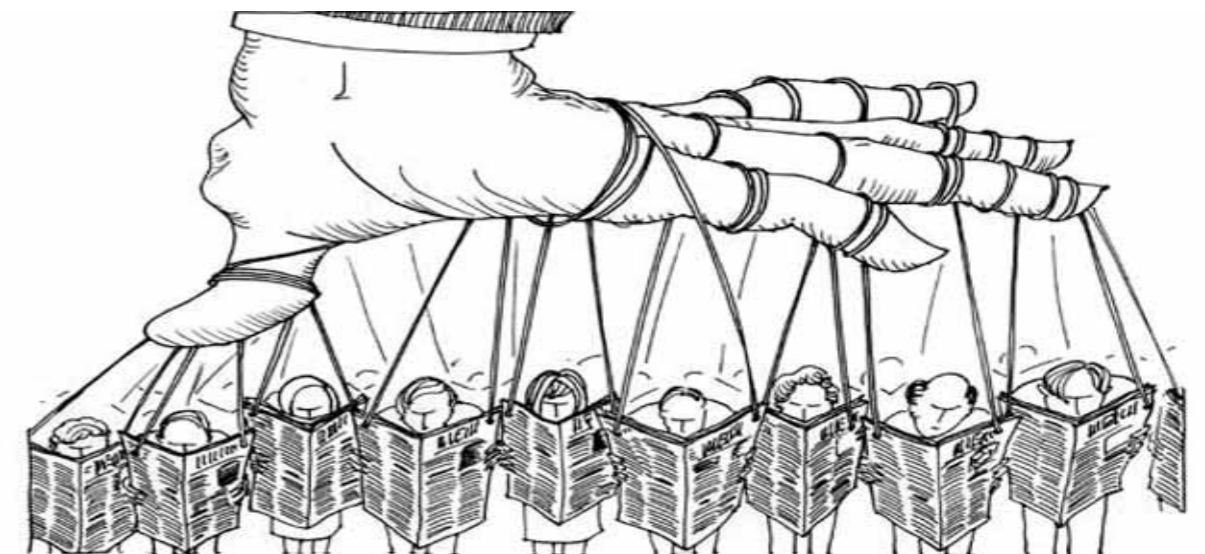
Desde mi punto de vista, creo que ya se debería haber constituido la mesa negociadora del convenio y haber iniciado las negociaciones, aunque sólo fuesen encaminadas hacia una prórroga de éste, para así tener avanzado el camino en caso de que nos fallara la posibilidad de que nos aprueben un contrato programa, o se retrasasen mucho los presupuestos de la Generalitat, cosa que desde luego parece que va a pasar.

Desde el Comité de Empresa se está poniendo toda la carne en el asador para que la Generalitat nos apruebe un contrato programa a través del cual se sustente nuestro convenio, cosa que sería lo normal en una situación común, sólo que en esta casa a veces las cosas van justo al revés de como dicta la lógica. De hecho, que esto suceda es bastante difícil dadas las circunstancias económicas del Estado y de la Generalitat, así que no podemos esperar a que llegue el contrato programa, porque si luego no ocurre puede que sea demasiado tarde para reaccionar. Las guerras se ganan cuando se tiene siempre un buen plan b en la manga.

A la empresa se le ha marcado la fecha del 22 de mayo de 2013 para que nos conteste a los siete puntos que pedimos en totalidad el conjunto del Comité de Empresa, estos siete puntos son:

1. El pago del importe que nos falta cobrar hasta el porcentaje del 5%, firmado en el acuerdo de 22 de mayo de 2012,
2. La regularización del importe que nos abonaron como "bestreta" reintegrable del diferencial de la paga extra no abonada en el 2012.
3. El pago de la paga extra que no nos van a abonar en este año.
4. El abono de los premios de antigüedad de los 25 años correspondiente a los años 2012 y 2013.
5. La regularización de las "bestretas" dadas a cuenta a los agentes con familiares con disminución física o psíquica.
6. La negociación del Convenio Colectivo con un contrato programa.
7. El abono del plus de actividad (afluencia de viajeros) para la unidad de turismo y montaña, reivindicado en las últimas huelgas de esta explotación.

En caso de que la empresa no nos dé una respuesta satisfactoria al respecto de estos importantes siete puntos, seguramente se convocarán huelgas para principios de junio, según han dicho varios miembros del Comité de Empresa.



#### Coordinadors del butlletí:

Isabel López de Antonio  
Sandra Gonzalo Jara  
Rebeca Fernández Carrillo

#### Composició:

Isabel López de Antonio  
Eduardo Sutil Fernández

#### Il·lustració:

Manuel Sierra

#### Suport Lingüístic:

Daniel Benavides Ruiz

#### Disseny i Producció:

S.E.M.A.F.

#### Equip de Redacció:

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

Sobre el tema del cobro de los destacamentos en los días de PEPs y otros cursillos de formación, como ya os explicamos, la empresa convocó una comisión de seguimiento para intentar que nos pusiéramos de acuerdo en si se pagaban, como acordamos en la desconvocatoria de la huelga, cosa extraña ya que es un derecho de convenio el que se pague a las personas destacadas sin desestimar si es por formación,.. Tal y como nos imaginábamos, no hubo acuerdo, por lo que de esta forma los sindicatos mayoritarios le dieron a la empresa la libertad de no abonarnos por este simple hecho no legítimo. Nosotros, como ya comunicamos en su día a la empresa, los estamos reclamando por escrito, y si no nos los abonan lo llevaremos a magistratura en denuncia colectiva, como ya hicimos con las horas extras, para que os hagáis una idea, y tenemos la sensación de que nos iría igual de bien.

Por último, tengo que decir que la empresa por fin ha puesto agentes de acompañamiento en las unidades de dos composiciones en la línea de Manresa, aunque justificándolo por las incidencias de los monitores de televisión situados en los andenes para la visualización por parte del maquinista de la apertura y cierre de puertas. Estos monitores funcionan todos con la tecnología analógica, que es la única que se recibe en toda la línea, e impide la colocación de nuevos monitores de tecnología digital que aumentarían la claridad y nitidez de la imagen, aunque a esto también hay que sumar la luminosidad solar que a ciertas horas del día hace imposible la visualización de las puertas a través de estos monitores.



La empresa sigue en sus trece de que el agente de acompañamiento no debe acompañar por el punto dos del acta de acuerdos en la implantación del agente único, que dice que circulará siempre en esta línea en unidades dobles para garantizar la accesibilidad por parte del maquinista a la unidad de cola en caso de avería o incidencia en los puntos de difícil evacuación, aunque si lo ponen por otros motivos que también lo justifiquen ya nos vale.

Con esta rectificación por parte de la empresa, SEMAF paraliza las actuaciones jurídicas que estaba iniciando contra Ferrocarrils por incumplir los acuerdos de implantación del agente único en la línea de Manresa, acuerdos que fueron consensuados y firmados por todas las partes, y se está incumpliendo sólo por una...



## Harto y hasta los...



**Rafael Guerra Mesauri**  
Asesor del Secretari de Negociació

Este año también nos quieren quitar una paga, y esta medida nos lleva a hacernos muchas preguntas, además de estar hasta los "güebos", testículos para aquellos que en los despachos se dan de finos. Intentaré ser bien hablado, no por estos últimos, que no se lo merecen, sino por respeto a la gran mayoría de nuestros lectores. Y por si no teníamos bastante, nos dicen que no hemos llegado al 5% de ahorro, que nos han faltado sólo unas décimas. Todo esto podría calificarlo en una palabra, pero sólo diré que es una provocación y una burla, sí, sí, se burlan y se ríen de nosotros. Ya en su día, cuando se firmó el acuerdo del ahorro, muchos fueron los que dijeron "entre lo que nos quitan y lo que nos van a dar seguro que algo se quedan" y efectivamente se nos quedan las décimas, son insaciables sólo piensan en aprovecharse de los de abajo, y lo peor, con el consentimiento de los tontos útiles, que después también se ríen de ellos.

¡Qué poca confianza tenemos ya en nuestros directores! alardean de un índice de cobertura del 89.3 %, pero a costa de reducirnos el salario a los que remamos en esta embarcación, pues para los que dirigen el timón, por cierto falta timón para tanta mano, como están fuera de convenio siempre han hecho lo de "Juan Palomo..." sin olvidarse de su paguita de objetivos de hasta un 15% de su salario. Y encima quieren que los creamos y confiemos en ellos, si los que ya llevamos unos cuantos años en esta embarcación, ya vimos en su día una trama que acabó con algún despido y el suicidio de un director, después hemos visto la trama del plan de pensiones, y quizá aún volvamos a ver algún otro caso, pues el método de "Juan Palomo..." siempre acaba trayendo consecuencias.



¡Ah! he de aclarar que el plan de pensiones sólo lo cobraban los directivos, que nadie piense que era extensivo a todos o que era como el que tienen otras empresas o funcionarios, aquí a los que remamos sólo nos equiparan con los funcionarios en los recortes. Ni siquiera se nos ha respetado el convenio, pues nos quitaron el 5% de lo que establecía éste, así que aún estamos con el salario del 2010 menos un 5%, es decir que estamos cobrando un poco menos que lo que cobrábamos en 2009, sin tener en cuenta todos los flecos y demás que nos han "arañado". Mientras que en otras empresas no les quitaron el 5% y en el recorte de la paga, sencillamente, les adelantaron una paga. Sin embargo a nosotros encima nos vienen con las milongas de quitarnos unas décimas, que poca vergüenza.

Pero qué fácil resulta decir quitar una paga, esto significa ganar un 7.14 % menos de tu salario anual, quizás piensen que debemos reírle la gracia, pero con lo que no cuentan es que esta crisis acabará enseñándonos nuevas maneras de protestar, por ejemplo, una de ellas los escraches (surge en Argentina durante los años más duros de la dictadura, año 1990, consiste en la protesta pacífica frente a la casa de ex-altos cargos del régimen militar a los que el pueblo consideraba responsables de los abusos y la desapariciones de miles de ciudadanos).

Todos los trabajadores/as de FGC nos sentimos muy perjudicados y mal valorados por nuestros directivos y políticos de turno, cuyas decisiones afectan directamente a nuestro trabajo y, también, a nuestras familias. Quién sabe, a lo mejor en las próximas movilizaciones hemos sido capaces de reinventarnos para lograr que no sigan burlándose de todos nosotros.



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

# ¿INSALVABLE?

A raíz del programa *Salvados* emitido el día 28 de abril de este mismo año sobre el accidente del metro de Valencia se ha reabierto este caso y el interés por él y por todas las negligencias y elementos distorsionados que aparecieron. El lunes 3 de julio de 2006 sobre las 13:03 una unidad de tren de la serie UTA 3700 con 150 personas a bordo descarriló en una curva cercana a la estación de Jesús, causando 43 muertos y 47 heridos. Según la versión oficial el accidente habría sido causado por un exceso de velocidad.

La investigación basada en los datos del *teloc* registrador o la comúnmente llamada caja negra del tren, indicó que la unidad aumentó rápidamente la velocidad hasta los 81 km por hora un minuto antes de entrar en una curva en la que el máximo de velocidad permitido es de 40 km hora. Durante un intervalo de dos segundos antes de la curva fue activado el freno de servicio y un segundo después el freno de emergencia recorriendo el tren 52 metros sin que la velocidad del tren disminuyera manteniéndose en 81 km hora, a continuación el tren baja la velocidad a 73 km/h, seguramente porque el tren ya estaba desarrilado, produciéndose entonces el fatal accidente. El coche circuló volcado hacia su izquierda y apoyado en una pared del túnel durante unos metros. Cuando la pared terminó justo donde se produce el enlace con el túnel de la línea 5 terminó volcando, produciendo un violento impacto contra el suelo y desencadenando el terrorífico final. En el año 2011 un maquinista de FGV desveló en una entrevista a la revista *Interviú* que las ventanas de los vagones habían sido cambiadas por unas con protección de plástico para evitar que los vándalos las rompieran con piedras, pero no reforzaron la sujeción de las nuevas ventanas que cedieron en el accidente permitiendo que la gente saliera despedida del vehículo, maximizando los daños personales.

Esta línea lleva el sistema de seguridad FAP, pero sólo en los puntos críticos la vía y en los cambios de agujas. Hay que remarcar que este sistema, el mismo que se usa en Llobregat Anoya, es cuarenta veces más barato en comparación con el ATP, que sí habría evitado el accidente. Lo más grave es que no era el primer accidente de esta curva, pues se había producido un descarrilado en 2003, además en diciembre de ese mismo año un maquinista denunció por escrito a la empresa "la velocidad excesiva en la precaución de Plaza España con Jesús" la empresa en lugar de actualizar el sistema instaló una señal de límite de velocidad en el tramo, cosa que no evitó la tragedia.

Cabe destacar que todas las víctimas mortales viajaban en el primer coche, además de los 47 heridos. Los cuerpos fueron encontrados por los servicios de emergencia, que los encontraron diseminados por el túnel. Según testigos, las ventanas cedieron permitiendo que los pasajeros cayeran por éstas y puesto que el vehículo se arrastró por el muro lateral del túnel y sobre la vía, aplastó a muchas de las víctimas. El segundo vagón no volcó, por lo que no hubo en él víctimas mortales. Inmediatamente fue informado el Centro de Coordinación de Emergencias por parte de un pasajero afectado, que usó su teléfono móvil particular. Una veintena de llamadas de socorro fueron efectuadas por otros viajeros a servicios de emergencias. Efectivos de los bomberos se desplazaron a la zona, que fue acordonada, para rescatar a los pasajeros atrapados y los cuerpos de los fallecidos. Protección Civil y la Consejería de Sanidad instalaron dos hospitales de campaña sobre el lugar para atender a los heridos leves y determinar su gravedad, mientras que los cadáveres fueron llevados al Instituto de Medicina Legal.

Destaca sobre este caso el trasfondo político y la manipulación evidente desde los puestos de poder. Según diversas fuentes, Canal Nou, la cadena pública de la Generalitat Valenciana, no cambió la programación el día del accidente por orden de la línea editorial, pese a las quejas de los redactores. Esto se ha enfocado como una forma de censurar el escándalo y restarle importancia a la muerte de 43 valencianos ese día. Los sindicatos ferroviarios y los partidos políticos de la oposición solicitaron la dimisión del Conseller de Infraestructuras, Ramón García Antón, al considerar que el accidente era evitable, pues se produjo como consecuencia de la falta de inversiones en materia de infraestructura y seguridad de la línea desde que se inauguró en 1988. Por su parte el PSPV - PSOE solicitó la comparecencia de ambos *consellers* en las Cortes, así como la apertura de una comisión de investigación.

Finalmente el PP aceptó a regañadientes la comisión de investigación en las Cortes valencianas, pero los diputados populares utilizaron su mayoría absoluta para vetar comparecencias solicitadas por los grupos de la oposición, por lo que la comisión sólo duró unos pocos días. Más tarde se supo que la empresa del metro había contratado a la consultora HM&Sanchís para preparar los testimonios de los técnicos para que eximieran de toda responsabilidad a la empresa. El resultado fue que ningún político ni técnico

asumió ninguna responsabilidad del accidente, toda la culpa fue para el maquinista fallecido.

Los familiares de las víctimas formaron una asociación que a pesar del fracaso de la comisión de investigación y del sobreesimio judicial del caso no cejó en su empeño de averiguar la verdad. En repetidas ocasiones solicitó ser recibida por el presidente de la Generalitat, entonces Francisco Camps, pero éste nunca aceptó verse con ellos. Por otro lado, algunos afectados denunciaron que Juan Cotino, hombre de confianza de Camps y actual presidente de las Cortes valencianas, había visitado a familiares de las víctimas de la localidad de Torrent para, veladamente, ofrecerles un empleo o interesarse por si pensaban denunciar a la empresa FGV.

La asociación decidió realizar una concentración el tercer día de cada mes en la Plaza de la Virgen de Valencia para que el caso no sea olvidado. El 3 de mayo de 2013 se reunieron unas 5000 personas, que desde hacía tiempo se reunían sin mucha afluencia de público y seguimiento mediático. Las redes sociales se habían movilizado desde la emisión del programa *Salvados*. La presidenta de la asociación, Beatriz Garrote, se dirigió emocionada a la multitud que abarrotaba la plaza y las calles adyacentes mientras se oían gritos de "justicia, justicia" y "Cotino dimisión".



Según la Asociación de Víctimas del metro del 3 de julio, el 20 de diciembre de 2007 se ha archivado por segunda vez la causa abierta por el accidente del metro en un tren de la línea 1. La jueza analiza una por una las únicas cuatro diligencias que ha accedido a practicar, de las 36 solicitadas por las partes. Nuevamente concluye que “el elemento determinante del descarrilamiento fue la velocidad en la circulación”. A continuación añade “los elementos de seguridad que existían en la vía funcionaron correctamente, sin que conste la infracción de ninguna norma objetivo de cuidado, tanto en material laboral como de seguridad, dentro del ámbito del tráfico ferroviario”.

Esta es una de las razones por las que deniega otras diligencias pedidas por las acusaciones particulares para que llamara a declarar “en calidad de testigos” a los responsables de FGV que “autorizaron y ordenaron las reprogramaciones llevadas a cabo en septiembre de 2006” a pesar de que solicitó a la policía que fueran identificados. También deniega “la remisión de las peticiones formuladas desde el año 99 por los sindicatos solicitando que se instalasen balizas para proteger las curvas”.

El partido PSPV - PSOE presentó en la mesa de la comisión de investigación sobre el accidente ocurrido el pasado 3 de julio en la línea 1 del metro de Valencia, a través del portavoz adjunto Andrés Perelló Rodríguez, las siguientes conclusiones. Dejando constancia de que fueron rechazados por los miembros del PP de Valencia 19 personas propuestas, entre ellas el responsable de la circulación de trenes de FGV, un técnico de señalización del Metro de Madrid o el inspector jefe de la policía científica. Así pues, queda claro que se ha evitado poder escuchar opiniones que contrastaran con las ofrecidas por los comparecientes del propio Grupo Popular y por los distintos responsables de la empresa de FGV.

De la misma manera, la jueza no consideró oportuno estudiar la siguiente documentación:

- Relación de los puntos negros señalados por el Sindicato Independiente ferroviario y entregada en su día a la dirección de FGV, a raíz del accidente ocurrido en Picanya y de la que se hacía mención en una de las actas del Comité de Seguridad.
- Relación de lecturas de las velocidades alcanzadas por las distintas unidades en servicio en la línea 1 correspondientes al tramo plaza de España- Jesús y al periodo de tiempo delimitado entre el 3 de junio y el 3 de julio de 2006. Y ello al objeto de conocer posibles excesos de velocidad habidos en esas fechas que pudieran permitir una comparación con el que causó el accidente.

- Relación de quejas y sugerencias remitidas por las organizaciones sindicales con representación en FGV a la dirección de la empresa, entre el 1 de enero de 2000 y el 31 de diciembre de 2006.
- Relaciones de incidencias, denuncias, quejas, etc., comunicadas por los maquinistas de la línea 1 a la dirección de la empresa, desde el 1 de enero de 1995 hasta el 3 de julio de 2006.
- Protocolo de instalación y funcionamiento ATP.
- Protocolo de instalación y funcionamiento FAP.
- Libro de incidencias del Puesto de Mando.
- Libro de itinerarios.
- Copia compulsada de los bonos de retiro y de los de revisión de mantenimiento de todas las unidades en el servicio de la línea 1, correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de enero de 2005 y el 3 de julio de 2006, ambos incluidos.
- Libro de Contramaestre (reparación y mantenimiento, años 2005 y 2006).
- Relación detallada (denominación, línea, sector e importe económico) de las inversiones solicitadas por la Gerencia y/o el Consejo de administración de FGV a la Conselleria responsable de transportes, entre el 1 de enero de 1997 y el 30 de junio de 2006.
- Certificación detallada de la Conselleria de Economía, Hacienda y Empleo (denominación, línea, sector e importe económico) de inversiones ejecutadas en la línea 1, desde el 1 de enero de 1997 al 30 de junio de 2006.
- Copia compulsada de los informes de las causas y de las propuestas de soluciones elaboradas a raíz del accidente ocurrido en la línea 1 en Picanya, en septiembre de 2005, conteniendo la lectura de las tres cajas negras pertenecientes a las unidades siniestradas, así como del informe correspondiente de la Inspección de Trabajo.
- Relación de denuncias, número y causa de las mismas, presentadas ante la Inspección de Trabajo, con fundamento en la línea 1 de Metro València.
- Copia compulsada de las órdenes de servicio y consignas emitidas entre enero de 2005 y julio de 2006.
- Relación de empresas contratistas de bienes y servicios de FGV.
- Copia compulsada del acta de la última comisión del Consejo de administración del Consejo de FGV.

#### Conclusiones PSPV - PSOE:

“Habiéndose acreditado las deficiencias que presenta el Plan de emergencias y evacuación: no existen pasillos de evacuación, no existe columna seca, no hay escaleras de emergencia y otros medios necesarios en caso de emergencia, concluimos que es necesario realizar un análisis de riesgos para el Plan de emergencias y evacuación bajo los criterios de la Secretaría autonómica de Interior, así como la realización de pasillos de emergencia y un estudio para la implantación del doble túnel en los lugares que la auditoria considere de riesgo potencial de accidente”.

“Habiéndose acreditado que el programa de formación de maquinistas es manifiestamente mejorable por cuanto dista mucho de otros para similares categorías, sin referirnos necesariamente a lo establecido para Renfe, y habiéndose acreditado igualmente que las revisiones médicas y psicotécnicas no son en FGV ni periódicas, ni fijas ni puramente obligatorias por cuanto descansan en la voluntad de los trabajadores, corresponde concluir que es necesario modificar el programa de formación ampliándolo y aproximándolo en todo lo posible a lo establecido en la nueva ley que rige en el Estado para este cometido. Igualmente, cabe tomar medidas de carácter urgente para establecer un sistema de revisión de la salud de los trabajadores, especialmente de los maquinistas, con periodicidad, control y obligatoriedad. Igualmente, consideramos necesario la revisión del reglamento de circulación con la determinación de los límites de velocidad tras un análisis y estudio de los niveles de peligrosidad de cada uno de los tramos de la red de FGV”.

“Además, ha quedado igualmente acreditado que si bien la lectura de la caja negra revela que la velocidad alcanzada en ese punto fue de 80 km/h, no es menos cierto que no existe, hasta el día de hoy, explicación técnica razonable que justifique ese exceso de velocidad. Toda vez que la lectura de la caja negra tampoco revela alteración alguna en la conducción previa al momento del accidente, ni elemento alguno del que pueda desprenderse que el conductor evidenciaba alteración en su actividad al frente del tren en ningún momento desde el inicio del recorrido”.

“Seguramente, son estas las causas que han llevado a los responsables de la empresa a afirmar que, hasta el momento del accidente, la conducción llegó a ser “más moderada de lo normal”. Señalamos al respecto que tras el accidente ocurrido en Picanya el 9 de septiembre de 2005, en el que colisionaron dos trenes por rebase de señal, sin que desde el Puesto de mando se pudiera evitar, los representantes sindicales en el Comité de Seguridad, presentaron, junto a un listado de puntos negros, una propuesta de colocación de balizas previas a las señales de limitación de velocidad que, hasta la fecha, no se han llevado a la práctica, si bien, tras el accidente del pasado 3 de julio de 2006, se ha decidido ejecutar la propuesta, incluyendo la señal fija de limitación a 40 km/h. ubicada en la mencionada curva”.

Para finalizar simplemente dejar claro lo más importante de este terrible accidente, siete años después hay 43 muertos, 47 heridos y 0 responsables.



# Descobrint a...



En esta ocasión hemos decidido descubrir a nuestro compañero y miembro de la Comisión Ejecutiva de Semaf Fgc Dani Benavides.

## P. Dani haz un repaso de estos 7 años por FGC

Entré en 2006 después de haber hecho las pruebas en 2004 y el curso para entrar de maquinista, luego me quedé en bolsa de trabajo y en espera de plaza y en ese periodo de tiempo se firmó la polivalencia con lo cual tuve que volver de hoy para mañana, de hecho perdí hasta un finiquito por no poder dar los 15 días... Vine, hice el curso de estaciones y me volví a quedar en bolsa de trabajo durante un año, con lo cual dejé mi trabajo para finalmente tener que quedarme en espera de plaza otro año más. Cuando ingresamos entramos en estaciones para habilitarnos a maquinista, con la única ventaja que ya teníamos escalafón de maquinista ya que habíamos hecho el curso años atrás, lo cual me ha ayudado a largo plazo ya que sólo estuve 2 años en grupo 3 y a día de hoy llevando casi 7 años en esta empresa ya soy grupo 1 algo casi casi impensable a día de hoy...

Entré en Fgc porque, en aquél momento, cuando hice las pruebas de ingreso con 18 años había mucho trabajo pero era todo lo precario que vemos ahora, incluso cuando entré sí valoraba el hacer vida en la empresa y tener un trabajo para toda la vida, a día de hoy pienso que este trabajo puede que sea para toda la vida, pero más por el momento de crisis general. Pero con una concepción más real de lo que es Fgc, como lo que es el trabajo, como lo que son recursos humanos, estas imposibilidades de promoción dentro de la empresa.... Yo en todos los trabajos que he tenido siempre he sido muy competitivo y algo que me irrita es el hecho de no poder dar más de mí, porque en Fgc no es cuestión de capacidades, sino de disposiciones. Ya no porque los mandos no estén capacitados, cada uno tendrá su opinión personal de cada inspector, yo tengo la mía propia y de varios de ellos muy positiva, pero por otro lado todos somos testigos de cómo las labores de los inspectores son un "todo" en general. Cuando esas labores están relacionadas con la circulación y precisan de unos altos conocimientos, perfecto, pero otras veces son labores ínfimas que hacen hasta cuestionar si lo que realmente la empresa quiere es un "grupo 3" pero con mayores cargos y responsabilidades...



## P. Cuando entraste en FGC eras afiliado a Ugt ¿porqué cambiaste a Semaf?

Cuando entré aquí UGT era el único sindicato que conocía, además con referencias positivas ya no por el carácter de Ugt sino por el carácter de la persona de las que yo las recibí, que lógicamente era mi padre y que yo compartía. Estuve 4 años afiliado a Ugt, en esos años se sucedieron las situaciones que cualquiera que lleve un poco de tiempo en esta empresa sabrá a que me refiero. Uno da su opinión y tarde o temprano, como pasaría en cualquier otro sindicato, entra en discordia con unos o con otros... Pero había cosas que no tenían respuesta, ni explicación, sencillamente tenían que ser así...

La gota que colmó el vaso, tanto por la magnitud del asunto como porque yo llevara ya 4 años en la empresa, fue una baja laboral que tuve que coger que duró un mes y una semana de la cual me retiraron el IT unilateralmente, puesto que en todo ese periodo de tiempo la empresa nunca se llegó a poner en contacto conmigo personalmente y que en aquel entonces no se cumplían ningunos de los criterios de retirada de IT que había vigentes. Yo, lógicamente, lo consideré injusto y exigí la actuación del sindicato, pero ésta no fue la que yo hubiese deseado. En lugar de llevarse a cabo la denuncia pertinente y encarrilar un proceso que de haber tenido resultado positivo hubiese sentado precedente para futuras situaciones, se optó por arreglar el asunto por la vía del diálogo y del carácter personal. Mismo resultado, pero de muy diferente modo. Yo no necesito que nadie le pida nada a nadie en mi nombre, existe una ley, un convenio, unas actas y un estatuto de los trabajadores y creo que con eso todos deberíamos tener suficiente.

# Dani Benavides



**- Es una frase común en Barcelona Vallés que Ugt no es un sindicato en nuestra empresa sino una gestoría, que te consigue un fin de semana o un sábado y algún que otro trapicheo y poco más, pero no es un sindicato que te deja hablar ni te enseña a pensar, como mucho te enseña a ser un buen borracho.**

Sobre esta costumbre de UGT de venderte que te hacen favores y tú les debes siempre algo yo tengo un pensamiento quizá muy radical, pero es lo que creo, para mí el problema radica en el orden de los factores ¿qué es primero los sindicatos o los afiliados? Sin afiliados no hay sindicato, y a partir de ahí no hay nada de todo lo que se consigue o mueve, el primero que debe es el sindicato a esa persona que se afilia, yo pienso que si debemos algo a alguien por lo que haya hecho el sindicato por nosotros, es a los que levantaron eso para que el sindicato llegase a tener fuerza, y no al sindicato en sí.

**- Yo opino que aquí cada cual es dueño de su trabajo y no debe nada a nadie y menos de forma eterna, porque cada día yo vengo a trabajar y hago mis 8 horas y en eso no hay un sindicato detrás ni un familiar, llega un día que tú eres lo que tú demuestras y no una deuda obsoleta, parecemos esclavos de nuestro pasado. La frase de no me afilio por lo que dirá mi padre si es una frase hecha para dar largas eres un cobarde y si es verdad también.**

**P. ¿Por qué viniste a Semaf? mucha gente cuando se desencanta de un sindicato prefiere no estar en ninguno.**

En mi caso fue todo lo contrario porque a mí lo que me afectó fue ser vetado en el procedimiento, no poder opinar ni proponer, de hecho esto la gente que me conoce lo sabe llegué a negarme a que se me resolviera a mí pero que sí creara una jurisprudencia a los demás, si yo tenía que perder algo para conseguir algo para todos pues eso es sindicalismo, porque lo que se consiguió fue arreglarme a mí y no para todos cuando mi caso era muy bueno para usarse como precedente en los casos que se iban a dar, yo buscaba un beneficio para todos y no sólo recuperar mi IT, en ese momento vi que Ugt era un sindicalismo personalizado y que para mí no tenía sentido si no se buscaba el beneficio para los trabajadores. Así que cuando me fui de allí lo que buscaba era poder hablar y tra-

bajar, suena triste pero allí no podía trabajar, no hay nada peor que tener esa voluntad y esas herramientas y dejarlas apartadas y más cuando tiene un sindicato con tantas posibilidades. Ligado a esto quería decir que uno de los principales escollos para dar un giro sindical en esta empresa es el gran desconocimiento general de lo que es el sindicalismo.

**- Perdona Dani pero no es desconocimiento es desinterés, yo sólo quiero que me lo den todo hecho y a poder ser rápido, cada cuatro años voto al que me dió un sábado de vez en cuando y ahí se acaba el sindicalismo en FGC.**

En mi opinión ahí hay dos partes involucradas, la primera parte es el afiliado interesado que debería ser juzgado por el resto de afiliados justos que ven ese mal uso, sin embargo eso no sucede porque la mayoría cree que el sindicato está para eso, y la segunda es el sindicato, que en contra de lo que sería lo lógico, realmente emplea sus fuerzas y tiempo en complacer ese tipo de demandas. El sindicalismo fuerte es propio de empresas grandes como la nuestra o de sectores amplios como metalurgia o minería, es posible que la gente cuando entre aquí no sepa qué es el sindicalismo ni para qué sirve y eso es un lastre muy grande, esa falta de exigencia por parte de los trabajadores de lo que debería ser un sindicato.

**P. Así pues, tu crees que Semaf es un sindicato diferente a lo que estamos acostumbrados en Fgc.**

Sí, en ese sentido sí, porque Semaf es un sindicato democrático y cualquiera tiene voz y voto y puede sentir que lo que vota y opina es escuchado, aceptando que puede votarse su idea y no ser la que se lleve a cabo finalmente. Para mí conseguir una sola vez que se lleve adelante algo que yo mismo ha propuesto es la mayor satisfacción, si no llegamos a donde vemos que estamos, a la espera de ver si lo que se decide en un círculo cerrado te beneficia o afecta y no eres para nada partícipe. Por propia experiencia he vivido lo que es semimaquillar una información y eso en este momento es más claro que nunca, hace un año votamos unas medidas para salvar la situación económica a la que nos hemos visto expuestos, y aún a día de hoy hay gente que no tiene ni idea de en qué situación se encuentran, si deben dinero a la empresa, si la empresa les debe a ellos una bestreta... cuando hubo asambleas y votaciones. O las explicaciones son ambiguas y no todo lo que se dice se hace o no todo lo que se hace se acaba diciendo.

**P. ¿Para tí cual es la mayor fuerza que tiene Semaf?**

Desde mi punto de vista la fuerza real de Semaf hoy en día en FGC está en Llobregat Anoià, que es donde hay una cantidad efectiva para poder aplicar una fuerza contra la empresa, y también el poder hacer sindicalismo, el que quien se afilie lo haga por el sindicalismo y eso ya es un síntoma de que esta persona tiene una noción adecuada de lo que es hacer sindicalismo. Para mí es importante que todo miembro o simpatizante tenga esta mentalidad. Si ahora en Semaf hubiera el doble de afiliados pero la mitad tuvieran una idea equivocada de lo que es el sindicalismo no se podrían llevar a cabo procesos realmente democráticos, ya que la visión de la realidad estaría distorsionada, puesto que sindicalismo es sinónimo de justicia. Si los miembros fueran gente que no antepone a sus intereses el beneficio colectivo, pensaría que no estoy en un sindicato justo

**P. Pensando en Barcelona Vallés ¿puedes explicarnos qué ha pasado con el itinerario 51 de Lla?**

Esto es complicado... A razón de un cambio de itinerario que baja la frecuencia de circulaciones, se hace una subasta general que lógicamente se tendría que haber hecho por escalafón, pero no es así sino que se firma un acta nueva basándose en otros conceptos. Estaba claro que si un día había 10 y al siguiente pasaban a ser 8 iba a haber un problema y gente con unas condiciones iban a verse perjudicados. Desde mi punto de vista, si los parámetros para pedir plaza se hacen en el momento de la aplicación del itinerario, la lógica dicta que la empresa y los sindicatos firmantes tienen conciencia de cómo va a ser el itinerario 51. Creo que si cualquier desenlace del itinerario iba a ser malo, puesto que era menos por más. Para mí lo más justo hubiese sido usar los criterios ya existentes, y no crear unos nuevos cuando el itinerario está ya hecho, que es como hacer una nueva "justicia". He de decir que yo con esos criterios he salido beneficiado, pero de la misma manera podría no haberlo hecho, por eso no estoy de acuerdo con ello. Mucha gente se ha visto perjudicada por no poder mantener su residencia, Sant Boi ha desaparecido directamente como tal y ni siquiera los han indemnizado y otros en plaza Espanya han perdido el grupo I. Lo que no puede ser es que todos pensemos que el escalafón es determinante para todo y que ahora haya estado por encima si ya estabas o no en una residencia, por ejemplo.

**P. ¿En estos 7 años de cuántas cosas has trabajado? ¿Te has sentido capacitado para todas ellas?**

Yo no he sido de los más polivalentes, he sido agente de estación, jefe de tren, ayudante de tracción, maquinista y nada más, cuatro cargos distintos. Te diré que me he visto preparado para los cuatro, pero considero que para ayudante de tracción no fui preparado debidamente, ni siquiera hice un examen, sino que se me dio por habilitado porque cuando se implantó la Seat se bajaba con un ins-



pector. Una vez habías hecho X horas acompañado por él, contaba como una habilitación teórico-práctica, pero ni hubo una remuneración por ello ni, sobre todo, una evaluación 100% teórica de lo que realmente se estaba haciendo. Me parece un cargo comprometido para que lo hicieran de esa forma, porque el compromiso de seguridad que debe tener una empresa pública, en esta empresa se vulnera constantemente.

**P. Desde que entraste hasta ahora ¿qué cambios has notado en la empresa?**

En estos años progresivamente he ido viendo un cambio de enfoque en Fgc de actuar como una empresa pública a actuar como una privada. Fgc sigue siendo pública pero su compromiso no es ya el servicio público, no ya la gente que usa el tren porque lo pagamos todos con los impuestos. Pero veo que se proyecta como una privada ya que sus intereses es comprar estaciones de esquí, promocionar la imagen de FGC o hacer convenciones por ahí, cosas muy propias de una empresa privada que vive de su imagen, pero cuando yo entré esta empresa era un orgullo público por el trato al cliente. Hoy por hoy la imagen como logo corporativo e internacional se ha disparado parece ser, mientras que el que viaja no deja de sufrir las consecuencias, empezando por que ya no tienes a una persona que te atiende en tu estación, cuando en el fondo somos todos los que pagamos esta empresa. Seguramente si preguntas al señor de Barcelona que coge el tren si con su dinero de los impuestos prefiere encontrar a una persona que le atiende en la estación o que Fgc haga inversiones en ámbitos nada relacionados con el ferrocarril pues creo que la respuesta es más que clara, eres el que paga pero no el que recibes el beneficio.

**P. ¿Cómo crees que estarás en 20 años? ¿Y Fgc?**

En estos 7 años la perspectiva de como estaría en 20 años ha variado varias veces, así que no me atrevo a hacer una hipótesis siquiera. Si tomo como referencia los últimos tres años me veo en 20 años o polivalente, o con la mitad de sueldo que tengo ahora o sacando un tren aún en bermudas, sin camisa y sin teléfono...

Ferrocarrils como empresa económicamente funciona, los números que la propia empresa presenta lo dicen, cada vez gana más dinero, por lo que hablábamos antes de su trato como empresa privada, la publicidad que llevan los trenes... En lo que a servicio se refiere, espero de veras que la línea de los últimos años cambie, no puede seguir perdiendo calidad de servicio a este ritmo...

**P. ¿Qué te parece el mamoneo económico que vivimos actualmente?**

Desde 2010 creo que este mamoneo está funcionando muy bien, no hay nada peor que algo te perjudique y no sepas a quien señalar. Las administraciones públicas cargan con todas las culpas, y mientras los recortes se van sucediendo... Y sindicalmente no sé que hace falta para hacer algo al respecto, pero es muy fácil exigirle a la sociedad algo que no hacemos como personas, en todos lados puedes escuchar "hay que hacer" "se tiene que", pero

es básicamente eso, decir lo que todos deberíamos hacer, cuando en realidad no hacemos lo que debemos ni como uno.

**P. ¿Cómo crees que se puede dejar de sufrir recortes?**

Lógicamente hoy por hoy viendo que el problema no es sólo nuestro, se difuminan los objetivos, ya no sabes si culpar a la empresa o a aquellos a los que se debe la empresa o a Europa, o a quién. A estas alturas ya vamos entendiendo que esto no es una crisis sino una devaluación social de la que no se va a salir, de aquí a 15 años tendremos que hacer el mismo trabajo que se hizo hace 30 años, un cambio democrático. Salta a la vista que las políticas que se están llevando a cabo son exactamente iguales que las que hubo en Latinoamérica hace 40 años, así que ya veremos cuánto dura esta patraña de llamarlo crisis.

**P. Me gustaría comentar contigo el Salvados emitido el domingo 28 de abril sobre el accidente de metro de Valencia con 43 muertos, accidente totalmente acallado, ya que a medida que lo iba viendo veía unos paralelismos con nuestra empresa que me dio mucho miedo la verdad, sobre todo en ese paralelismo de organismos políticos dirigentes que tenemos aquí.**

Yo lo primero a lo que me remitiría de lo que vi en ese programa equiparable con Fgc es saber cuantos cargos responsables de unas obligaciones realmente tienen conocimiento de esas obligaciones. Por muy cargo político que alguien sea, si una persona es consciente de las responsabilidades que asume con un sueldo debería tener un conocimiento del tema o por lo menos aceptar un asesoramiento para llegar a conseguir lo más seguro, ni lo más efectivo ni rentable, lo más seguro. Para mí lo vergonzoso es que como eso sucedió en una época de bonanza pudieron acallararlo con facilidad, hoy en lo único en que hemos ganado es en conciencia social, no sé si desde al 15M o a la propia crisis, pero hoy la gente está muy al día de lo que sucede a nuestro alrededor y reacciona más. Aunque sí sospecho que si aquí sucediera algo parecido desde luego se intentaría escurrir el bulto, ya pasó con lo de Planes... Se mantuvo una frecuencia de trenes que no era viable con ese bloqueo, los trenes circulaban sin ATP y sin agente de acompañamiento... Una serie de temeridades por parte de la empresa que no son culpa del presidente, ni del director general, pero está claro que alguien debería haber dicho alto y claro que eso así no podía ser, pero ese alguien que debía hacerlo no lo hizo. Y cuando hubo el alcance ¿a quién se le atribuyó la responsabilidad de que las condiciones no fueran las seguras? ¿Lo sabes tú? Pues ni yo ni Évole tampoco.



**P. ¿Tú has sufrido alguna situación controvertida de este tipo? Por ejemplo, el otro día yo atropellé un sofá, que estaba en plena vía en curva y pasé por encima a 60 con el tren lleno de pasaje, transbordamos pasaje y salí de Rubí con 5 minutos y llegué a Plaça Catalunya a mi hora, y ¿para qué? a mi nadie me ha dicho nada ni esperaba un azucarillo, pero que me hayan llamado tres veces tres jefes de sala diferentes para preguntarme por el tema del sofá y ninguno haya tenido, ni siquiera por inercia, la capacidad de preguntarme cómo estoy me tiene alucinada, en este caso yo sentí que estaba a la altura de la situación, pero que la empresa no, la deshumanización absoluta nos lleva al desinterés total por el trabajo.**

Situaciones así he vivido, lo peor fue estar trabajando en Ferrocarrils y acabar teniendo que irme a casa haciendo autostop, que el futuro de mi persona estuviera en manos de un camionero del puerto y suerte que éramos dos, pero recuerdo que una decisión mal tomada por parte de un mando nos puso en una situación comprometida y que salimos porque nos plantamos porque estuvimos aguantando a que el que tenía que decidir que no sabía qué hacer y no vimos capacitado para hacer esa elección. Ahí sí

vi que la incompetencia se podía medir por muchos grados, la incompetencia total ya es cuando ni oyes el consejo que se te está dando para luego incluso equivocarte después. En este caso para mí no es con Ferrocarrils, pero siempre recordaré que la persona que me hizo eso nunca me ha pedido perdón, para mí es personal. De todas formas si te pasas una estación te sancionan pero dejar a esta gente tirada haciendo autostop no pasa nada. También he de romper una lanza a favor de otro inspector que estuvo a mi lado cuando tuve un arrollamiento, una situación dura y en la que él si dio la talla y lo que recibí de aquella persona me hizo más fácil la recuperación de esa situación.

**P. ¿Cómo resumirías estos 7 años?**

De Fgc me queda que he crecido mucho, además entrar con 20 años lo propicia. He aprendido que no todo el mundo es como tu, que no todos van de cara y sobre todo que puedes llevarte bien con gente que no es como tú y puedes llevarte no tan bien con gente que sí lo es.

Agradecer a Dani el tiempo que nos ha dedicado y la sinceridad y honestidad que ha usado siempre para responder a nuestras preguntas y para afrontar la vida.



## Inicis d'un jove delegat de Prevenció



**Carlos Arenas Soto**

Delegat de Salut Laboral del SEMAF a FGC

Quan vaig accedir al càrrec de delegat de prevenció, ara anomenat Salut Laboral, sabia que no seria un camí de roses. Ja tenia referències de que és un càrrec sacrificat al que se li han de dedicar moltes hores. Es possible que més d'un treballador de Ferrocarrils pensi que els sindicalistes som uns vividors, jo no puc parlar de la resta, però si puc parlar de com ho fem a SEMAF, i puc desmentir aquesta idea. Jo dispo de 40 hores mensuals de relleu per fer les meves labors sindicals, a part de les reunions com a delegat sindical. Cada mes tinc reunions de comitè de delegats de prevenció de les diferents línies (Barcelona-Vallés i Llobregat-Anoia), aquestes s'alternen cada mes entre comitès de seguretat i salut laboral i comitè de seguretat a la circulació, a més a més, cada tres mesos tenim reunions on només anem els delegats de prevenció. També vull comentar que des de SEMAF soc l'única persona encarregada per anar a totes aquestes reunions, donat que com no tenim tanta representació sindical no podem delegar en altres persones com si que ho poden fer els altres sindicats amb una major representació al Comitè d'Empresa.

De les meves 40 hores mensuals de les que dispo m'encarrego de fer labors sindicals. He realitzat visites a la línia per veure temes que s'han tractat o simplement per veure com està l'estat d'algunes instal·lacions que no havia vist mai, com el port o les mines de Súria i Sallent. Actualment encara em resta pendent realitzar una visita a la línia Barcelona-Vallés, ja que no soc maquinista en aquesta i no la conec. També he anat a assemblees del meu sindicat, reunions, executives i fins i tot un seminari a una universitat de Madrid realitzat per Semaf relacionat amb la protecció civil en el càrrec de maquinista.

El tema que realment vui tractar és relatiu a la visita que es va fer la nit de l'11 al 12 d'abril relacionada amb la convocatòria de vaga que SEMAF va fer en relació amb l'incompliment de l'acta d'agent únic del 2007. La visita es va fer amb una composició doble de 213 per el ramal de Manresa i allò que es pretenia era mirar els punts que prèviament s'havien acordat en un comitè extraordinari de seguretat en la circulació.

Els punts més rellevants que hi havia eren els punts de difícil evacuació dels túnels i ponts, la il·luminació dels túnels i la senyalització, del tancat de la línia i dels circuits tancats de televisió de les estacions en corba. Dins de tots aquests punts els que més preocupaven eren les possibles evacuacions en doble composició amb un sol agent en túnels i ponts i els circuits tancats de televisió de les estacions.



El primer punt radica en que no es pot fer una evacuació satisfactòria en un túnel o pont amb només un agent en el tren. La coordinació entre el maquinista i el passatge de dos composicions seria nul·la i a més a més, l'adequació del terreny en túnels i ponts no resulta apropiada per poder fer l'evacuació de forma satisfactòria. L'altre punt important és el relatiu als circuits tancats de televisió a les estacions en corba, o més aviat, els monitors de les andanes, donat que aquests no tenien una bona visibilitat. Aquest ja era un problema de fa temps, doncs els maquinistes s'han anat queixant repetidament, però el que sí sabem és que aquests monitors no han tingut cap manteniment, s'han anat deteriorant al llarg del temps, ja no tenen tanta retroil·luminació, estan bruts i gairebé no es veuen les imatges de dia, tant si hi ha poca com molta il·luminació.

Després de tota la recollida de dades i següents comitès amb l'empresa, aquesta va decidir, per un o per diversos incompliments de l'acta de 2007, que des de el dia 6 de maig, en les circulacions amb doble composició pel ramal de Manresa, aniria un agent d'acompanyament, entre d'altres coses, per donar la sortida als trens en estacions en corba i visibilitat nul·la.

Finalment, vui aclarir que això no és una victòria de SEMAF, és una victòria en la seguretat de la nostra empresa, gràcies en part a tots els treballadors i un acte de responsabilitat per part de la nostre empresa. Des de SEMAF continuem animant a tots els treballadors d'FGC perquè avisin d'allò que està malament, com és el cas de molts maquinistes que demanaven agent d'acompanyament per que sabien que les condicions que hi havia en el ramal de Manresa no eren les idònies. Ara els vostres reclams s'han escoltat, esperem que això duri.





# La locomotora pregunta tú respondes

Que corren tiempos difíciles es algo que sabemos todos y que nos desespera no saber hasta dónde llegaremos con esta situación.

Pero cuando leemos noticias esperanzadoras sobre la empresa en la que trabajamos nos descoloca y no entendemos por qué llevamos tantos años arrimando el hombro sin ver ninguna recompensa. Y ya no sólo eso, si no que seguimos recibiendo noticias que nos meten miedo en el cuerpo.

El pasado mes de marzo pudimos ver en varios medios que se han reducido los gastos y se ha pasado de 94,4 millones a 92,9 y que se incrementaron los ingresos de los 80,5 millones a 83.

A pesar de la grave situación de paro que hay en nuestro país, el índice de cobertura cubre los gastos de la explotación con un récord del 89,32% con lo que se pudo reducir las aportaciones de las administraciones en 8,6 millones. Un récord histórico de la compañía que la sitúa entre una de las mejores del sector del transporte.

En los dos últimos años este índice de cobertura ha mejorado el 9,94%.

El propio Conseller de Territori Santi Vila reconoce que se ha reducido el gasto público con estos resultados que considera bastante satisfactorios, pero también dice que hay que continuar avanzando. Y nos preguntamos, avanzando hacia dónde. Nuestro poder adquisitivo no sólo no avanza sino que cada vez va a peor. El Señor Santi Vila comenta también que FGC está muy bien posicionada hacia retos de liberalización y para gestionar servicios ferroviarios vinculados a Rodalies. Y yo me pregunto si esto es bueno o malo para los empleados de FGC, cuáles son los pros y los contras, y porqué nadie nos va a explicar nada, sólo se van a dedicar a seguir estrujándonos.

La reducción de gasto no ha repercutido en la prestación del servicio, que ha seguido manteniendo unos elevados niveles de valoración. Recordemos que el índice de satisfacción del cliente está en el 71,38%, el índice de control de calidad está en el 98,6% y el índice de puntualidad está en el 99,46%.

Además, según los indicadores de International Suburban Rail Benchmarking Grup, sitúa a FGC en el primer lugar en control de fraude y la disponibilidad de parque de trenes en hora punta que sitúa a la empresa como una de las que tiene las mejores frecuencias urbanas del mundo.

En referencia al transporte de mercancías, Autometro, sociedad de FGC que gestiona el transporte ferroviario de los vehículos de SEAT entre la factoría de Martorell y el Port de Barcelona, en el que durante el pasado ejercicio transportaron 105.105 coches. Autometro transportó durante el 2012 el 58,5% de los vehículos que han llegado al puerto vía ferroviaria.

Cargometro, sociedad que transporta componentes para vehículos entre las fábricas de SEAT Martorell y la Zona Franca por vía de ADIUR y sal y potasa han mantenido los tráfico.

Ahora que ya sabemos cuál es el índice de satisfacción de los clientes, hemos preguntado cuál es el grado de satisfacción de los empleados y aquí os dejamos los resultados.

Queda claro que la gran mayoría ya desconfía que se esté haciendo una buena gestión y no ve esperanzas de mejora, ni cree en promesas de diálogo. Es mucho el tiempo que se está esperando a que algo mejore y no sólo no mejora si no que empeora.



## ¿Confiamos en FGC?

**Sandra Gonzalo Jara**  
Asesora d'Informació del SEMAF a FGC



**Rebeca Fernández**  
Asesora d'Informació del SEMAF a FGC

Está claro que para que una empresa funcione es gracias al esfuerzo de todos sus trabajadores sin excepción.

Aprovechamos para agradecer a todos los que han colaborado con la encuesta y esperamos que sigan haciéndolo en las próximas.

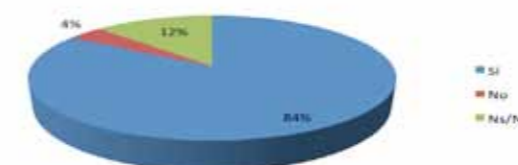
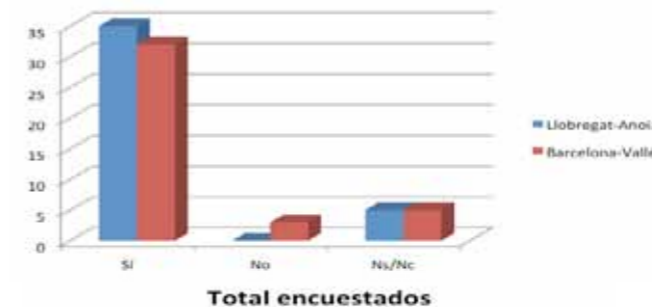
Información extraída de govern.cat

	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
<b>Total encuestados</b>	40	40
Grupo 1	20	21
Grupo 2	10	0
Grupo 3	7	12
Grupo 6	3	7

Hombres	25	29
Mujeres	15	11

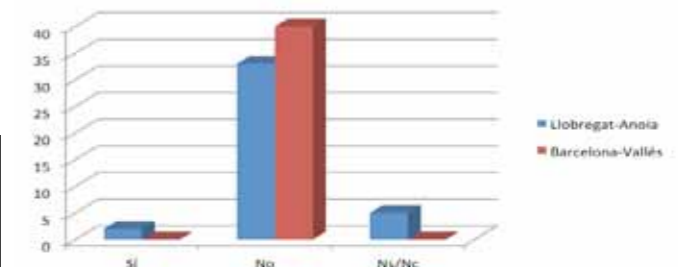
1. ¿Estarías dispuesto a hacer huelga para luchar por tus derechos?

Pregunta 1	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	35	32
No	0	3
Ns/Nc	5	5



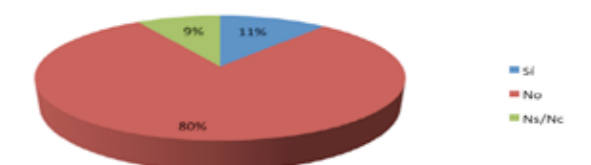
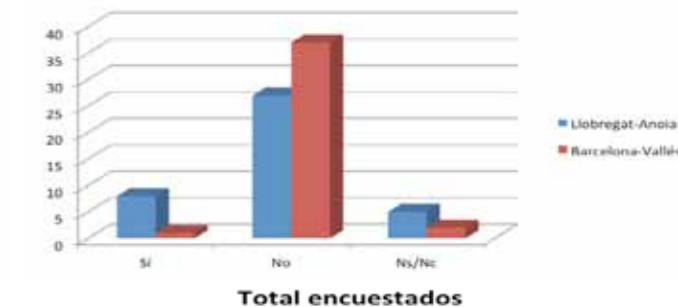
2. ¿Crees que la empresa está siendo justa ahora que ha publicado los números de 2012 y demuestra que no ha sufrido ninguna pérdida?

Pregunta 2	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	2	0
No	33	40
Ns/Nc	5	0



3. Si te dijeran que de nuevo hay que esperar y confiar en llegar a algún acuerdo ¿tendrías esperanzas de que realmente se esté estudiando?

Pregunta 3	Llobregat-Anoia	Barcelona-Vallés
Si	8	1
No	27	37
Ns/Nc	5	2



# Vaga a Vall de Núria, Setmana Santa 2013

Dos directius de l'estació de Vall de Núria van conduir el cremallera per solucionar una incidència que hi va haver durant un dels dies de vaga que van fer els maquinistes per Setmana Santa. Malgrat que des de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) reconeixen que no tenien la titulació, asseguren que era personal habilitat per fer-ho i que en cap moment es va posar en perill la cinquantena de viatgers que van transportar.

## Personal directiu de Núria va conduir el cremallera durant la vaga

Des de FGC reconeixen que no tenien la titulació però que era personal habilitat per fer-ho

Queralbs

Ruth Espuny

La vaga del cremallera que va afectar els dies de Setmana Santa Vall de Núria va provocar que personal directiu de l'estació conduís un cremallera sense tenir la titulació per tal de no fer esperar una cinquantena de viatgers afectats per una avaria a un dels trens. Des de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) han reconegut que el conductor no tenia la titulació de maquinista del cremallera, però sí que estava habilitat per fer-ho i que no va existir cap situació de risc més enllà de les altres circulacions habituals.

Els fets van passar el segon dels tres dies previstos de vaga -el 30 de març passat-, quan un tren acoblat format per dues unitats va patir una avaria. Això va obligar a dividir-les i un cop reparada la unitat es va valorar si reprendre o no la circulació prevista. Es va donar el cas que tot i que la primera unitat ja havia marxat cap a Núria, encara hi havia una



La vaga del personal de l'estació de Núria per Setmana Santa també va tenir un acte reivindicatiu a l'estació de Ribes

cinquantena de viatgers que haguessin hagut d'esperar el següent tren, que no passava fins al cap d'una hora. Segons han explicat des de FGC, en aquest moment es va considerar facilitar una solució a aquests viatgers "i es

va decidir tirar de personal habilitat, ja que els serveis mínims es van complir escrupolosament i no es van posar maquinistes de reserva perquè tots tinguessin dret a fer vaga". El conductor del cremallera va ser el cap de mate-

rial mòbil i equipaments, que ho va fer acompanyat del cap d'exploració com a ajudant de cabina, i van portar el cremallera amb els viatgers fins a Núria. Des de FGC s'assegura que aquesta decisió es va prendre per "l'antiguitat

a l'empresa, coneixements i experiència" dels dos directius, a banda que també són responsables formadors de col·lectius de maquinistes. L'empresa insisteix que per conduir el cremallera "no fa falta cap titulació ja que la formació dels treballadors és interna".

Els treballadors, coneixedors d'aquesta incidència, van adreçar una carta de

*El conductor del tren va ser el cap de material, acompanyat pel cap d'exploració*

queixa al president de FGC, Enric Ticó, per demanar explicacions sobre la forma de resoldre la incidència, i consideren que va ser una decisió errònia. Els maquinistes del cremallera de Núria van fer vaga durant els tres dies de festa de Setmana Santa, precisament dels dies amb més afluència de visitants a l'estació. El Departament de Treball va decretar uns serveis mínims del 50%, que van ser considerats "abusius" pel comitè d'empresa. Els treballadors de Núria es queixaven perquè se'ls reduïx la paga extraordinària del mes de juny, i que no se'ls respecta el conveni específic que tenen signat.

Després d'una reunió infructuosa amb la Representació de l'Empresa al Departament de Treball de Girona i, posteriorment, amb el president, el senyor Enric Ticó, l'assemblea de treballadors va ratificar per àmplia majoria seguir endavant amb la convocatòria de vaga.

Cal fer esment que la Conselleria d'Empresa i Ocupació va decretar uns serveis mínims del 50%, fet que considerem del tot abusiu i que també vulnera clarament el dret a vaga. La nostra sorpresa va ser majúscula quan vam llegir el decret de serveis mínims signat pel Conseller d'Empresa i Ocupació, el senyor Felip Puig, que decretava un 50% ja que considerava que el transport ferroviari a Vall de Núria era un servei ESSENCIAL. Però no havíem quedat que era un servei turístic? que la gent venia a Vall de Núria perquè volia? que la gent no tenia cap necessitat de venir? Doncs no.... ara resulta, sengons el senyor Puig, que som un servei ESSENCIAL per la comunitat.

Tot i així, malgrat el 50%, la gent va voler tirar endavant amb la vaga, i fer els tres dies com havíem acordat.

Per part dels treballadors la vaga va transcorre amb total normalitat els tres dies, vam fer concentracions a l'estació de Ribes-Vila a primera hora del matí, tot seguit es va fer una caravana de cotxes en marxa lenta fins a Queralbs i un cop allà es va fer un esmorzar reivindicatiu.

El fet més destacat va passar el dissabte 30 de març quan en el transcurs dels serveis mínims, una unitat acoblada GTW2/6 va tenir una averia que el maquinista va detectar, els responsables van decidir desacoblar les dues unitats i una vegada solucionada l'averia, van decidir que aquest tren circulés, però, com que el tren que feia el servei ja havia sortit, el va conduir el responsable de tallers, acompanyat per el cap d'exploració de Núria. Primerament de Ribes-Vila a Queralbs, i posteriorment de Queralbs a Núria, aquest viatge amb uns 100 viatgers. Cal destacar que ni el responsable de tallers ni el cap d'exploració disposen de l'habilitació corresponent per la conducció de trens en servei comercial, i creiem que aquesta circumstància suposa un fet MOLT GREU i que es portarà fins les darreres conseqüències.

Fa més de quatre anys que els treballadors públics de la Generalitat de Catalunya estem patint unes injustes i contínues retallades salarials. Els treballadors de FGC tampoc ens escapem d'aquestes mesures, que l'únic que pretenen és responsabilitzar a la classe treballadora d'aquest país de la greu crisi econòmica que estem vivim en l'actualitat.

Quan el Govern de la Generalitat va decretar les retallades salarials als funcionaris van ficar dins el mateix sac qualsevol treballador públic, sense tenir en compte la seva situació laboral, contractual, etc. Aquest aspecte ho hem viscut d'una forma molt evident els treballadors de Turisme i Muntanya de FGC, ja que com tots sabeu, a aquesta àrea tenim un conveni d'àmbit molt inferior al que tenen

les xarxes metropolitanas de FGC. Aquest fet no va ser determinant a l'hora d'aplicar-nos les retallades salarials, i cal remarcar que, històricament, en els aspectes positius i avantatjosos relacionats amb els convenis col·lectius, Turisme i Muntanya som diferents, som un àrea turística... però en els aspectes negatius, com s'ha vist, som tots iguals.

Una vegada anunciada la supressió de les pagues extres per aquest any 2013 els treballadors de Vall de Núria, cansats de seguir en la mateixa línia dels darrers anys, vam decidir en assemblea dir prou i convocar una vaga pels dies 29, 30 i 31 de març, en plena Setmana Santa. Mai a Vall de Núria s'havia convocat una vaga de tres dies i en unes dates tan assenyalades, però la paciència té un límit.



# La IMPORTANCIA de la PROTECCIÓN CIVIL en la PROFESIÓN de MAQUINISTA

Equipo de redacción



El pasado día veinticuatro de abril se celebró la primera jornada de comunicación para resaltar la importancia de la Protección Civil en la profesión de maquinista, el encargado de dar la bienvenida a la jornada fue Ángel Peña, Secretario de Salud Laboral del Sindicato SEMAF.

Iniciamos esta jornada agradeciendo la buena acogida que ha tenido nuestra propuesta en todas las organizaciones que hoy aquí participan y el interés de todos los ponentes en profundizar en un campo de vital importancia en el ámbito de la seguridad en el transporte ferroviario como es la Protección civil, especializado, en este caso, en como afecta a la profesión de maquinista.

La presentación corrió a cargo de Juan Jesús García Fraile, Secretario General de SEMAF, que recalcó que uno de los objetivos fundamentales de SEMAF, es propiciar que nuestros profesionales se encuentren perfectamente cualificados para el correcto desarrollo de su actividad ante cualquier situación, en el caso concreto de la Protección Civil, es esencial que los maquinistas posean los conocimientos necesarios para afrontar situaciones imprevistas, y para ello, deben recibir una formación específica, técnica y práctica.

La apertura corrió a cargo de D. Rafael Catalá, Secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, nos comunicó que el Ministerio de Fomento, consciente de la importancia de la protección civil y la seguridad, ha constituido una Unidad de Emergencias destinada a coordinar y actuar sobre todas las situaciones que afectan al ámbito de dicho Ministerio.

Expuso D. Antonio Sanjuán Linares Adjunto al Departamento de SAMUR-Madrid, sus intervenciones en emergencias ferroviarias tienen como objetivo proporcionar seguridad, regular las acciones operativas, prestar la atención sanitaria y resaltar como muy importante, acortar el tiempo de la emergencia, puesto que la rapidez es esencial para salvar vidas.

Dña. María del Carmen Vara Moral, Directora General de la Escuela nacional de Protección Civil, destacó que es función del maquinista liderar, en principio, un caso de emergencia y por tanto debe ser capaz de actuar de forma conveniente y eficaz en caso de incidentes y accidentes de explotación, incendios y accidentes con víctimas, tomar disposiciones de protección y alerta, informar sobre naturaleza y estado de mercancías peligrosas, de material e instalaciones, actuar evitando riesgos, informar de forma clara y alertar en caso de que hubiera víctimas. Para ser capaz de ejercer todas estas funciones es necesario que el maquinista tenga competencia profesional en situaciones de emergencia, para que pueda reaccionar adecuadamente es necesario que adquiera destreza, sea entrenado y sea formado de forma que pueda ejercer sus funciones con responsabilidad y autonomía.



D. Albert Tortajada i Flores, Director de Infraestructuras e Internacional de FGC, presentó un proyecto de evacuación con señalización dinámica activa inteligente mediante señales luminosas, financiado por la UE y en colaboración con el metro de Londres. Se encuentra en proceso de simulacro con ciudadanos en estaciones y consta de tres fases, evacuación con señalización convencional, evacuación con señalización dinámica y finalmente evacuación con señalización dinámica inteligente. Evaluados los resultados y optimizado el sistema, es posible y recomendable su aplicación en el ámbito ferroviario en túneles, estaciones y material rodante.

Afortunadamente, por ser el ferrocarril un modo de transporte seguro, la frecuencia de nuestras actuaciones en este campo es relativamente reducida, consideramos que debemos reforzar las estrategias aplicables para que, en esas pocas ocasiones en que se requiera de nuestra actuación, podamos cumplir nuestro cometido de una manera rigurosa y eficaz, pues de ello dependerá, en muchos casos, evitar o minimizar las consecuencias de un suceso imprevisto.

Con la realización de este seminario, SEMAF pretende profundizar en el mutuo conocimiento entre los profesionales de la conducción ferroviaria y de la Protección Civil, con el objetivo de que, posteriormente, pueda tener continuidad, desde un punto de vista puramente técnico,



en el diseño de las estrategias apropiadas para que el maquinista disponga de los conocimientos y procedimientos adecuados para el correcto desempeño de su profesión, incluso cuando las situaciones que deba afrontar sean muy diferentes de las habituales.



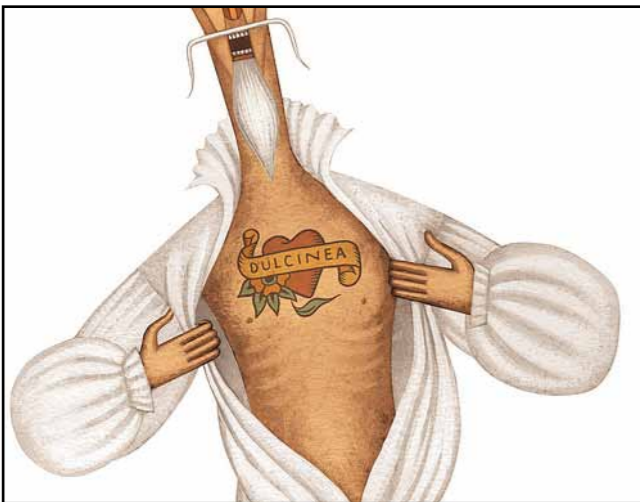
# ¡PELIGRO!! ENAJENACIÓN EN LAS VÍAS

Equipo de redacción

A veces va la vida y te sorprende, y te encuentras en medio de las vías una historia de esas que crees que ya no existen y que en un primer momento el asombro te deja paralizado, pero luego la realidad tiñe todas las historias por surrealistas que parezca. Y es que en Llobregat Anoya desde hace varios días, mejor dicho semanas, estamos sufriendo la invasión en nuestras vías por parte de un personaje peculiar y curioso. Parece sacado de una historia inventada, pero es verdad, este chico ha decidido transformarse en un Don Quijote del siglo XXI o algo parecido, ya se dedica a torear a trenes como si de molinos de viento se trataran, se mofa de los vigilantes, los policías y de otros agentes, dejando en su carrera un lado simpático y a la vez desvelando su lado más triste y humano y la historia que tras de sí lleva. Al parecer, se ha decidido a hacer esto porque su Dulcinea está atrapada entre los barrotes del psiquiátrico de Sant Boi y a él no lo quieren ingresar con ella, y ha decidido hacer méritos para poder estar juntos.



Es triste y a la vez curioso, y dejando de lado la historia también es peligroso, no hay quien le escuche y nadie consigue atraparlo. Este personaje es escurridizo como una anguila, es veloz y también silencioso como el viento, y hasta me atrevería a decir que es invisible en nuestro mundo y solamente se hace visible bajo la catenaria. Usa el carril como almohada pues se tumba en nuestras vías, lo hace inocentemente para llamar nuestra atención, pero inconsciente del peligro que eso conlleva. Parece que tiene turno de tarde pues siempre se deja ver entre las 18 y las 20'30, hora de recogerse, como si en eso simulara ser una cenicienta apresurada, y después de eso desaparece, hasta un nuevo día que decida jugarse la vida bajo nuestro cielo de electricidad para llegar hasta su amada.



Lo cierto es que los alrededores de las vías están llenos de maleza, y eso le favorece, ya que podemos decir que es el entorno lo que le enloquece y le hace desaparecer una y mil veces, se transforma en camaleón entre toda la vegetación de la vía, claro que si estuviera en el estado que debe estar quizá a este chico se le pasarían las ganas de jugar al gato y al ratón por nuestras vías.

Pobre hombre pensamos todos, es aún muy joven, pero la verdad es que la sociedad en la que vive no le favorece en nada ni lo apoyará jamás.

He iniciado estas líneas con un humor poético y sarcástico, pero la verdad es que me preocupa la seguridad de este chico y de todos los que trabajamos en Ferrocarrils y también el tráfico de trenes. No puede ser que se ocupen las vías y no nos avisen, ya hemos estado a punto de arrollar a compañeros varias veces y ni siquiera nos informan de que ahí hay gente. Todo para que no paren los trenes, pues en este caso el chaval no importa, es un pobre desgraciado con vida corta, y parece ser que cuando estamos los trabajadores de Ferrocarrils tampoco importamos ya que somos un número más. A mí me preocupan todos, pues son seres humanos, y si se tienen que parar los trenes, que se paren, primero son las personas.

Realmente ya no sé quién está más loco, el chaval que quiere ir con su amada y busca motivos para ello entre las vías o las personas que lo consienten y no ponen remedio a esta osadía.

# Paellada en "Can Cases"

Para volver a reunirnos y disfrutar de otro día en compañía de la familia y los compañeros, organizamos un concurso de paellas en Can Cases el sábado 1 de junio.

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

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

**CONTACTA**

**JORDI GIMÉNEZ**

**ISABEL LÓPEZ**

**SANDRA GONZALO**



“La mitad del mundo tiene algo que decir, pero no puede; la otra mitad no tiene nada que decir, pero no calla.”

**Robert Lee Frost**

“Es mejor tener la boca cerrada y parecer estúpido que abrirla y disipar la duda.”

**Mark Twain**



*Nous trens de la sèrie 113*

*L'adquisició d'aquest nou parc mòbil permetrà a FGC modernitzar la flota, ampliar la capacitat de transport per tractar-se de trens de 4 cotxes en lloc dels 3 actuals, reduir les despeses de manteniment i absorbir la demanda que suposaran els perllongaments de Sabadell i Terrassa, així com substituir de manera progressiva fins l'any 2015 la major part dels trens de la sèrie 111 de la línia Barcelona-Vallès.*



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

