

LA LOCOMOTORA



Sumari

Pàg. 3 i 4

Nada de nada

Pàg. 5

Cerrado por reformas

Pàg. 6 i 7

Elecciones en el grupo Renfe

Pàg. 8 i 9

Difama que algo queda

Pàg. 10 i 11

Regularitat, seguretat, confort

Pàg. 12, 13 i 14

Criteris de formació

Pàg. 15

La
Pàg. 16, 17 i 18

Descobrint a

Pàg. 19

Elecciones a delegado
en Montserrat

Pàg. 20 i 21

La locomotora pregunta
tú respondes

Pàg. 22

Quiénes somos y qué
hacemos

Pàg. 23

Irreductibles

EDITORIAL

VA DE SEGURIDAD, OIGA

Una explotación ferroviaria, segura y eficaz, debe implantar procesos de mejora continua y tolerancia cero en los niveles de riesgo. La seguridad en la circulación descansa tanto en las instalaciones de seguridad como en los agentes que intervienen en ella y es deber de toda empresa ferroviaria no sólo detectar y, en su caso, corregir, sino prever dichas situaciones para minimizarlas y así evitar que provoquen incidencias y accidentes.

Desde el presidente hasta el último empleado sabemos que nuestra función es transportar mercancías y viajeros en condiciones seguras y eficaces y dando por sentado que todos los que trabajamos en el ferrocarril tenemos muy claro que el primer párrafo de este editorial es de obligado cumplimiento para el desempeño de nuestro trabajo, no podemos entender cómo no se tiene en cuenta en determinadas ocasiones.

El correcto mantenimiento de la infraestructura influye de forma directa en la seguridad en la circulación y creemos que no se está actuando con toda la eficacia que requiere tener las vías en condiciones óptimas. Y así, algún cambio de vía, ya denunciado con anterioridad ¿volverá a sentirse incómodo con el paso de uno de nuestros trenes y optará por quitárselo de encima enviándolo al suelo?, y así, ahora que llega el verano ¿volveremos a encontrarnos con que algún carril de determinada línea, ya denunciado con anterioridad, no soportará el calor estival y perderá su condición de línea recta formando un garrote que enviará al suelo otro de nuestros trenes? Esperemos que no, por la cuenta que nos tiene.

Otro aspecto que nos preocupa, aparte de las instalaciones, es el factor humano, la preparación profesional de los que trabajamos conduciendo trenes se basa en una sólida formación y en unas óptimas condiciones psicofísicas, estos dos factores conforman nuestra profesionalidad y si de profesionalidad hablamos ¿podemos asegurar que un habilitado por la vía rápida, que conduce trenes a tiempo parcial, con una formación muy de andar por casa y no por las vías, está suficientemente capacitado para cumplir con los estándares mínimos de seguridad y eficacia? Esperemos que sí, por la cuenta que nos tiene.

Desde SEMAF nunca nos cansaremos de reivindicar que todos los que conducimos trenes somos maquinistas y sólo maquinistas y debemos ejercer nuestra profesión el 100% de nuestro tiempo de trabajo, que para desempeñarla correctamente debemos estar formados adecuadamente con cursos eficaces y reglados, que la polivalencia puede funcionar en un supermercado, pero que no vale en una profesión que requiere un nivel muy alto de seguridad.

NADA DE NADA



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

Como era de esperar, antes de las elecciones todo eran promesas de convenios, pagas y buenas negociaciones, ya han pasado 7 meses desde que se produjeron y ni siquiera se ha constituido la mesa del convenio, inusual aun en los peores años de la crisis. No hemos cobrado nada de la paga extra que nos quitaron en 2012, nos abonaron 44 días de ésta pero se fueron de la misma manera. Seamos sinceros con nosotros mismo, a esto se le llama maniobra de despiste, te digo que te doy y te hago el favor de quitarte una cosa que ellos dicen debes y ... nada por aquí nada por allá ¡magia! ese pequeño capital que ibas a percibir sólo ha sido un reflejo en tu nómina, pero que tengamos todos claro que otras nóminas del sector ferroviario ya cobraron esa paga de forma íntegra en 2014.

Para mí es decepcionante pertenecer a una empresa que nos presta dinero cuando le parece y nos lo quita cuando le conviene, nosotros trabajamos por un sueldo, y si nos prestan algo debe ser siempre con nuestra aprobación igual que si se cobran esa deuda, queremos elegir por lo menos en estos aspectos. Cabe decir que desde Semaf solicitamos que no se hiciera efectiva esa deducción en nuestras nóminas hasta que la empresa lo comunicara con los empleados y además lo justificara. Evidentemente no tuvieron a bien responder si quiera.



Lejos han quedado ya las reivindicaciones del 0'82% del plan de productividad que no nos abonaron en 2012, y como no, el 5% que nos quitaron en 2010. Yo me pregunto, y debo ser el único, de qué nos sirve tener un sindicato que controle la mayoría del Comité de Empresa si luego no se preocupa de los expolios a toda la plantilla, al paso que vamos no se moverán hasta que vuelvan a acercarse las elecciones sindicales, dentro de tres años y medio.

Así mismo, siguen agraviados los agentes de estaciones y los operadores del CTC de noche, no se está luchando por ellos, la empresa mezcla agravios con propuestas y excesos de plantilla en las negociaciones, y algún sindicato olvida estos agravios por no molestar a alguno de sus afiliados, negro lo tienen éstos pues hace muy poco que les han votado y de momento aún falta mucho para que les vuelvan a necesitar en las urnas.

En Semaf, una de nuestras principales preocupaciones como sindicato es la mala formación que se da a los nuevos maquinistas y habilitados a la conducción, lamentablemente los sucesos nos avalan. En los últimos años los accidentes más graves han sido protagonizados por personas prácticamente nuevas en sus habilitaciones y con pocas horas de conducción. Lo cierto es que con estos datos sobre la mesa la empresa debería plantearse seriamente si el actual sistema implantado, tanto de polivalencia como de formación, son realmente válidos en una empresa que se dedica al transporte de viajeros y donde debe primar siempre, por encima de todo, la seguridad.



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

Col·laboració especial:
Antonio Román Reina

Disseny i Producció:
S.E.M.A.F.

Equip de Redacció:
Jordi Giménez
Charo Ramírez
Carlos Arenas
Carlos Blanco
Jordi Contreras
Oriol de la Vega
Maribel Zamora
Daniel Benavides

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. ©

CERRADO POR REFORMAS

SEMAF no puede aceptar que se recorte en horas de formación prácticas, como se ha hecho en los últimos años, ni que se ignoren los acuerdos firmados con la empresa en materia de conducción con agente único, porque como hemos podido comprobar, la suma de estos dos factores es igual a accidente, y aunque detrás de estos accidentes siempre hay un error humano, la empresa también falla, con los trabajadores y con los clientes.

Es muy ruin por su parte descargar sobre los trabajadores todas las consecuencias de los accidentes y obviar después su parte de responsabilidad por haberles formado mal o por no cumplir con los acuerdos vigentes que afectan tanto a la circulación de los maquinistas y habilitados noveles que deben ir siempre acompañados por supervisores en sus primeras circulaciones por los ramales de ME-IG y ME-MA, o supervisar que las prácticas las den solo los maquinistas con más de 2 años de experiencia y no habilitados y agentes de estación que ocasionalmente llevan trenes. Todos estos incumplimientos sumados a las pocas horas de formación práctica son los motivos que inciden directamente en la seguridad de la circulación de los trenes, aunque la empresa mire para otro lado.

Es del todo incongruente formar a un maquinista o habilitado y dejarle sin conducir un mes después de aprobar el examen práctico, o ponerle solo uno o dos turnos de conducción de 4 horas al mes. Por todos los entendidos en formación y docencia es sabido que para poder coger experiencia se tienen que conducir varios días seguidos y con turnos de 8 horas, porque aunque al principio resulta agotador para los trabajadores por el alto nivel de concentración que se necesita, se ha podido constatar que se aprende y memoriza el trazado de la vía con más facilidad que si conduces un día al mes.

Finalmente quisiera aprovechar estas líneas para reivindicar más seguridad en nuestros trenes, por supuesto que ésta va siempre unida a una buena formación de los maquinistas y un reconocimiento a esta categoría, que solo puede darse con el nombramiento de ésta a todo el personal que conduce trenes en FGC, además de cumplir con ello con las directrices del Comité de Empresa en su ley ferroviaria, sin duda alguna puedo decir que si esto pasara y se cumpliera nos haría a los maquinistas de Ferrocarrils de la Generalitat mejores y más profesionales.



Antonio Román Reina
Maquinista B-V

El mes de enero de este año 2015 ha sido uno de los más productivos en cuanto a noticias se refiere de la última década.

UN DRAMA

Todo comenzó cuando una "loca" de amor se tiró al tren para protestar contra el desamor que le profesaba el que ella ingenuamente creía que era el amor de su vida, y todo por que el "chorvo" un día le susurró meramente al oído: *el amor de mi vida eres tú*.

UN REALITY

A continuación un esperpéntico reality, el policía que abandonó *Loca academia de policía* para convertirse en guionista, productor, director y protagonista de una película con suspense... "Un paseo por (la cara) el ferrocarril".

EL CAMBIO CLIMÁTICO: UNA NEVADA

Una nevada que según los chicos de CCOO, siempre tan optimistas, augura un año de bienes. Hace treinta años que veo nevar copiosamente sobre FGC y cuando no es por una causa es por otra que la cosecha acaba echándose a perder, y las ilusiones también.

EL MURO

Y cayó lo que tenía que caer. El cierre temporal o definitivo de la oficina para colocar a dedo parientes y amiguetes.



El cierre de este chiringuito tan peculiar. Sí. Porque en este chiringuito no se servían paellas y sangría, ni raciones de calamares o boquerones, se servían contratos de trabajo a la carta.

Su cierre me parece una medida muy acertada que con el paso del tiempo nos beneficiará a todos y todas. Aunque a mi entender llega con 25 años de retraso, nos habríamos evitado pérdidas irrecuperables, no sólo materiales también laborales, sociales, profesionales y culturales.

La historia, salvo que esté manipulada, no miente, ésta nos dice que Franco nos trajo las pagas de 18 de julio y Navidad y también los mercadillos. Pues bien, esta oficina ha funcionado como cualquier mercadillo **SIEMPRE A LA BAJA**. Duerme que aquí la mercancía no son la morcilla malagueña, sábanas de franela o pimientos del padrón. Que somos usted y yo y ella.

Así se explica que nuestros representantes legales de tanto mercadillear han convertido al maquinista, una de las profesiones más valoradas en el mundo, en un híbrido mitad maquinista y la otra mitad vigilante de máquinas tragaperras. Para maquillarlo le han dado el nombre de agente de estaciones.

Otra trastada que no tiene nombre ha consistido en separarnos en grupos, como si fuéramos animalitos de granja, y a cada grupo se le dé un tratamiento diferenciado con el firme propósito de que jamás nos unamos.

Y nosotros como si no fuera con nosotros, tan felices jaajajajaj jijijijiji jo jo jejeejeje reimos todos.



ELECCIONES SINDICALES en GRUPO RENFE

Equipo de Redacci3n

El pasado tres de marzo fueron celebradas las primeras elecciones sindicales desde la creaci3n del Grupo Renfe conformado por las sociedades Renfe-Viajeros, Renfe-Mercancas, Renfe Fabricaci3n y Mantenimiento y Renfe Alquiler de Material Ferroviario.

Cabe destacar el elevado ndice de participaci3n, muy pr3ximo al 90%, pues supone el fiel reflejo de la voluntad de los trabajadores de tomar parte en la elecci3n de sus representantes, dado el complejo escenario que se plantea en el Grupo Renfe para nuestro futuro m3s cercano

La jornada electoral se desarroll3 con normalidad, si exceptuamos las incidencias producidas en relaci3n al voto por correo que se produjeron en alg3n ambito, desde SEMAF ya se han iniciado las diligencias oportunas para denunciar estas anomalas cuyas consecuencias est3n todav3a por determinar.

SEMAF ha sido el sindicato m3s votado, revalida su condici3n de sindicato mayoritario lograda en las pasadas elecciones sindicales celebradas en 2011, obteniendo el respaldo del 30% de los trabajadores que han ejercido su derecho al voto, una vez m3s casi el total del personal de conducci3n hemos decidido que nos represente quien sabe defender nuestros derechos, una vez m3s hemos depositado nuestra confianza en nuestro sindicato.

Resulta relevante que SEMAF haya contado con un apoyo superior en n3mero de votos al obtenido en el proceso electoral anterior; a pesar de la reducci3n del n3mero global de trabajadores del Colectivo de Conducci3n en este per3odo, a3n cuando se ha incorporado el personal de Ancho M3trico.

Con este resultado, el Comit3 General del Grupo Renfe queda compuesto por:

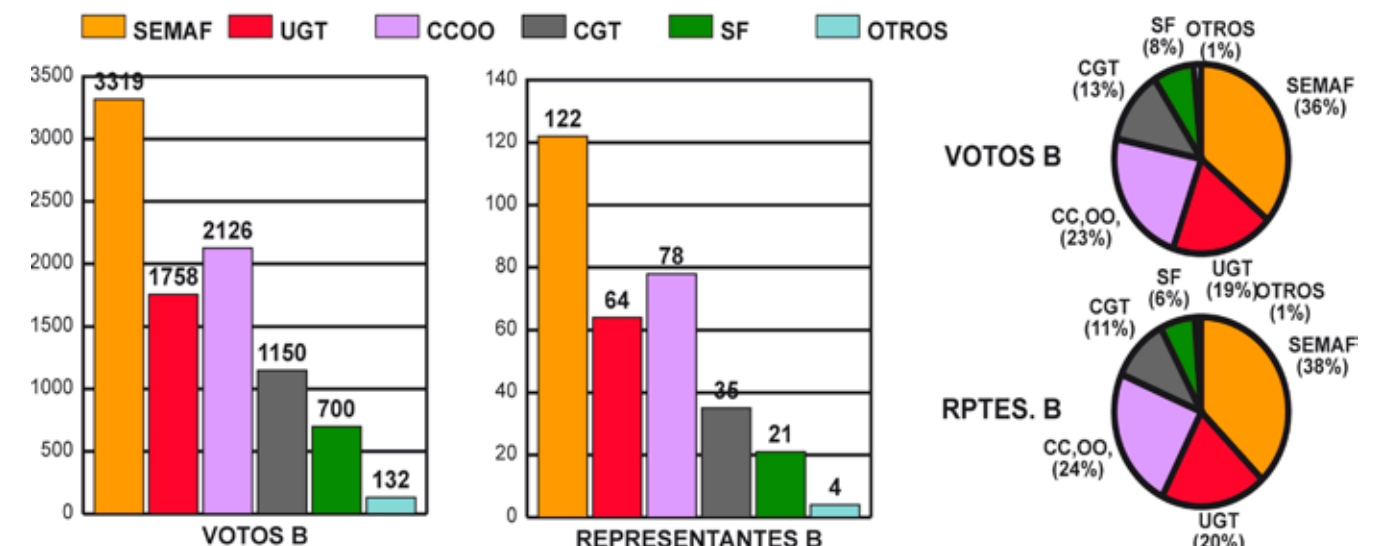
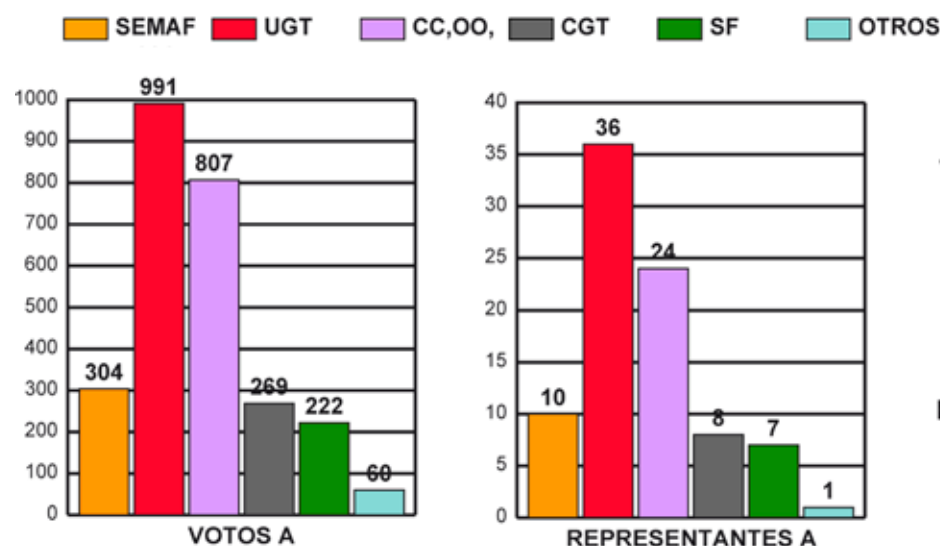
- 4 miembros de SEMAF
- 3 miembros de CCOO
- 3 miembros de UGT
- 2 miembros de CGT
- 1 miembro de SF.

El alto nivel de participaci3n permite afirmar que dicha composici3n, que reproduce exactamente la existente hasta ahora en el Comit3 General, es un fiel reflejo de la voluntad de los trabajadores del Grupo Renfe.

SEMAF valora muy positivamente el apoyo recibido del Colectivo de Conducci3n una vez m3s y el amplio respaldo otorgado a nuestras candidaturas, que debe servir de est3mulo para continuar en la labor de mejorar las condiciones sociales, laborales y econ3micas de nuestro Colectivo y para afrontar los importantes retos que debemos asumir.



De acuerdo con los resultados de las elecciones celebradas el 3 de marzo, queda reflejado en el mapa la organizaci3n sindical mayoritaria en cada circunscripci3n electoral.



DIFAMA, QUE ALGO QUEDA



Isabel López de Antonio
Secretari de Secció Sindical
del SEMAF a FGC

De un tiempo a esta parte me he dado cuenta de que la gente se queda con cualquier idea que les hayan repetido, independientemente de que sea cierta o no. Debe ser que lo hacen para darle veracidad a eso de una mentira mil veces repetida se convierte en una verdad. El tiempo acaba sentando cátedra en temas o sucesos que nunca pasaron de ese modo, y lo que más me sorprende es oírlo en boca de gente que ni siquiera estaba en esta empresa cuando pasaron hechos de los que hablan como si los hubieran vivido en primerísima persona. No sé, pero que alguien te explique su versión adulterada y subjetiva de un hecho no te dá postad para llenarte la boca con cosas que no has vivido, o al menos hazlo con un mínimo de prudencia.

Será que me hago mayor, pero me dá un asco enorme oír a gente que lleva tres días y cuatro noches en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya explicando lo que pasó en cosas como el accidente de Provença o la huelga de 2005. Será que he ido agotando la poca paciencia de la que disponía y me queda muy poca ya para escuchar según qué gilipolleces. Entre otras cosas me revienta la cabeza escuchar a algunos habilitados diciendo que lo de maquinista es el mejor puesto de trabajo de la empresa porque te sientas a subir y bajar una palanquita y cobras superior categoría, sé que no debería incendiarme con esta gente y que parte de la culpa de esta actitud es de la empresa con esta teoría suya de todos valen para todo y para nada, pero desde luego que soy incapaz de llamar compañeros a esta gente que trabaja tan mal y espero que cuando les llegue grupo I no sea de maquinistas o dejen



de pensar así para ser un poco más profesionales, por la cuenta y seguridad que nos trae a todos. Además cuando ese día llegue y la mayoría de gente de grupo I maquinistas sean subidores de palanquitas desde luego nos podrán rebajar, incluso cercenar el sueldo y la categoría, porque finalmente la empresa no tendrá un profesional delante sino un cobrador de final de mes profesional. Y ni pensar quiero en el día que llegue una avería, festival del humor, su gestión será digna de una deformación propia de Fgc junto con el poco interés personal, ya lo van demostrando en cómo dejan las unidades, y en no leerse ni una circular, por eso dejan las puertas abiertas de todos los laterales ahora en PC porque les suena que algo así han leído en un chat de whatsapp... Supongo que viven felices en la estupidez y en la idea de que cuando la cagan, que es a menudo, estará el sindicato mayoritario para

canjearles el chocolate, de eso viven, aunque les van cayendo expedientes uno detrás de otro, porque la empresa puede tener ese chanchullo con los sindicatos mayoritarios pero un poco de decencia a veces les queda, y ya no les pasan más hostias a tanto reincidente. Desde luego no diré que esto sea grupal, o sea, por pertenecer a un grupo eres un feliz de la vida y a grupo I eres un megacrack, para nada, de verdad que hay gente muy buena y preparada en grupos habilitados, y además trabajan en todos los puestos de maquinista y acaban dominando muchos temas, pero es porque les interesa, otros da igual donde estén que no se enterarán de nada, meses después de ser maquinistas aún no saben qué es un garrote...

Volviendo a las mentiras subjetivas que acaban convirtiéndose en anécdotas de comedor, diré que ni todo es negro ni blanco, generalmente todos los hechos tienen tras de sí una historia, lo que pasa es que normalmente no nos interesa prestar atención a los detalles menos morbosos de cualquier historia.

A Semaf les ha interesado vestirlo con piel de lobo, verter mentiras y rodearlo de historietas y etiquetas negativas para que así inconscientemente y sin tener una idea real propia, se relacione con algo minoritario y negativo. Y es ahí cuando vuelvo a flipar con gente que lleva aquí meses y me explica que Semaf es el anticristo... a ver almas cándidas, que a mi me parece estupendo que seáis del sindicato, partido político o religión que os dé la gana... pero si eso intentad tener ideas

propias, básicamente que estar afiliado sin llevar un día en esta empresa no me parece el signo de mayor libertad de pensamiento del mundo. Cuando uno ya lleva un tiempo en esta empresa o donde sea, cuando ya ha tratado con lo que tiene alrededor y puede hacerse una idea... pues entonces que por convicción se meta donde quiera, pero por interés... te quiero Andrés... pues... vaya especie de gente nos rodea.

Y con esto obviamente no diré que estar en Semaf es mejor que estar en otro sitio, evidentemente que para mí sí lo es, pero sí puedo decir que los afiliados de Semaf lo son porque creen en su trabajo y en hacer de él una profesión, se afilian normalmente cuando llevan tiempo en la empresa y cuando ven como se funciona aquí, en el corral de la Pacheca, y eso a mí ya me sirve como motivación para hacer las labores de Semaf y luego irme mis ocho horitas largas a trabajar, porque sí es cierto!!! en Semaf curramos de rojo... ohhhhhhhhhh perdón, me estoy partiendo la caja de pensar... no sé como no les cabrea a las mamis y papis que no pueden ver a sus peques estar currando de tarde, por ejemplo, mientras le pagan a su relevado sindical el estar con su hijo en casa... porque por la tarde no asoman la nariz ni un día, claro se está en casa mucho mejor con tus peques ya si eso me paso por la mañana que para eso tengo la guardería.

En fin, las mentiras son baldosas amarillas que nos llevan por el camino de la estupidez, por suerte yo siempre he sido de caminar a dos palmos del suelo, porque como dice una amiga muy sabia, nunca hay que dejar de ser pequeño.



Regularitat > seguretat > confort



Jordi Contreras
Maquinista BV

Este artículo simplemente es la opinión, o visión, desde otro puesto de la pirámide empresarial, aunque una imagen puede parecer distinta dependiendo de la posición en la que nos encontremos.

En un servicio ferroviario hay valores y conceptos tan básicos que no se deberían olvidar, ni tampoco cambiar su orden de prioridad, pero parece que desde la dirección de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya o desde el área de "Producció" se está descuidando el orden de unas pautas esenciales.

Empezaré por el nombre, precisamente el área cuyas funciones son estrictamente ferroviarias tiene asignado un nombre (Producció) como si se tratara de una empresa del sector secundario. Las personas que pertenecemos a estaciones o trenes no realizamos trabajos de transformación ni de producción de bienes, sencillamente prestamos un servicio a la sociedad, puesto que una empresa ferroviaria pertenece al sector terciario, es decir, somos una empresa de servicios. Si llamamos a las cosas por su nombre menos confusión crearemos.

Una empresa de servicios como la nuestra, puede tener una buena imagen o incluso buenos resultados, pero un solo accidente que ocasione daños personales haría cambiar esa buena imagen durante años, además de las responsabilidades que conlleva. Por este motivo, no hay nada mejor que una buena formación e información. Si observamos el Reglamento de Circulación veremos que es del

tamaño de un tebeo, en cambio, la Documentación Complementaria al Reglamento parece el libro gordo de Petete y, además, cambiante para que entre la primera publicación y la última revisión podamos confundir conceptos. También, tenemos las Instrucciones de Circulación y sus anexos, los Procedimientos Operativos, las Órdenes de Servicio, los Avisos. En fin, los papeles de Salamanca seguramente ocupen menos espacio. Lo normal sería tener un Reglamento amplio y conciso para no crear dudas sobre su aplicación, el exceso de información y de cambios sobre normas puede provocar confusión.

Otro tema a observar, desde otro ángulo de visión, es la polivalencia. Los trabajadores, al igual que las personas, no todos sirven para todo, pero sí todos sirven para alguna cosa. Y conociendo a nuestros gestores, algún tipo de ahorro tiene que generar tal despropósito, bien sea a través de las cuotas de la Seguridad Social o en retribuciones. En las empresas donde la polivalencia es por necesidad imperativa, que puede darse el caso, se realiza en sentido descendente, es decir, trabajadores de una categoría ocupan temporalmente puestos de categorías inferiores, asegurando así que el trabajo se realizará con la profesionalidad requerida. En el supuesto de un accidente, me pregunto yo si entenderán las familias de las víctimas que el maquinista no era maquinista sino habilitado a la conducción, o que solo conducía esporádicamente porque así, los gestores de FGC, se ahorran unos eurillos en las cuotas de la Seguridad Social o en los salarios.

Si cambian el orden de las prioridades, puede que estén colaborando a provocar incidentes, comentaré tres, como ejemplo.

EL PRIMERO

Unidad doble apartada en Quatre Camins que ultrapasa una señal al dirigirse a la contravía. Esta estación antes de ser renovada tenía señales repetidoras (señalizaban verde o amarillo) para paliar la falta de visibilidad debido a la longitud de sus vías y no estar en línea recta. Establecer ahora una limitación temporal de 20 km/h cuando se circule a contravía no genera más seguridad sino incertidumbre, ya que no se ha informado qué problema existe en el sistema de señalización para reducir la velocidad en toda la línea.

SEGUNDO

Unidad doble averiada en Martorell Vila, un problema en el acople deja una unidad con seis viajeros en dicha estación, al maquinista se le ordena que continúe dejando abandonada la unidad y los viajeros. Estamos para servir a

los viajeros no para hacer carreras con los trenes ¿o acaso cinco minutos son más importantes que la protección de seis viajeros?

TERCERO

Descarrilo de un tren saliendo de vía cuatro de Plaça Espanya, si hubiera provocado daños personales ahora nos estaríamos preguntando ¿Por qué la salida estaba en amarillo? ¿Cuántos metros deja avanzar la señal en amarillo de vía cuatro? ¿Cuántos segundos se gana al hacer un itinerario de vía cuatro, abriendo la señal en amarillo? ¿Merece la pena avanzar 80 metros para detener el tren dentro de un túnel? Respondan a las preguntas y saquen sus propias conclusiones.

No olviden que en el tráfico ferroviario los medios técnicos no garantizan plenamente que no se puedan producir errores humanos, por lo tanto el factor humano continúa teniendo una función relevante. La seguridad antes que la regularidad.



CRITERIS DE FORMACIÓ



Carlos Arenas Soto
Delegat de Salut Laboral
del SEMAF a FGC

Feia temps que no escrivia en la revista, suposo que perquè no he vist que fos el moment, però fent una reflexió interna crec que ja calia. En aquesta ocasió em vull estendre una mica amb la formació que tenim els agents que treballen a FGC, més concretament en la formació de maquinista però sense deixar de pensar en la resta. Tota aquesta reflexió que faré ve una mica esdevinguda arrel dels fets del descarrilament de Plaça Espanya. No vindré a relatar els fets amb detalls, tothom a hores d'ara sap el succés, però si m'agradaria que la gent es llegís amb calma aquest escrit, el llegís profundament fent també una profunda reflexió, més concretament amb la part final del escrit, cosa que no farà canviar la idea de la gent, doncs o la gent ja ha fet aquesta reflexió centenars de vegades i és conscient, o no sap fer

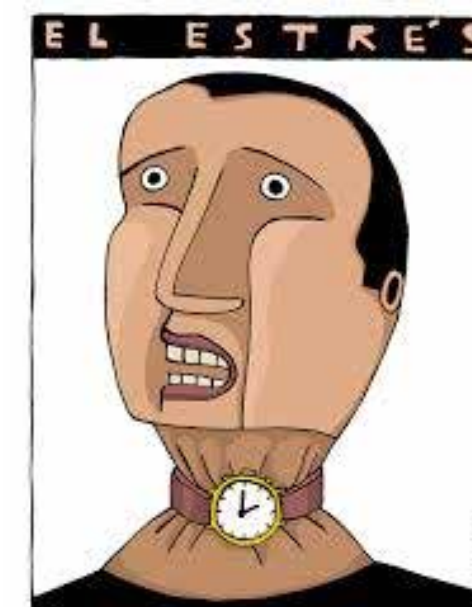
una profunda reflexió o fins i tot a molts els importa més els diners que qualsevol acte de responsabilitat. Començaré centrant-me en la repercussió que té la formació de maquinista en cadascun dels agents que hem anat entrant a FGC, una formació que al llarg del temps ha anat patint diverses variacions, variacions aquestes que poden tenir repercussions als futurs maquinistes. Vull deixar ben clar que tinc opinions diferents en les tres parts que tenen a veure amb una formació com aquesta (si, tres parts que anireu veient al llarg d'aquest escrit), el que és la part teòrica, el que és la pràctica i la part psicològica, una part de la que mai es parla, una part que caldria també una formació externa però que a hores d'ara nosaltres mateixos som els nostres propis formadors.



La teòrica és una part que es podria discutir més o menys, de ben segur que molts pensaran que les hores que es dediquen a la part teòrica són poques i fins i tot mal organitzades, jo també n'estic d'acord, penso que les hores són insuficients, fregant d'alguna manera una quantitat d'hores massa justa. On hi caldria que ens centréssim és en la qualitat d'aquestes hores de formació teòrica, una reorganització de la qualitat per la qual l'empenta d'aquesta formació teòrica fos contundent als alumnes, una formació que es reflexés en les hores de pràctiques, perquè no s'admet que s'arribi a les pràctiques sense tindre tots els conceptes clars i ben definits.

Algunes propostes ja s'han donat en diverses ocasions, sobre tot per millorar la qualitat d'aquestes hores de formació teòrica, com és tindre formadors específics per als diferents cursos, doncs no serveix de res tindre a personal que en sap molt del tema però no té qualitats per formar i molt menys vocació per fer-ho. També ho és impartir els cursos de teòrica amb millors planejings de temps i millors calendaris, tots sabem que donar un curs de formació fora del horari laboral té greus inconvenients, perquè si sumem les hores de treball que tindrà aquesta persona amb les hores de formació que li esperen en el mateix dia no esperem que tingui un rendiment del 100% en dita formació, doncs es vulgui o no 12 hores dedicades a l'empresa on un treballa (sol ser el normal en una jornada habitual de feina juntament amb un curs de formació) no pot donar un rendiment eficaç, més encara si és un curs mal estructurat. La fatiga que li anirà ocasionant farà baixar el rendiment en tots dos llocs, en les aules i en el lloc de treball.

Després d'una dura teòrica en les actuals condicions, vindrien unes pràctiques que no milloren les expectatives d'aquells que la teòrica ja li fan figa. Al llarg del temps han anat reduint tant la quantitat com la qualitat, doncs no ens enganyem, per a les pràctiques continuen sent inexistents uns formadors qualificats i cal posar el mateix exemple que en la teòrica, els formadors actuals són simples maquinistes, que per molta experiència que puguin tenir no és sinònim que sàpiguen formar i menys que se'ls hi demani vocació per formar. A més tots sabem que des de que s'incentiva aquesta formació en algun cas n'hi ha qui mentre tinguin a un alumne assegut al costat ja els hi va bé en altres sentits, ja em diréu quina qualitat de formació teòrica es pot extreure d'aquí.



La quantitat, com he dit abans, s'ha anat reduint en les actuals condicions, donat que la formació va lligada al material motor al qual un s'ha format, d'aquesta depenen fer unes hores o unes altres, però si fem una freda reflexió, les hores que calen per poder conèixer i dominar una unitat de tren són irrisòries comparades amb les que calen per fer un exhaustiu reconeixement del traçat de la línia amb cadascuna de les particularitats que té. Amb això no vull dir que pel fet que passem 2 hores en la cabina d'una unitat de tren ja sapiguem conduir-la a la perfecció, sino que si un alumne necessita X hores per a saber conduir una unitat de tren a la perfecció caldrà un número proporcional d'hores més elevat per conèixer tot el traçat de línia amb totes les seves particularitats. No hem d'oblidar que les pràctiques que es realitzen es fan en una situació de completa normalitat, és a dir, en rares ocasions mentre es realitzen les hores de pràctiques les anomalies que es van estudiar en la teòrica es posen en pràctica. Encara més, la probabilitat és baixa si les hores de pràctiques són baixes. D'aquí dir també que tindre un bon formador de pràctiques qualificat que faci que es practiquin aquestes situacions simulades faria d'això una correcta formació, i no com ara que això ni es contempla en la majoria dels casos. També haig de dir que hi ha excepcions, en el meu període de pràctiques vaig ser format amb aquestes característiques de formació, és a dir, que hi ha maquinistes amb molt bons dots de formació, però això és esporàdic i sense criteri empresarial, únic i exclusivament bons dots de professionalitat d'alguns companys.

Per últim vull parlar de la formació psicològica de cadascú, o millor dit de capacitats psicològiques que cadascú de nosaltres té. Ningú em podrà negar que cada ésser humà té les seves capacitats i que per tant no trigaran el mateix en assolir els conceptes teòrics i posterior formació pràctica. He de començar dient que se'ns ha volgut fer creure que ser maquinista pot ser una cosa normal a l'abast de qualsevol persona que piqui a la porta de FGC o almenys això sembla des de la direcció d'aquesta empresa. Ser maquinista, amb comparacions odioses, és més fàcil en terme de barreres que ens trobem en la formació que treure's el carnet de motocicleta, i de motociclistes en surten a d'un bon grapat.

Ha convertit doncs FGC la formació de maquinista en una barra lliure? o formulant d'una altre mode la pregunta, és veritat que FGC té el llistó per a ser maquinista molt baix? Rotundament sí. Es sap que molta gent que exerceix la professió de maquinista ho fa sense vocació, que és un lloc de treball com altre qualsevol, però que si en el seu moment va escollir aquest lloc de treball va ser per l'extra de salari comparat amb la resta de llocs de treball als quals hi opta. D'altres casos és per imposició per part de la direcció d'aquesta empresa. Hem de pensar per aquells que no tenen vocació i poca reflexió pel lloc de treball que ocupen, que creuen que el salari que cobren ja els hi està bé per fer anar el braç esquerre amunt i avall i el dret prement botons són uns privilegiats. Està clar que no hi podem estar pensant cadascun dels maquinistes de FGC en totes les vides que depenen de nosaltres en el moment de conduir el tren, al menys no ho podem fer cada segon, el nostre cervell quedaria cremat com quan un ordinador està molt forçat.

Hem de saber què és ser maquinista, quina és la nostra funció encomanada i què fàcil pot ser espantat-ho tot. És això el que no s'aconsegueix sense un equilibri psicològic, sense una bona formació teòrica i tanmateix sense una bona formació pràctica. És aquí on demano sisplau que es reflexioni profundament sobre el model de formació que existeix en aquesta empresa. Com els successos que van haver amb maquinistes novells no eren casos aïllats (incident via única Abrera, dos trens es van trobar frontalment, descarrilaments al creuer de ME, descarrilament de sortida cotxeres de ME, xoc a GR, últim descarrilament a PE, i més que poden haver-hi si es segueix així). Aquests successos estan completament lligats a la formació teòrica i pràctica. No podem deslligar la responsabilitat que cada maquinista tenia en cadascun dels fets esmenats, però si podem afirmar que ells no eren els únics responsables dels fets.

Amb el meu escrit tampoc vull arribar al raonament equívoc de que aquells maquinistes novells que han patit un incident són culpables de no ser professionals i no ser aptes, això seria un error de raonament. Aquests maquinistes poden ser igual de bons o millor que d'altres que no els hi a passat res, però hem de pensar que cap maquinista està exempt de que li passin incidents. Hem de deixar ben clar que no tenim una bona formació teòrica ni pràctica, que malauradament aquí poc podem fer, però si podem fer un correcte raonament psicològic sobre nosaltres i pensar molt seriosament si valem per les funcions que exercim o si per contra aquestes responsabilitats ens vénen grans. Hem de pensar-ho ben fredament. Per mi, aquells maquinistes que lleixen el diari, van xatejant amb el mòbil i fan actuacions exageradament inconscients no mereixen ser maquinistes, perquè per molt que hagin aprovat la teòrica i pràctica han suspès en una actitud psicològica nefasta, no tenen responsabilitat ni ètica.



SEAMOS CONSECUENTES



Cristian Cervantes González
Asesor de Salud Laboral
del SEMAF a FGC

Por todos y todas es sabido que cada nueva promoción de ingreso en FGC va asociada a una serie de características que las anteriores no tenían. La percepción que se tiene es que la propia de cada uno, sea por el motivo que sea, siempre es la más perjudicada, pero si echamos un vistazo global vemos como promoción tras promoción es más difícil la conciliación familiar.

De vez en cuando, se vislumbra una pequeña luz al final del túnel, como por ejemplo hace unos meses, en julio de 2014, a raíz de la "exitosa" huelga del 16 de junio del mismo año, se llegó por parte del sindicato mayoritario y la empresa a un acuerdo por los motivos de los cuales derivaba el conflicto. Podríamos analizar punto por punto esa hoja y ver cómo está la situación hoy en día, pero nos centraremos solo en el punto 4 de dicho "acuerdo". Citando textualmente el apartado en cuestión dice "Previsión del Servei: S'establirà els descansos fixos per tot l'any per a tothom (qualsevol grup professional)". Buscando el significado de la palabra fijo en el diccionario de la Real Academia Española encontramos lo siguiente: 1. adj. Firme, asegurado. 2. adj. Permanentemente establecido sobre reglas determinadas, y no expuesto a movimiento o alteración. Se ha dado el caso que desde principios del año en la línea Llobregat-Anoia esos descansos fijos han sufrido alteraciones y últimamente esas modificaciones han sido sin previo aviso, solo bajo la publicación de una nueva hoja de descansos unos diez días antes de la entrada del mes siguiente. Si nos remitimos al artículo 30 del convenio colectivo " cuando por necesidades del servicio se aplaza alguno de los descansos establecidos en los calendarios anuales, la empresa abonará una cantidad de carácter indemnizador de 100€ (95€ actualmente) y estará obligada a otorgar un descanso compensatorio en los cuatro siguientes meses". Esta última parte no se está cumpliendo, se reciben unos cambios de descansos sin previo aviso y sin indemnización, los dos primeros meses del año algunas personas eran avisadas sobre esos cambios de descansos pero en los siguientes ya no se ha recibido ni una llamada avisando de eso, muchos compañeros solo se han dado cuenta de la alteración cuando han ido recibiendo el SMS de servicio para el día siguiente.

Entonces, ¿Qué hemos ganado si tenemos unos descansos anuales susceptibles a cambios sin compensación y sin aviso? ¿De qué nos sirve tener unos descansos anuales en diciembre y organizarnos si diez días antes de la entrada del mes nos varían? Y todo esto sin previo aviso.

Todos sabemos que la faena de personal no debe de ser fácil, no es que tengan una encrucijada contra el personal de producción, todos somos compañeros, todos intentamos remar en la misma dirección, debemos tener presente que cuadrar el servicio según qué días con todas las alteraciones que se pueden dar, bajas que van sucediendo no es fácil, la presión de tener que sacar el servicio si o si, sea como sea y con tanta gente a porcentajes de contratación diferentes debe ser si mas no bastante complicado, pero una llamada indicando esos cambios y negociar esos cambios de días aunque la empresa no esté dispuesta a pagar el TD correspondiente sería de agradecer. El quid de la cuestión es: ¿el sindicato que anunció a bombo y platillo los acuerdos alcanzados que ha hecho al respecto de esto?

Todos deberíamos velar para que se respete al máximo nuestro ya bastante mancillado convenio, ese que continuamente está en futuras negociaciones y nunca se negocia, solo se prorroga. Y si se alcanzan unos acuerdos, los primeros que debemos velar para que se cumplan debemos ser los trabajadores y aquellos que lo negociaron, no olvidarnos a los pocos meses. Seamos consecuentes.





- ¿Cómo fue tu entrada en FGC y de qué categorías has trabajado, año de ingreso...?

Entré en la empresa en mayo de 1983, por esas casualidades de la vida día 1 fiesta del trabajo. A pesar de que en el contrato figura el día 2, según dijeron no se podía contratar en un día de fiesta. En una empresa que se dedica en el transporte de viajeros y mercancías 365 días al año, esto fue toda una paradoja para mí, más aún cuando fui a la mili, también en día 1 de mayo de 1981.

Una vez superado el psicotécnico de acceso y un examen sobre una de las ramas a escoger entre: mecánica, electricidad o electrónica que se exigían para acceder a la formación de maquinista.

Ya con el nombramiento de maquinista se realizaban unos días de prácticas para complementar lo dado en la formación de maquinista, antes de salir a la línea.

En mi caso renuncié a maquinista ejerciendo de ayudante, para priorizar mi residencia familiar de Manresa, ya que mi residencia laboral de acceso a la empresa era Martorell Enllaç.

Antes de los dos años solicité plaza de maquinista para no perder la categoría, y por corto espacio de tiempo ejercí de maquinista en Martorell Enllaç.

- ¿Cómo ha sido tu paso por SEMAF y qué vivencias has tenido?, o explícanos los motivos que te llevaron a afiliarte y representarnos.

A lo largo del tiempo, desde 1983, he estado afiliado a otros sindicatos con representación a FGC, pero con cargos de responsabilidad solo en CCOO y SEMAF.

En CCOO estuve como vocal en prevención y en SEMAF como Delegado de Prevención.

La Seguridad en la Circulación es un tema que me apasiona, pero que en FGC hay mucho camino que recorrer, y, en mi opinión, en los últimos años hemos retrocedido significativamente en este apartado.

A pesar de que seguramente si nos basamos en las estadísticas podemos observar que el porcentaje de incidencias es bajo, esto no significa necesariamente que las cosas se estén realizando correctamente, ya que en el día a día observamos otra realidad que en un futuro no muy lejano podamos lamentar daños irreparables.

Actualmente no estoy en primera línea de representación del sindicato SEMAF, pero continuo colaborando en todo lo que me piden, y así seguiré mientras entienda, desde mi humilde opinión, que FGC no funciona como tiene que funcionar una empresa ferroviaria.

- ¿Tú que has sido Delegado de Prevención y nos has representado en los Comités de Seguridad en la Circulación y de Seguridad y Salud, cómo valoras la formación actual de maquinistas y habilitados a la conducción que tiene implantada actualmente la empresa y qué cambiarías?

Difícil respuesta a mi entender, pues es una suma de variables. Es un cóctel de despropósitos, según mi opinión, que van desde la selección de personal, la polivalencia y los conteni-

Ricard Aisa (part 1)

dos en formación, además de ser escasa y no presencial.

Esta receta mas otras pequeñas variables, como la falta de toda la documentación necesaria para un maquinista, o como que en cada promoción digamos que se baja el nivel respecto al de la anterior. Esto hace que los conocimientos que se transmiten de unos a otros sean cada vez más escasos, llegando al punto que un habilitado a la conducción no sea suficientemente consciente de su responsabilidad.

Hemos de partir de la base de que no todo el mundo vale para todo, que la especialización en principio es garantía de un nivel y una profesionalidad más elevada. Si lo que realmente quiere una empresa, como la nuestra, son las plenas garantías en la seguridad ferroviaria, la polivalencia genera el efecto contrario al deseado.

Muchas veces no se tiene en consideración que cuando alguien realiza un trabajo a disgusto sin interés y sin "ese" compromiso con la profesionalidad, el resultado acostumbra a ser decepcionante.

-Y por último, explícanos cual es tu visión actual de la categoría, sindicato y futuro...

Como ya he dicho en la anterior respuesta, las categorías y grupos profesionales deben de ser más especializados, sobre todo en lo que concierne al colectivo de Circulación y Conducción.

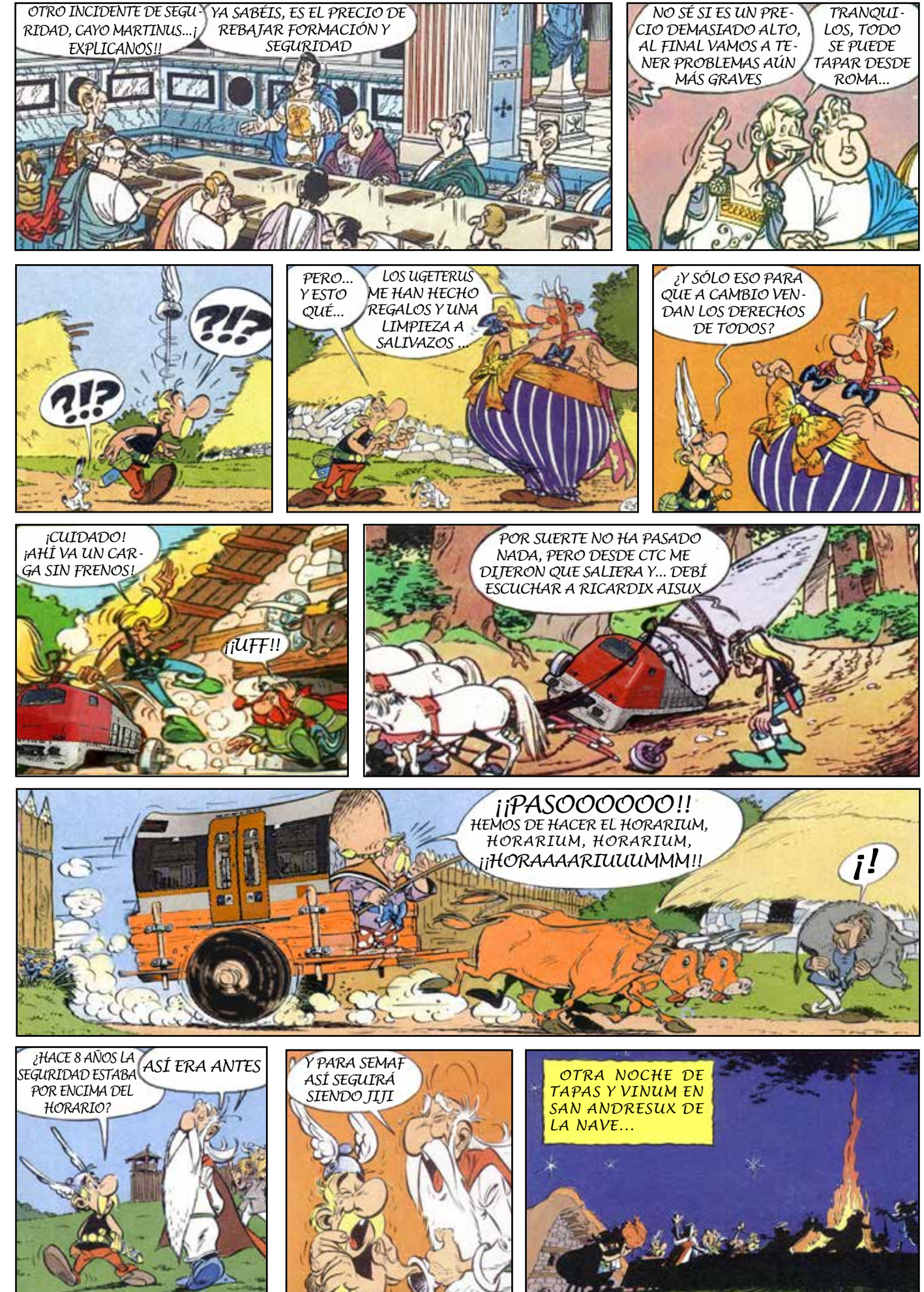
La existencia de sindicatos profesionales son la razón de que hay colectivos que deben tener un trato específico y muy cuidado por su alta responsabilidad.



ELECCIONES DELEGADOS DE PERSONAL EN MONTSERRAT

Equipo de redacción

El jueves 29 de enero de 2015 se celebraron las elecciones sindicales a Delegados de Personal en la Explotación de Montaña de Montserrat, englobando a una plantilla total de 49 trabajadores entre personal de funiculares y cremallera. La mesa electoral estuvo formada por un presidente, un vocal y una secretaria. Se presentaron 7 candidatos a representantes de los trabajadores pertenecientes a los sindicatos UGT y SEMAF. Salieron elegidos tres y quedaron nombrados dos como reservas, uno de ellos fue nuestra representante Sandra Canal García. Tanto SEMAF como Sandra Canals, queremos agradecer a los compañeros de esta explotación la confianza depositada en Sandra por haberla votado para que les representara y hacer posible que quedara en 5º lugar y segunda en la reserva. También queremos aprovechar estas líneas para dar la despedida al compañero Jaime Cucurull Bertán que lleva varios procesos electorales siendo vocal de la mesa electoral por ser el trabajador de mayor edad en la explotación y que por fin se ha prejubilado.





La locomotora pregunta tú respondes

En esta ocasión hemos decidido hacer la encuesta sobre un tema que nos preocupa como maquinistas, y es que parece ser que la empresa no acaba de entender qué es la seguridad, mayor seguridad es dar una formación competente no poner limitaciones de vía así a lo estilo libre.

Esta vez nos han contestado la encuesta 50 compañeros de cada línea, la mayoría de grupo 1 y hombres, aunque todos los grupos y colectivos tienen representación en la encuesta, al fin y al cabo respondéis los que queréis y así es cómo recogemos el sentir de cada grupo

La primera pregunta hemos de admitir que está más enfocada para la línea de Barcelona Vallés, de hecho alguna persona cuando nos respondió vía mail comentaba precisamente que no solía verse afectada por este hecho en Llobregat Anoiá, así pues agradeceremos aún más el haberlos molestado a responder, el problema es que en Barcelona Vallés aparecen limitaciones de velocidad como setas, cada vez más surrealistas, la última una limitación de entrada y salida a 10 Km en la estación de Sarrià porque hay muchos escolares, al principio era una señal de 7.15 a 9:00, pero el sindicato mayoritario consideró injusto que no todos pudiéramos hacer esta limitación, así que yo a la 1 de la mañana también la tengo que hacer, aunque tenga andén y tren vacío. Aun así, tanto en Llobregat Anoiá como en Barcelona Vallés, la mayoría de los encuestados creen que es mucho más complicado hacer el horario cumpliendo con todas las limitaciones extra que van saliendo.

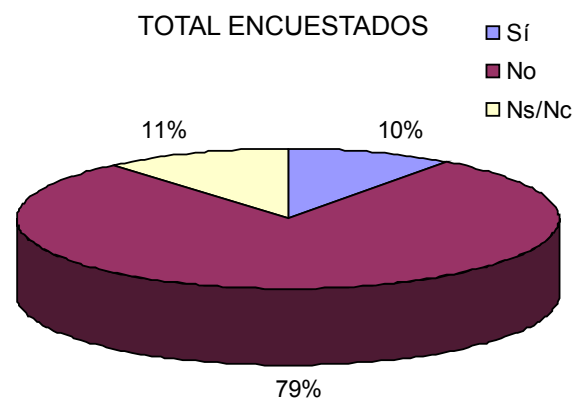
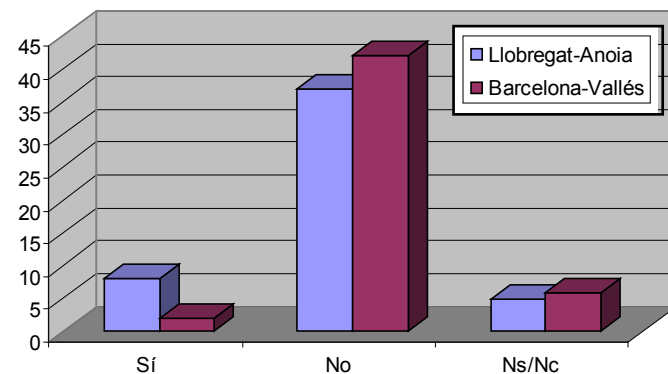
La segunda pregunta se centra en preguntar a los trabajadores si creen que la limitación de ir a 20km/h a contravía aumenta la seguridad y reduce la posibilidad de que sucedan incidencias. Aquí la mayoría es aplastante en ambas líneas, 35 de los 50 encuestados en Llobregat Anoiá y 38 de los 50 de Barcelona Vallés no creen que sea un factor que reduzca incidentes. Suponemos que la empresa debería tener en cuenta la opinión mayoritaria de su personal de conducción en materia de seguridad en la circulación.

Finalmente cerrábamos con la encuesta preguntando si creéis que la empresa antepone el horario por sobre la seguridad, y aquí también la opinión de los trabajadores de Ferrocarrils de la Generalitat es aplastante, casi un 80 % de los trabajadores encuestados de ambas líneas creen que es más importante el horario que la seguridad para esta empresa, o esa es la sensación que nos acaba dando a los trabajadores, por algo será.

	LLOBREGAT-ANOIA	BARCELONA-VALLÉS
Total encuestados	50	50
Grupo 1	30	30
Grupo 2	11	5
Grupo 3	6	0
Grupo 6	3	12
Grupo 8	0	3
Hombres	36	36
Mujeres	14	14

1. ¿Crees que es viable hacer el horario marcado con todas las limitaciones que van apareciendo?

Pregunta 1	LLOBREGAT-ANOIA	BARCELONA-VALLÉS
Sí	8	2
No	37	42
Ns/Nc	5	6



Sandra Gonzalo Jara
Asesora d'Informació
del SEMAF a FGC

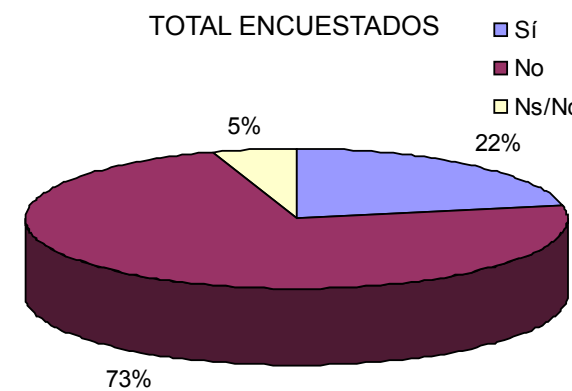
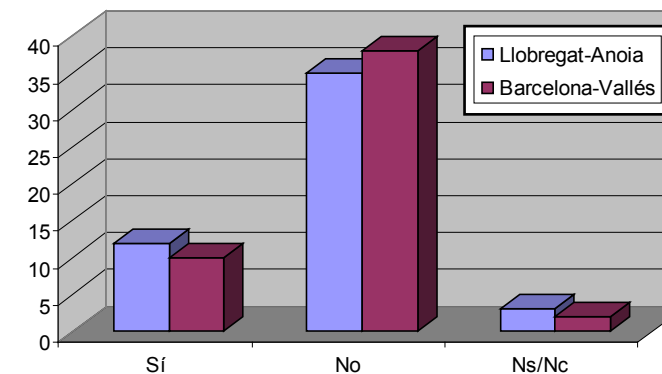


Rebeca Fernández
Asesora d'Informació
del SEMAF a FGC



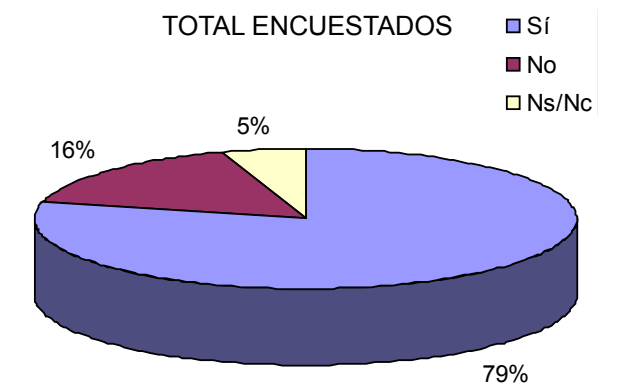
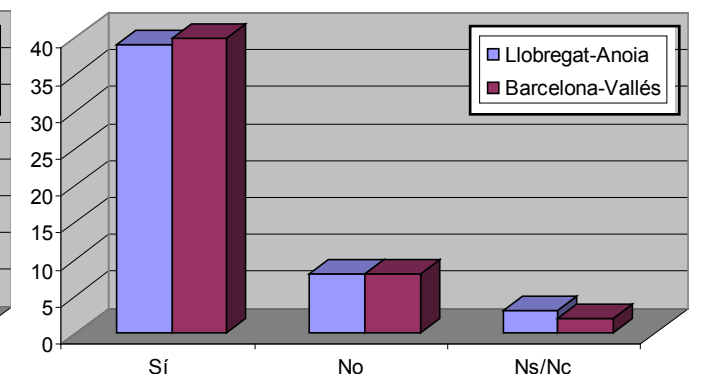
2. ¿Crees que circular a 20 km/h a contravía ayuda a reducir la probabilidad de sufrir cualquier incidencia?

Pregunta 2	LLOBREGAT-ANOIA	BARCELONA-VALLÉS
Sí	12	10
No	35	38
Ns/Nc	3	2



3. ¿Crees que la empresa antepone la puntualidad a la seguridad?

Pregunta 3	LLOBREGAT-ANOIA	BARCELONA-VALLÉS
Sí	39	40
No	8	8
Ns/Nc	3	2





SECRETARIO DE ORGANIZACIÓN DE SEMAF
Carlos Seguira Martín

Ocupa el cargo de Secretario de Organización de SEMAF desde el pasado XII Congreso hasta el próximo, conforme lo previsto en nuestros Estatutos donde podrá ser reelegido.

Como miembro de la Comisión Ejecutiva supervisa todas las empresas ferroviarias y áreas con afiliados en SEMAF y sustituye al Secretario General en sus ausencias.

Es el encargado de convocar y dirigir las Comisiones de Área de las diferentes empresas.

Entre sus funciones y responsabilidades se encuentran la creación, mantenimiento y actualización de bases de datos y llevar a cabo un seguimiento del censo de afiliados y de dotar a los mismos del carnet correspondiente, coordina y administra los recursos generales de derechos sindicales del sindicato y su correcto uso.

Organiza los eventos y reuniones de la organización y, en especial, los congresos y asambleas estatales.

Es el responsable de coordinar y llevar a cabo la planificación de estudios y análisis electorales.

Así mismo, debe hacerse cargo de cualquier otra función que expresamente le delegue la Comisión Ejecutiva.



ASESOR DE SEGURIDAD Y SALUD EN SEMAF FGC.
Cristian Cervantes González

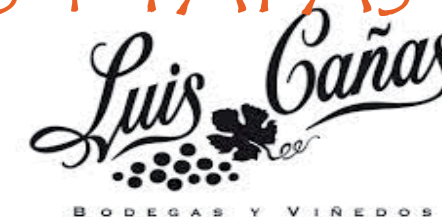
Cristian ocupa el cargo de Asesor de Seguridad y Salud Laboral en la Comisión de Área de SEMAF en Ferrocarrils de la Generalitat. Básicamente sus tareas son aquellas que le confía el Coordinador de Seguridad y Salud de SEMAF en FGC y Delegado de Prevención de Riesgos Laborales, Carlos Arenas.

Como cualquier persona que colabora con la sección sindical de Semaf en Fgc, aporta ideas a cualquier tema que nos ocupe, ya que en las Comisiones de Área se discuten y deciden los temas relevantes para la Sección Sindical de SEMAF en Fgc. Así mismo colabora activamente con el boletín informativo de La Locomotora y con todas las tareas en las que se le necesita.

Al ser Asesor de Seguridad y Salud ha de estar especialmente atento a casos relativos a estos que se puedan dar en el día a día propios de la actividad de maquinista, para así poder hacer los comunicados de riesgos necesarios para intentar paliar las carencias de mantenimiento y cuidado que tiene la empresa sobre nuestras instalaciones.



MARIDAJE VINOS Y TAPAS



El viernes 17 de abril hemos preparado un nuevo e innovador evento que esperamos sea de vuestro agrado. El horario será de 21 a 23 horas para facilitar los desplazamientos en transporte público, y el precio es de 15 euros para los afiliados de SEMAF y de 30 euros para los no afiliados. Las plazas son limitadas por lo que rogamos que nos confirméis vuestra reserva con la mayor brevedad posible y aportéis la cantidad de 5 euros para su materialización.

La actividad "Vinos con Tapas" será en la Masia El Palau y consistirá en un original menú de tapas con maridaje de vinos donde daremos rienda suelta a nuestras papilas gustativas y buscaremos el dulce, el salado, el ácido, el amargo y el pasar una noche de risas entre amigos. Para finalizar el evento prepararemos Gin-tonic Premium en la terraza de primavera.

Los cuatro vinos que cataremos son excelentes caldos de las bodegas Luis Cañas. Os recordamos que son plazas limitadas así que os pedimos nos confirméis lo antes posible vuestra asistencia.



CONTACTO

JORDI GIMÉNEZ
647 33 38 52

ISABEL LÓPEZ
687 57 42 02

“Mucha gente pequeña, en lugares pequeños, haciendo cosas pequeñas,
puede cambiar el mundo”

Eduardo Galeno

“En esta gran casa, desde las ratas, que conocen los desagües, hasta las
palomas que no conocen nada, vivo y sospecho muchas cosas”

Gunter Grass



AUTOMOTOR BRILL 301

La sèrie 300 va ser utilitzada tant pel Ferrocarril de Sarrià a Barcelona (FSB) com pels Ferrocarrils de Catalunya (FCC). La sèrie 301 a 312 va ser adquirida el 1919 a Estats Units. Els automotors eren bitensió (600-1.200V) amb dos bogis de dos eixos cadascun. Disposaven de dues cabines de conducció situades als testers. Tenien un sol pantògraf sobre el departament de 3a classe. S'utilitza actualment per a viatges especials a la línia Barcelona-Vallès.



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

