

LA LOCOMOTORA



**Vuelve La Locomotora
a toda Máquina !!!!**



EDITORIAL

Jordi Gimenez

Secretario de Área FGC

Después de una larga etapa sin publicar ninguna revista, y por tercera vez en la historia de nuestro sindicato, vuelve la locomotora con un nuevo equipo de redacción, con más ideas y artículos que esperamos sean de vuestro agrado.

Volvemos a escribir para todos vosotr@s para haceros llegar nuestras vivencias, proyectos y logros, y compartir así nuestro día a día, con la intención de estar más cercanos y unidos al colectivo de conducción principalmente, y a todos los trabajadores de FGC en general.

Esperamos también, que esta nueva etapa sea como poco, igual de larga o más que las anteriores.

Esta nueva edición de nuestra revista no se podría haber editado si no hubiese compañeros, maquinistas, que hacen llegar sus ideas y sobre todo sus ganas de seguir adelante, trabajando por conseguir mejorar nuestra posición dentro del Comité de Empresa, así como nuestra profesión y valoración de nuestro puesto de trabajo, sin olvidarnos nunca de los demás compañeros de Producción y de otras áreas.

Pronto se reanudará la negociación del Convenio Colectivo, parada esta por la pandemia que nos azota, y volveremos a participar y reivindicar dentro del foro del C.E. nuestras demandas sociolaborales y como no, también las económicas.

En los próximos meses, si la situación sanitaria nos lo permite, veremos muchos cambios y mejoras. Algunos de estos

seguramente tardarán más de lo que quisiéramos, pero tenemos la certeza de que llegarán y se harán efectivos, como la valoración de nuestros puestos de trabajo, la firma de un nuevo convenio que debe plasmar de una vez por todas las reivindicaciones económicas de los maquinistas, aquellas que primero solicitó Simaf y que en Semaf llevamos más de una década reclamando, y que nunca se han visto respaldadas por las mayorías del Comité de Empresa.

Veremos cómo se amplía el transporte de mercancías en LA, con nuevos y más trenes de potasa y de sal, con la sustitución de las antiguas locomotoras de la serie 254 por otras nuevas de tracción diésel-eléctrica y con pantógrafos, que comportará también un aumento del personal de estos trenes, y en especial de los Ayudantes de Tracción, a los que por fin la empresa les concederá el derecho, y el “honor”, de poder disponer de un tiempo necesario y obligado de descanso para poder comer e ir al lavabo en una residencia dotada de servicios.

También veremos cómo se modifican las leyes a través de órdenes ministeriales que regularán la formación y titulación de los maquinistas de FGC para poder circular por las vías del ADIF. Por tanto nuestra empresa deberá formar a los maquinistas de mercancías mediante un curso puente para que obtengan la titulación correspondiente que nos permita, con total seguridad y garantías, conducir los trenes de mercancías por el ramal del puerto. Del mismo modo se formará a los maquinistas de Lleida-La Poble que actualmente no

disponen de la debida titulación, para que puedan llevar nuestros trenes hasta las vías de la estación de Lleida Pirineos.

Para que todo esto se pueda hacer efectivo, FGC ya licitó esta formación para los maquinistas de Lleida-La Pobla a la empresa ALSA, y abrirá la escuela de maquinistas en nuestras instalaciones de Rubí, para formar a los maquinistas de mercancías de LA.

Próximamente llegarán todas las nuevas unidades de tren a BV y seguidamente a LA para ampliar el servicio que prestamos en ambas líneas, y en unos pocos años más, los trenes de LA llegarán a Gracia conectando así las dos Líneas Metropolitanas.

Como veis, el futuro de nuestra empresa pasa por aumentar los trenes de mercancías y de viajeros, apostando principalmente por las energías limpias. Esto nos repercute principalmente a nosotros, a los maquinistas, ya que somos el colectivo encargado de materializar este proyecto,

protagonizando una vez más el futuro de nuestra empresa en el transporte, lo que nos hace aún más imprescindibles.

FGC tiene puestas siempre las miras en el futuro, en mejorar y ampliar el servicio que prestamos a la sociedad, y para poder materializarlo debe contar siempre con nosotros, con los maquinistas, ya que somos el motor y el futuro de la empresa, y ella lo sabe, por eso desde estas líneas le queremos mandar el mensaje de que nuestro futuro está ligado y por ello debemos entendernos y esperamos que así sea.

Y acabo esta editorial reconociendo la labor y esfuerzo de todos los trabajadores de FGC en estos días de pandemia, que han hecho posible que nuestro servicio no cese y sea igual de seguro y fiable que siempre. En especial a todos aquellos que están trabajando en primera línea, que han estado y siguen estando expuestos al riesgo de ser contagiados, ¡¡un abrazo a todos!!.

Sumario

Pag. 1-2	Editorial.
Pag. 4-6	Últimos descarrilos y desprendimientos.
Pag. 7-8	Taquillas Plaza Catalunya.
Pag. 8-11	El misterioso caso de las mascarillas.
Pag. 12-13	Papa jo vull ser Maquinista.
Pag. 13-17	Conociendo a Raúl Montero.
Pag. 18-19	El viatge continúa.
Pag. 20-22	Todos los Sindicatos son Iguales.
Pag. 22-23	Brindis al sol.
Pag. 23	Reflexión de un recién jubilado.

Coordinadors del Butlletí:

Jordi López
José Manuel Diaz

Composició:

Diego Martín
José Manuel Diaz

Colaboradores

Albert Hurtado
Francisco Andrés Vallejo

Il·lustració:

Manuel Sierra

Disseny i Producció

SEMAF

Foto de Portada

Tunal Torres @lesestacions.

Equip de Redacció:

Jordi Giménez
Albert Pons
Jordi Contreras
Jose Manuel Diaz
Jordi López
Oscar De Luis



ULTIMOS DESCARRILOS Y DESPRENDIMIENTOS

Albert Pons

Secretari de la Secció Sindical Semaf en FGC

En los últimos seis meses, desde octubre del año pasado hasta Abril de este año, nos han azotado diversos temporales con días continuados de lluvia, fuertes ráfagas de viento, o ambas situaciones. En todas esas etapas hemos tenido desprendimientos que algunas veces han causado descarrilos o caídas de árboles. Esto implica que la vía ha sido interceptada por unas horas, en el menor de los casos, degradando el servicio de tráfico de circulaciones. Concretamente los descarrilos han sido dos, prácticamente a la misma hora (sobre las 23 horas), y los trenes implicados tanto en los propios descarrilos como en el socorro de los mismos corresponden a las mismas circulaciones. La visibilidad del maquinista disminuye en esas condiciones lo cual influye en el tiempo de reacción o la distancia de seguridad. En ambos casos el pasaje era escaso y además personas jóvenes y eso facilitó el desalojo y posterior transbordo en plena vía, el más dificultoso en vía única.

1. 22 de octubre de 2019, sobre 23:00 horas. Tren P366 (último Igualada destino PE).

Todo empieza en agosto de 2019, donde un incendio considerable quema toda la vegetación de la zona. Al llegar las fuertes lluvias de octubre, empapa el terreno y parte de la montaña va a parar a la vía. El tren núm. P366 descarrila en el pk. 10.500 línea IG - MC. No paraba

de llover y la caja de la vía era un barrizal, llegando el agua a los estribos de la UT. El pasaje pudo salir por la puerta de cabina de conducción, la única posible, y por el lado de la carretera. El tren P457 (último Igualada ascendente) se acercó lo máximo posible para poder dar socorro y hacer el transbordo de viajeros. La vía quedó interceptada durante 24 horas y se necesitó una grúa de grandes dimensiones para retirar la UT. Se tuvo que realizar servicio alternativo por carretera.



2. 20 de enero de 2020, sobre las 23:10 horas. Tren N366 (último Manresa destino PE).

En pleno temporal llamado Gloria, a finales del mes de Enero, tuvimos otro descarrilo. Esta vez fue el tren núm. N366 en el p.k. 24.300 línea MG - MA, a la altura del puente de la antigua

carretera nacional II, entre Martorell - Vila y El Palau. La misma situación anterior, la gran cantidad de agua que cayó en poco tiempo hizo que parte de la trinchera invadiera la vía 2. En este caso, al ser vía doble, se realizó transbordo en paralelo con la pasarela metálica con tren P366 (último Igualada destino PE). Al ser este el último tren descendente no hubo que hacer ni siquiera contravía alguna. A la mañana siguiente el servicio estaba normalizado.

3. 2 de marzo de 2020, sobre las 21:45 horas. Tren N462.

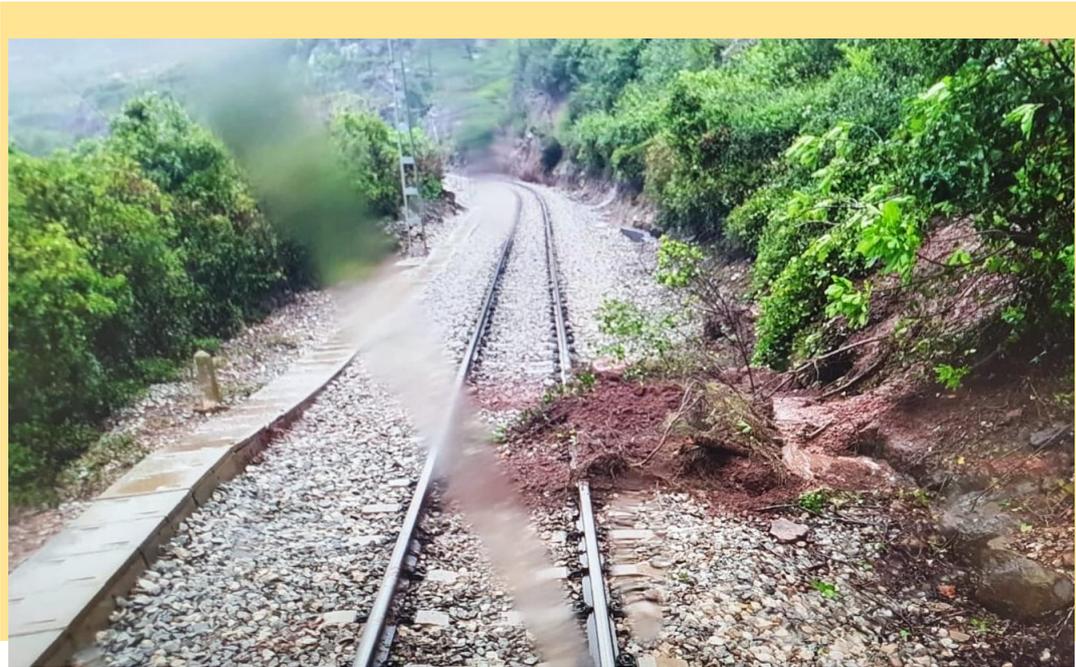


Aquí se puede decir que también estuvimos de suerte. El tren N455, sobre las 21:37h., a punto de estacionar en el Aeri de Montserrat, pasa por encima de una rama de árbol caída a la vía. Iba a poca velocidad porque tenía parada prescrita en dicho apeadero. Al detenerse, el maquinista supervisa que la UT no ha sufrido ningún desperfecto y decide continuar alertado al CTC. Al llegar a Monistrol de Montserrat cruza con tren N462, el cual es notificado de

marcha a la vista en p.k. 43.000 línea MG – MA por caída de árbol. Al llegar a la zona mencionada se detiene, no por el árbol caído en la vía, sino por otro que por culpa del fuerte viento está desplazado y toca la catenaria. Se puede asegurar que en ese caso nos libramos de un enganchón de catenaria. Estuvo la vía interceptada más de hora y media, y suerte que el acceso era fácil, justo en el apeadero del Aeri de Montserrat. Los operarios desbrozaron el árbol y no se pudo tampoco realizar transbordo por carretera. Se acumularon tres trenes descendentes en Monistrol de Montserrat que circularon a la distancia.

4. 21 de abril de 2020. Este fue uno de los peores días de F. G. C. en años, ya que hubo varios desprendimientos, aunque por suerte ningún descarrilo, al haber sucedido por la tarde a plena luz del día. Al ocurrir en pleno estado de alarma, el impacto fue menor, ya que el servicio estaba reducido y el volumen de pasaje también era muy bajo comparado con el servicio ordinario de un día laborable.

a) Sobre las 15 : 30 horas. Tren P717. Al salir de la curva limitada a 45 km / h (temporalmente la limitación era de 30 km / h. debido a unas obras), p.k. 13.300 línea IG – MC, ve una auténtica montaña de tierra que prácticamente tapa la entrada del túnel. Aquí se unieron dos factores para evitar un descarrilo que estaba más que asegurado: la baja velocidad, ya que los 45 km / h teóricos estaban más limitados a 30 km / h por obras y la visibilidad ya que era a plena luz del día. El maquinista, después de ponerse en contacto con el CTC, tuvo que retroceder hasta la estación de Vallbona y se realizó servicio alternativo por carretera. Aún están trabajando para sanear la zona. El servicio estuvo interrumpido casi 24 horas.



b) A las 17 : 40 horas. Tren N723. Al salir del apeadero de Aeri de Montserrat ve como un pequeño desprendimiento invade el gálibo de la vía impidiendo que pueda continuar la marcha hacia Manresa. Estuvo cortada la vía unas horas.

c) Sobre la misma hora, otro desprendimiento. Esta vez entre Las Planas y La Floresta. Invadió la vía I y se tuvieron que hacer contravía hasta que se retiró la tierra con malla de sujeción incluida. En esta ocasión la línea afectada fue Barcelona – Valles.



d) A media tarde un bache en el p.k. 31.100 provoca un fuerte garrote en una curva con limitación de 50 km / h.

Se da la circunstancia que esa vía queda suspendida y se sostiene por una viga. El maquinista al entrar en la curva lo ve y aminora la marcha, aunque no puede detenerse. Queda todo el ramal Martorell – Igualada sin servicio de trenes (recordemos que ya estaba interceptado entre Vallbona e Igualada por el primer desprendimiento explicado aquí). Sobre las 10:00 horas del día siguiente se restableció el servicio desde Martorell a Piera y por la tarde hasta Igualada. Se coloca una limitación de 10 km / h. en el tramo afectado que dura tres días.

e) Aunque no afectó al servicio, estuvo lloviendo tres días sin parar de manera fina pero constante, el agua acumulada hizo despegarse los ladrillos de la base de las columnas de un puente cerca del apeadero de La Beguda (p. k. 27.700) aunque en esta ocasión no ocupó gálibo.

Todas estas incidencias nos tienen que hacer reflexionar y pensar en que algún día no tendremos tanta suerte ya que parece que estamos jugando “a la ruleta rusa “



TAQUILLAS

Jordi Contreras

Delegado Sindical de FGC

El día 9 de diciembre se abrieron las taquillas de Plaza Cataluña para proceder a su traslado.

Durante buena parte del mes de noviembre se había colgado un cartel en la puerta del vestuario para que las taquillas fueran vaciadas.

El 9 de diciembre, por tanto, ante inspectores y miembros del comité de empresa se abrieron y no se tuvo en cuenta ni a los compañeros/las compañeras que estaban de baja como los que estaban de minis.

No se comprobó. No se hicieron llamadas informando de la situación.

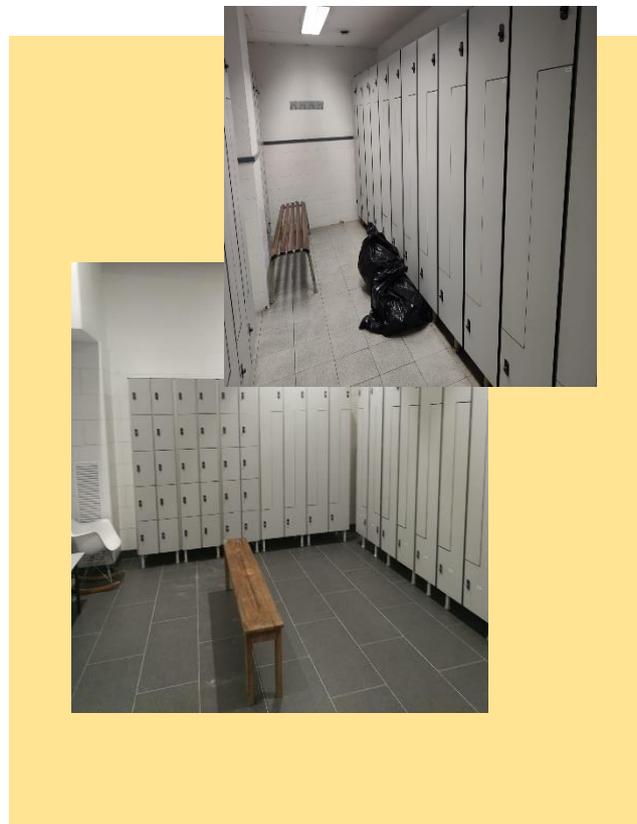
¡El lamentable espectáculo de vulneración de la intimidad de las personas reflejado en bolsas de basura industriales negras!

Alguien no hizo su trabajo. ¿Los inspectores...? Por supuesto ellos. Pero tampoco el Comité de Empresa, que se prestaron a ello y que invalidaron cualquier denuncia que podría haberse llevado a cabo contra la empresa por tal flagrante DELITO.

En febrero, volvieron a abrirse taquillas. Sin previo aviso. Sin aviso. En esta ocasión, de nuevo, la Empresa y a través suyo, los inspectores, tampoco llamaron ni avisaron a pesar de que sólo eran muy pocas las personas afectadas. Sencillamente, no han querido y han preferido delinquir. La excusa no puede ser el que no saben qué taquilla corresponde a cada quien porque después de cursarse denuncia por parte de una

compañera, los inspectores arrastraron las bolsas de basura, de los trabajadores/las trabajadoras, con caras largas y metieron, de nuevo, las pertenencias de éstos en las taquillas, en un intento por borrar las huellas del delito.

Se ha de agregar que con fecha del 15 de enero del 2020 este sindicato le dirigió una misiva poniendo en conocimiento de la Sra. Anna Monferrer i Roselló quien nos contestó que la Empresa había seguido la legalidad porque sí que se había llamado y a las dos semanas, como puede observarse, se reincidió en la misma actuación.



Todos sabemos de la dificultad para adquirir un producto que tiene poca oferta y una demanda muy elevada. Imaginaros que en un mercado hay una determinada cantidad de unidades de un artículo y la mayoría de consumidores lo quisieran adquirir. Algunos lo conseguirían pero muchos otros no. Todo esto se complica si el producto en cuestión se convierte en necesario para preservar la salud. Habría como una especie de locura del “sálvese quien pueda”. A nivel mundial esto es lo que ha pasado con, geles hidroalcohólicos, guantes y también otros productos como por ejemplo la levadura, harina y el papel higiénico que en los lineales de los supermercados en algún momento eran difíciles de adquirir. Todavía en junio la levadura es uno de estos productos, por lo

menos para mí que salgo a la calle lo justo, voy trabajar, comprar y visito a un familiar por si acaso necesitara algo. Pero bueno no voy a hablar de mi vida en este texto si no de las preguntas que se ha hecho este trabajador entorno a lo que ha sucedido con un producto que actualmente es obligatorio para protegernos en nuestro trabajo.

EL MISTERIOSO CASO DE LAS MASCARILLAS EN FGC.

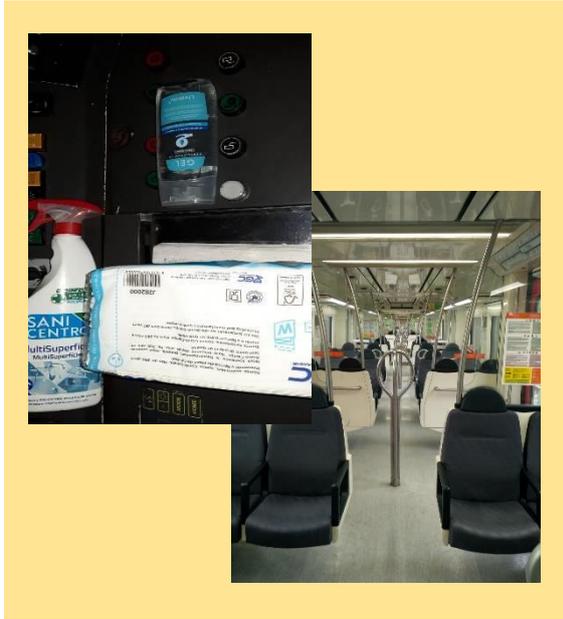


Es la opinión de un maquinista que ha trabajado durante este periodo excepcional, así que dejo en el lector la decisión de si esta es digna de su atención. Los últimos días de febrero en los medios de comunicación, Fernando Simón, el director del CCAES, no recomendaba el uso de **las mascarillas** para la población pero si en determinados

ámbitos. En esas fechas yo ni sabía, ni llegaba a imaginar, cuál era el alcance de una pandemia. Habían sucedido pocos casos de COV-19 y parecía que no fuera a perjudicar a la población. Pero fue pasando el tiempo y en la semana del 9 al 15 de marzo, cuando se cerraron los colegios, recuerdo que intentaba evitar la multitud de personas que



se aglomeraban en los supermercados, sin la distancia social, sin mascarilla. Fue como un **“Boom”** para ir a comprar, fue como una histeria colectiva, todos a comprar en masa.



Los carritos de la compra iban a rebotar para confinarnos en casa.



El primer día que trabajé fue el 16 de marzo, venía de minis, el estado de alarma era una realidad. El día 17 de marzo la mayoría de maquinistas de Llobregat-Anoia fuimos a trabajar sin ninguna seguridad, si alguien trajo algún elemento de protección fue porque lo consiguió por sus propios medios. Durante esos días todo fue muy rápido y ya entre los compañeros nos preguntábamos ¿cómo puede ser que en el almacén de FGC no haya mascarillas?, si hay trabajos que las utilizan, comentábamos.... el soplado de los bogies, pinturas. Fuimos muchos días sin ellas. Me cubrí la cara con una mascarilla

quirúrgica y las típicas de los chinos que mi padre tenía por circunstancias de la vida. También con el fular de la empresa, incluso me fabriqué unas de papel de horno que vi en unos vídeos tutoriales de YouTube. Y las manos me las cubría con los guantes de trapo, que por cierto sigo haciendo.

Sobre el 27 de marzo se dotó a las Uts de geles, servilletas y desinfectante. Quiero recordar que en esa época fue cuando la curva de la pandemia empezaba a empujar con fuerza. Yo venía a trabajar con miedo, me distanciaba de mis compañeros y ellos de mí. Tomábamos nuestras precauciones entre nosotros con lo que sabíamos por los medios de comunicación.

Recuerdo el VIAS N° 91 que por aquellas fechas hablaba de nuevas maneras de trabajar donde salían unos teletrabajadores confinados con expresión alegre.

Estos días, hasta principios de abril, recuerdo ver con gran tristeza los trenes con muy pocas personas y bastantes transeúntes que ya no podían camuflarse entre la muchedumbre porque la mayoría estaba confinada.





Durante este periodo de tiempo yo no deje de pedir, ni a los inspectores ni a mis representantes sindicales, estas medidas de protección. La respuesta por ambas partes es que no habían y en breve se repartirían. Era lo lógico, era un producto necesario que todos los consumidores querían adquirir. Pero cuál fue mi asombro cuando, el día 3 de abril, el Secretario General que representa a la mayoría de los trabajadores se dirigió al Director General, por carta, escribiendo que había 1000 mascarillas que se compraron para el Mobile World Congress. Además de que se habían repartido a trabajadores de empresas externas que realizaban trabajos de limpieza para los despachos de dirección. Resumía lo bien que hacemos nuestro trabajo, hablaba del jabón de los Epis y citaba un dicho que hablaba **del camino pasado**.... y claro!!!, yo pensé!!!; Sr. Secretario se le ha olvidado poner, **y los maquinistas sin mascarillas os habéis quedado**. Ya hace mucho tiempo que los maquinistas nos quedamos sin muchas cosas eh!!!!. Me surgieron muchas preguntas. Lo primero que me sorprende es el número de mascarillas, solo hay un sitio donde podrías estar, ¿eran para el Mobile?, ¿hay tantos despachos o trabajadores de la limpieza?, ¿qué tipo de



protección tienen estas mascarillas?, ¿son quirúrgicas, FFP2, FFP3?. ¿Por qué no se

repartieron para nosotros que hemos estado en primera línea si por aquellos días los maquinistas que trabajábamos éramos muy pocos?, ¿cuál ha sido su uso?, etc.

El día 5 de abril el Sr. Pera Calvet i Tordera le contestó por carta. Más o menos igual pero desde un punto de vista diferente: hemos implementado medidas, ha sido un esfuerzo, reuniones, el teletrabajo, organización de mantenimiento, los trenes dobles, en fin buenas palabras. Y en momento dado hace una mención, en un pequeño párrafo, contestando que hay unas declaraciones injustas y que serán aclaradas.

Personalmente no creo que sepamos el uso que se ha dado a aquellas mascarillas, ojalá sea para algo bueno. Todavía no se han repartido mascarillas FFP2, y eso que somos los más expuestos por el transporte de viajeros. Se nos han dado las KN95 dotadas de menos protección. Espero las suministren lo antes posible.



El día 7 de abril fue cuando a los maquinistas nos dieron un sobre que contenía 4 mascarillas quirúrgicas, que quede claro que yo me alegre mucho de recibir estas mascarillas y las siguientes también, después de 21 días sin ellas.





AFILIATE A SEMAF FGC.

JOSE MANUEL DIAZ

Maquinista de Llobregat-Anoia.



Y ahora me gustaría proponer un juego a **los Agentes de Conducción en FGC:**

Durante la redacción de este texto hay diferentes tipos de mascarillas, una de ellas podría ser del tipo de mascarillas que supuestamente se desvanecieron.





PAPA, JO VULL SER MAQUINISTA DE FGC

Albert Hurtado Freelance

Maquinista Llobregat - Anoia

!!!!!! Corred insensatos!!!!!!

Maquinista??? Una categoria sobrevalorada. En aquesta empresa ja se sap, si ets maquinista i ho fas bé, et serveix per quan ho fas malament. En altres tasques, "només" igual et pugen de categoria professional (calerons) a dit, sempre que al teu cap directe li sembli bé.

Tenim el reconeixement de l'empresa de ser la categoria amb menys plecs de càrrec, ja que son conscients que som els que més errors (no buscats) podem cometre. Per descomptat, a l'hora de jutjar-nos, mai pensen en que fem alguna cosa incorrecta (com estar mirant el mobil). Sempre tenen

Maquinista??? Per descomptat, et reconeixen les bones idees. Prevenció de riscos, millores de servei, equilibri entre tornos, coses fàcils... i les posen en ús automàticament. Es dir-ho i fet!. Per exemple, tenim un problema evident i molt perillós quan fem servei amb unitats dobles. Es proposen millores i, efectivament en tres dies, ens endinyen una llumeta blava fantàstica que evita totalment la possible distracció. Efectivitat.

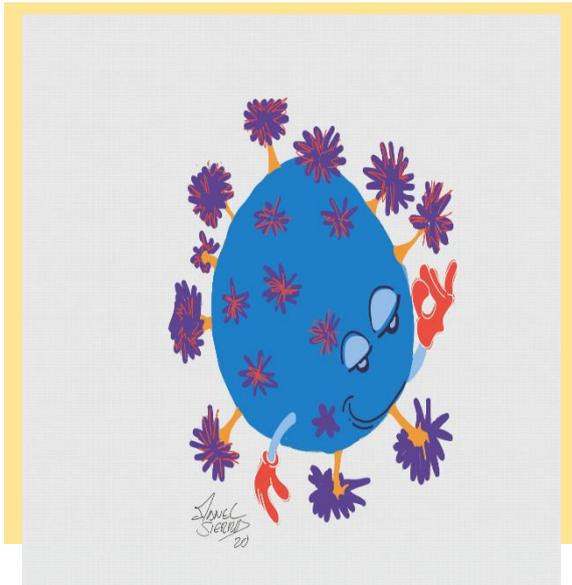
Maquinista??? Pocs tipus de treball disposen d'un sindicat únic per ells. Corporatiu li diuen. Només mira per



en compte, que senzillament, durant 8 hores es pot perdre la concentració. I és que el cap, a cops, ens fa males jugades...

Maquinista??? Si tens la sort de ser un maquinista habilitat (com saps, per un període curtet de temps), t'abonaran superior categoria. Una pasta!!!. Saben que has de tenir coneixaments i haver superat exàmens de diverses categories, i és clar, es lógic que cobris la inferior. Després quan surtin places d'estacions, et mostraran el bon camí perquè decideixis bé. Sabeu quant son d'importants els mocadors d'un sol ús?

nosaltres. Dedicat als maquinistes. I això es un luxe. Es una empresa on la unitat entre els treballadors i la classe sindical es el moll de la columna vertebral. Hi ha unitat. Tots tenim clar qui és l'enemic. Així doncs, ens sentim doblement amparats. Mentre uns intenten millorar la categoria, els altres en cap moment intenten boicotejar. El café para todos, no ha existit mai. En altres empreses, passaria el contrari... uns proposarien millores i els altres procurarien enfonsar-los, oblidant el que son, protectors dels treballadors. És un plaer estar en una empresa sense rivalitat entre sindicats.



Maquinista??? Els maquinistes... ay! Els maquinistes. Només fem que queixar-nos. Si parlessin les parets dels menjador de plaça Catalunya, de Martorell, o de plaça Espanya!!! Quina unitat. Tots a una. Que si això, que si alló... No dejamos títere con cabeza. Es natural, tots tenim els mateixos problemes, i procurem sempre solucionar-los junts. Gràcies a deu, nostre senyor, no hi ha cap que vagi de llanero solitario, fent els seus acords i convenis personals... i això fa més fàcil fer presió per aconseguir objectius col·lectius. Orgull.

Maquinista??? Si ve una pandèmia, un virus perillós, i l'Estat aconsella (obliga) quedar-se a casa, mentre companys d'altres categories, de cada 14 dies, 7 es queden a casa, de cada 10... 5, o es fa tele-treball per altres..., a nosaltres ens deixen venir a treballar seguint el quadre previst, evitant que ens agobiem a domicili. A final de l'any, donarà el mateix, tots haurem treballat igual.

La veritat, sap greu per les altres categories que s'han de quedar mortificats amb la família... mentre els anomenats "l'èlite" de FGC van a treballar. Som uns mimats i agraïts estem. Algú ho ha d'estar, perquè agraïments pocs...

Maquinista??? No sentireu dir mai... "aquí tens la porta, si no t'agrada ja saps", o "es lo que hay", o "sabeu el que cobren al Mercadona, oi?", o "doneu gràcies que no hem fet un ERTO". Ondia!!! Us imagineu que ho escoltessim dels mateixos sindicats??? Seria la ostia!. No, aquí s'escolta a la gent quan te un problema. I quan es demanen coses justes, es procura trobar-hi una solució més que fugir d'estudis amb aquestes frases fetes. Diàleg.

Maquinista???...



DESCUBRIENDO A...

.....By Jordi López

Coincidiendo con el regreso de nuestra revista y con la intención de que esta vuelta sea como un soplo de aire fresco, hemos querido descubrir, en esta ocasión, al compañero **Raúl Sánchez Montero**, de 22 años y formado en Derecho. Forma parte de la plantilla de FGC desde mayo de 2019 con una contratación

al 75%, grupo T de estaciones y habilitado a la conducción desde agosto de 2019. A los 5 minutos de hablar con Raúl uno ya descubre su desparpajo, desenvoltura, su pasión por los trenes y el criterio con el que argumenta. Extrovertido pese a su confesa timidez, transmite madurez pese a su juventud.



La Locomotora: Raúl, ¿de dónde te viene la afición por los trenes?

Raúl: Desde pequeño, siempre me han gustado los vehículos y en especial los trenes. Siendo, como soy, de Vilanova y la Geltrú he tenido el Museo del Ferrocarril al lado, visitaba también el tren en miniatura, mi vecino era maquinista, los padres de mis amigos también... Estaba en un entorno bastante del sector.

La Locomotora: Ingresar en FGC, ¿fue una mera casualidad? ¿Fue una oportunidad que surgió, o era algo que tenías planeado?

Raúl: Era algo pensado. Desde pequeño, siempre había tenido la idea de llevar trenes, de trabajar en ello; y cuando surgió la oportunidad de entrar en FGC fui a por todas, y aquí estamos.

La Locomotora: ¿Y cuáles fueron tus primeras impresiones al entrar en FGC, a nivel empresa, trabajo, compañeros? ¿Era como tú lo imaginabas?

Raúl: Yo entré en la empresa siendo éste mi primer trabajo. No tenía experiencia laboral

y todo era un lienzo en blanco donde pintar; y la verdad es que tenía el “gusanillo” en el cuerpo. Un trabajo con responsabilidad, con mucha gente, una empresa grande, y me preguntaba: ¿cómo será? Y, la verdad, en cuanto al oficio, la conducción, era como esperaba: lo disfruto muchísimo. En cuanto a los compañeros me sorprendió sentirme tan cómodo. Logré integrarme rápido, y en los momentos en que coincidí con compañeros en los descansos o relevos de trenes me resulta una gozada. Es algo que me ha gustado mucho.

La Locomotora: ¿Crees que hay un buen nivel profesional en el colectivo de maquinistas?

Raúl: Honestamente, yo creo que sí. Tanto en cuanto a compañerismo como en cuanto a profesionalidad con la empresa y el oficio. Escucho en los comedores a los maquinistas comentando averías entre ellos, cómo se toman el trabajo o cómo afrontan el día a día y no sólo me transmiten profesionalidad, sino que tomo nota.



La Locomotora: Y hablando de profesionalidad. Dada tu contratación al 75% y polivalencia, ¿crees que tu situación contractual facilita tu desarrollo, progreso y experiencia en la conducción?

Raúl: Es un tanto contradictorio. Pero hay que hacer el inciso de que, al menos en LI-A, los que estamos habilitados hacemos un porcentaje muchísimo mayor de

conducci3n que de estaciones. En B-V, por lo que me comentan los compa1eros, s3 que hacen un n3mero mayor de turnos de estaciones que nosotros. Claro, requiriendo la profesi3n de maquinista cierta pr3ctica, conocer y recordar el trazado, se1alizacion, tracci3n y frenado; es en cierta manera contradictorio. Es poco contraproducente ser el comod3n de la empresa para desempe1ar diferentes funciones, cuando la m3xima de un maquinista es la seguridad.



La Locomotora: Por lo que dices, realiz3is un porcentaje much3simo mayor de conducci3n que de estaciones, 1crees que os corresponder3a entonces, que, por ejemplo, durante las vacaciones cobrarais como maquinistas en lugar de como agentes de estaci3n?

Ra3l: Completamente. Esa es una de las cosas que el nuevo convenio debiera resolver. Existe una dicotom3a entre la categor3a contractual y la categor3a que hacemos en el d3a a d3a. Efectivamente trabajamos un 80% o 90% de horas del mes de la categor3a superior sin recibir los beneficios que 3sta conlleva, significando un detrimento en los derechos de los trabajadores.

La Locomotora: Sin duda, es algo que los sindicatos deber3an tomar nota y resolver. 1Habr3a alguna cuesti3n m3s en torno a tu grupo contractual que crees que se podr3a mejorar?

Ra3l: S3. El m3s cl3sico de los problemas es la asignaci3n de turnos mediante "chivato", el SMS. Si bien es cierto que a principios de a1o ya sabemos con antelaci3n los d3as de fiesta que tendremos durante 3ste, no es hasta los martes y viernes que sabemos qu3 turno tendremos los d3as consiguientes. Es decir, un martes sabremos los turnos de mi3rcoles, jueves y viernes. Y un viernes nos

dir3n qu3 haremos s3bado, domingo, lunes y martes. No sabemos si ser3 de ma1ana, de tarde, o incluso de noche. Es algo perjudicial, para la conciliaci3n familiar y organizarse la vida, porque tendremos que esperar hasta el d3a de antes para saber si, por ejemplo, un s3bado podremos comer con la familia.

Durante el confinamiento, con el sistema para cuadrar turnos de toda una semana, vimos que s3 es posible resolver con m3s antelaci3n la asignaci3n de turnos para los compa1eros del grupo T. Si bien es cierto que la empresa gana la posibilidad de circunnavegar los mares de los turnos estableci3ndolos p3blicos los martes y viernes, deber3a primar un sistema similar al visto estos meses, con el cual nosotros ganar3amos mucho en cuanto a vida personal y familiar.

La Locomotora: En este casi un año que llevas habilitado para la conducción, a nivel de maquinista, ¿hay algo que destacarías que se pudiera mejorar?

Raúl: Poco a poco, se va avanzando en muchos ámbitos de forma positiva: turnos, contenidos y su organización; y seguridad y sus elementos. Pero quisiera poner el foco, valga la redundancia, en nuestros focos de profundidad de las unidades 213. Los faros de profundidad son unos elementos, que, a mí entender, son muy importantes, y hoy en día no están haciendo su función tan bien como debieran. Dadas las características de nuestra línea, con sus ramales de vía única, montañas, curvas y tal, los faros deberían iluminar más. Actualmente, a veces parece que sólo sirven para cegar a los demás compañeros cuando nos cruzamos. Creo que es un apartado que se podría mejorar mucho, aumentando su capacidad de iluminación, vital para desempeñar la conducción.

La Locomotora: ¿Has tenido alguna situación, como maquinista, que te haya hecho ver, aún más claramente, nuestro grado de responsabilidad?

Raúl: Dos que siempre recordaré, y que me sirven para ejemplificar la responsabilidad que tenemos. Una, el primer día habilitado, que iba yo solo. Fui con tiempo de antelación, preparé el libro de itinerarios, acomodé el asiento, los retrovisores... Era mi primer tren y tenía esos nervios, ansia y emoción en el cuerpo, ¡ostras, voy solo! Llegó la hora, sonó la sonería de vía cuatro de Plaça Espanya. Arranco y a los pocos metros me dio un vuelco el corazón: por inercia, por llevar un mes y pico haciendo prácticas con un maquinista titular siempre al lado, pensé que me había llevado el tren sin el maquinista formador (jajajaja). Evidentemente yo ya era el maquinista y nadie estaba a mi cargo. Ahí fui consciente, aunque fuera de una manera algo tonta, que toda la responsabilidad me pertenecía, que estaba solo. La otra ocasión fue bajando una unidad doble, en un turno especial del

Espanyol: al entrar en el andén de Cornellá y ver tanta gente, ¡madre mía! Me di cuenta de mi responsabilidad con relación a todas aquellas personas.

La Locomotora: ¿A corto o medio plazo, tu meta es la mejora contractual?

Raúl: Sí, mis objetivos son seguir siendo maquinista y la mejora de mi situación contractual.

La Locomotora: Se está dando la situación, en compañeros que llevan algún tiempo más que tú, que llegada la hora de poder pasar al 100%, no les queda más remedio que decidir ir a una estación y por tanto dejar de ser maquinista, con la disyuntiva de elegir estabilidad o desempeñar las funciones que más les gustan. Llegado el momento, ¿hacia dónde te decantarías?

Raúl: Es una disyuntiva muy complicada, y es completamente lógico que a uno le tire muchísimo la estabilidad que te permite tener una plaza fija. Asumes una categoría, unas vacaciones, una visión hacia adelante y una planificación que te permite dormir a gusto. Yo, a falta de la perspectiva de la veteranía y de los años de SMS, diría que seguiría en la conducción porque me gusta demasiado. Es decir, seguiría comiéndome SMS (jajajaja) porque eso significa conducir.



La Locomotora: Nos encontramos, entonces, que gente que no tiene vocación para ser maquinista, que incluso sabe que no le gusta, se presenta a los cursos de maquinista un tanto obligada por la situación, como una manera de ampliar sus opciones profesionales y contractuales. Y, a la inversa, gente que gustándole ser maquinista, estando habilitados, tienen que escoger, y, llegado el momento: renunciar.

Raúl: Sí, resulta contraproducente estar más años con inestabilidad, de posibles cambios de residencia entre turnos, diferentes horarios; en comparación a otras categorías, donde se asume antes la tranquilidad y planificación. Ahora mismo, la categoría de maquinista sufre de una barrera de entrada para los que quieren acceder a ella; y una barrera de continuación para los que ya se encuentran ejerciéndola, en cuanto una opción mejor se le presenta delante.

La Locomotora: Si antes hablábamos de metas a corto y medio plazo, ¿te planteas otras a largo plazo, como promocionar? (Rectifico lo de a largo plazo ya que estamos viendo que la experiencia y veteranía no son imprescindibles para tratar de promocionar).

Raúl: Yo creo que a todos alguna vez se nos ha pasado por la cabeza la posibilidad de promocionar, ya sea a inspector de tracción o cualquier otro cargo. En mi caso, no me lo planteo, porque significaría salir de la vía y es lo que me gusta, lo que disfruto haciendo día a día. Así que, de momento, no.

La Locomotora: ¿Y en este tiempo, qué sensaciones te has llevado del panorama sindical?

Raúl: Si bien es cierto que la sindicación es el medio que tienen los trabajadores para contrarrestar, en el ámbito laboral, la situación de poder de una empresa en relación con sus trabajadores, yo creo que los conceptos de mayoría y generalización pueden ser contraproducentes a la misma idea de por qué existe un sindicato. Una generalización de un sindicato, el buscar objetivos comunes, que es algo evidentemente positivo, puede provocar que ciertos oficios, gremios, o sectores en particular se diluyan, se olviden o no se persigan las mismas metas. Por otro lado, que la situación sindical se agrupe y monopolice puede provocar que éste devenga en laxitud, en situaciones donde los objetivos no se persigan con la misma celeridad que pudiera darse cuando existe variedad sindical. En definitiva, yo creo que la diversidad de opciones y la profesionalización de la sindicación pueden ser los medios que mejor permitan conseguir ciertos objetivos y mejoras laborales.



EL VIATGE CONTINUA

Oscar De Luis

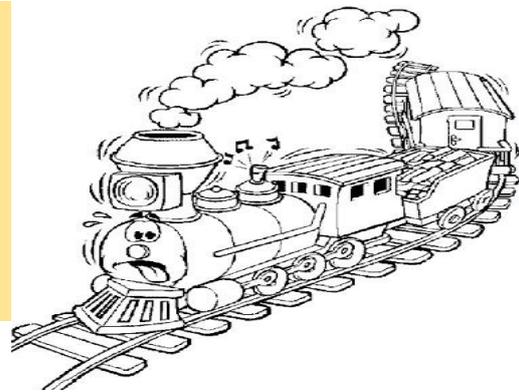
Maquinista de Llobregat-Anoia

Nou lema de la empresa "El viatge continua, però el camí el farem d'una manera diferent". Impressionant!. Pels usuaris, això queda molt bonic, fins i tot pot ser efectiu per segons quins col·lectius de la companyia, però els maquinistes seguim pringant com sempre o potser més.

Fem una mica de memòria.

El nostre col·lectiu, des del primer dia del confinament, ha tingut que venir a treballar, exposant-se al risc de contagi. Malgrat les bones paraules de diferents responsables al butlletí Via, no ens han facilitat gaire la nostra feina.

o la cabina amb risc de contagi, per descomptat, prohibit. El més greu és que els inspectors de línea han proposat solucions i des del departament de personal i oficina tècnica les han rebutjat sense cap raonament ni consideració. Aquest sindicat ha presentat tres queixes i las excuses han estat variades, "que els torns compleixen criteris", que "canviar l'ordre de servei és una feinada"... Excuses que fan riure (pena?) si no fos per la gravetat de la situació. Només un apunt, els criteris han canviat per a tothom i des de casa és molt fàcil opinar del que no t'afecta, però algú s'ho hauria de fer mirar.



No parlo de la falta d'EPI's els primers dies de la pandèmia, que també. Parlo d'una cosa tan bàsica com adequar els torns de maquinistes a les circumstàncies actuals. No és lògic ni equànim que uns torns disposin de més de 4 hores a disposició, tots plegats en un mateix espai, amb el risc que comporta, i hagi altres torns que de 19 a 00:30h no baixin de la cabina ni per fer un riu. És clar que a partir de més enllà de mitja nit, també podem sopar, a la I per exemple,

Un altre modificació (ampliació) sobre la nostra feina és que tenim que informar, cada cop que anem buscar el tren, a les persones que no tenen a qui preguntar. Que tenen dubtes sobre zones, bitllets, destinacions. I és que el personal de estacions, seguint ordres, estan confinats al despatx i els únics que estem visibles som nosaltres, ja sigui l'inici, durant el trajecte o al final de línea. Som l'única cara visible.



I per acabar de rematar-ho, aquests darrers dies l'empresa disposa de companys que venen expressament per prendre'ns la temperatura a l'inici del torn. (N'estem del tot agraïts). Sovint fent servir maquinistes habilitats per aquesta "responsabilitat". Com si els agents d'estació, que ara mateix no és que tinguin massa contingut, no tinguessin temps per fer-ho. Fan venir un altre agent durant 8 hores per ocupar un lloc en un espai reduït, per 10 minuts màxim de treball efectiu en tot el torn. És com si a nosaltres només fessim un L8 o un L9 (només anada!) en un torn de 8 hores. No té cap sentit. Perque, naturalment, podrien fer un ús més útil i racional. Dono una idea: ¿i si donem dies a disposició no presencial als maquinistes, que son els únics que no tenen els avantatges que tenen altres categories????.

Els ens prenen la temperatura, mentre l'empresa ens prén el pel.

Dic empresa, però aquestes decisions són preses per alguna persona amb nom i cognoms que no haurà de donar cap explicació de la seva nefasta gestió. La nostra feina és essencial per poder treure el servei, però no heu tingut la més mínima empatia per nosaltres ni el mínim interès per les nostres condicions de feina en aquests dies plens de incertesa i per què no dir-ho, també de por.

Tal com he dit al principi, el viatge continua, però el camí no serà igual, doncs bé, en la nostra mà està el poder canviar les condicions laborals del col·lectiu de maquinistes, perquè per damunt d'un sindicat, sóc maquinista i si no lluitem per les nostres condicions com a col·lectiu, ningú ho farà.

Molta sort i salut companyes i companys.





TODOS LOS SINDICATOS SON IGUALES

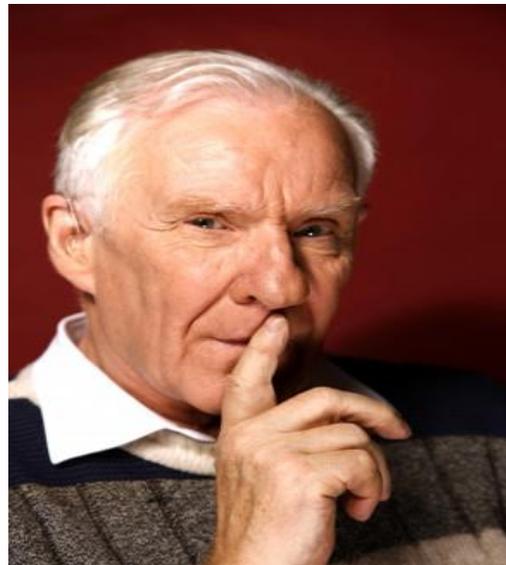
Jordi López - Maquinista de Llobregat-Anoia

Cuando oigo a muchos compañeros hacer comentarios justificando ciertas actitudes o decisiones de la empresa o incluso de algún sindicato, trato de encontrar una explicación de porqué lo hacen.

Hemos oído repetidamente el mantra de "todos los sindicatos son iguales", o dar por buena la conclusión de que el colectivo de maquinistas sea el más sancionado de toda la empresa objetando que el uso de móviles, durante la conducción, como causa única y definitiva de todos y cualquiera de los errores que podamos cometer sin tener en cuenta los diversos planteamientos que los maquinistas exponemos de otras muchas posibles causas de nuestros errores. Incluso llegamos a señalar a los demás como en la cuestión de las bajas laborales, cuando la empresa ha decidido limitar el pago de la IT, o a ponerlas en contraprestación al pago de la productividad; con el: "es que hay mucha gente que abusa". Así, asumiendo el argumento, damos por hecho la culpabilidad general de los trabajadores y sus consecuencias. Habría que sumar a los ejemplos anteriores los perfiles de diversos compañeros que también me cuesta comprender: los que "deben" algo, a los que les hacen creer que "deben" algo, los que nunca dicen nada, los que dicen mucho pero no hacen nada, los que solo miran por ellos, los que se creen intocables, etc, etc.

Me sumerjo en lecturas y navego por internet intentando lograr entender alguna cosa, o al menos definir con más concreción

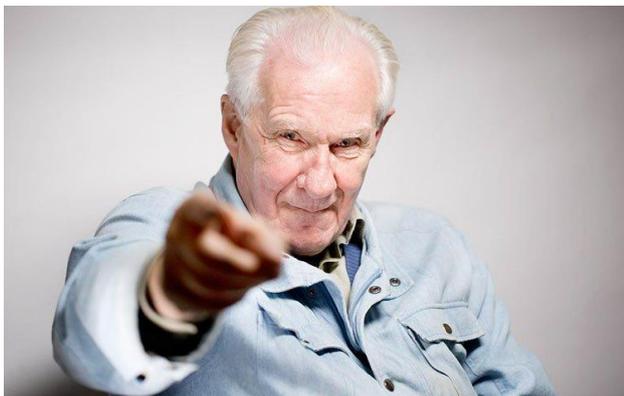
esta actitud de muchos compañeros. Yo, al menos, no había sido capaz de catalogar esta situación más allá de un simplista; "trabajadores anestesiados". Pero algunos textos y artículos de sociología o psicología social me han dado cierta luz en estos asuntos y que os paso a resumir dentro de



mis posibilidades.

Por un lado tendríamos el término; **la indefensión aprendida**, que es un fenómeno cuya consecuencia sería creer que nuestra conducta no tendrá ninguna influencia sobre los resultados. Esta creencia se aprende y tendría importantes consecuencias sobre nuestra conducta y nuestro estado de ánimo. Decimos que una persona ha adquirido la condición de indefensión aprendida, cuando ésta ha aprendido a comportarse pasivamente, sin responder ni hacer nada, a pesar de existir claras oportunidades para ayudarse a sí misma

Otro concepto ser3a **el fatalismo**. Los factores claves que definen el fatalismo, ser3an: en primer lugar, el conformismo y la sumisi3n; en segundo lugar, una tendencia a no realizar esfuerzos y a mostrarse pasivo y, en tercer lugar, una excesiva focalizaci3n en el presente. Este 3ltimo implicar3a una falta de memoria del pasado y una ausencia de planificaci3n del futuro. (No hemos aprendido de experiencias anteriores, u olvidamos, y volvemos a cometer los mismos errores / No pensamos en que la inacci3n de hoy son oportunidades perdidas o trae consecuencias negativas en el futuro). El fatalismo ser3a, adem3s, una actitud que vendr3a acompa3ada de una sensaci3n de que todo va a seguir igual.



hacia el que pueda estar peor que nosotros y que nada tienen que ver con las obligaciones y responsabilidades que nosotros desempe3amos. Los efectos de las pol3ticas adoptadas por los gobiernos para hacer frente a la crisis caracterizados por sucesivos recortes de sueldo, de prestaciones y de derechos recaen sobre los ciudadanos que nada han tenido que ver con sus causas, y que no entienden lo que ocurre. Recortes que, al parecer, no podremos evitar por mucho que hagamos huelgas o nos manifestemos, acompa3ados de la frase que nos imputa; "hab3is vivido por encima de vuestras posibilidades". (Culpa). 3Os suena?: "se abusa de las bajas", " el m3vil". Adem3s, se se3ala al que protesta, "siempre te est3s quejando" y las sanciones planean sobre nuestras cabezas. (Miedo y culpa) .

El miedo y la culpa son otras de las cuestiones a tener en cuenta, que quiz3s, estas s3, tengamos m3s presente y contemplemos como algo m3s reconocible en nuestro entorno. Aparecen con m3s contundencia al relacionarse con las consecuencias m3s duras de la crisis econ3mica: desempleo, desahucios y pobreza. (Miedo). Recordad el tambi3n mantra comparativo; "peor est3n los reponedores de un supermercado". Curiosas estas comparativas que pretenden provocar el conformismo y que siempre dirigen la mirada en la misma direcci3n,

Por 3ltimo, el papel de **la disonancia cognitiva**. Un factor que me ha supuesto toda una revelaci3n y que suscribo plenamente al trasladarlo como explicaci3n de lo que le ocurre a muchos trabajadores, a muchos compa3eros. El ser humano tiene una incuestionable necesidad de justificar sus acciones, esto hace que ante los dem3s (y ante nosotros mismos) necesitamos sentir que somos coherentes, que guardamos equilibrio entre lo que pensamos, decimos y hacemos. Cuando ello no ocurre hay una tendencia o predisposici3n interna a disminuir la

tensió, aunque sea mínima, que estas incoherencias nos puedan generar para no sentir dicha incomodidad.

Pongamos un ejemplo: confío en que el partido político de turno creará empleo, riqueza, etc. (actitud); por lo que voto a ese partido político (conducta), con el tiempo constato el desastre de su política (disonancia) y resuelvo la tensión que me produce en una nueva actitud: "todos son iguales". ¿Os suena?. Se tiende a justificar las conductas por una tendencia a resolver las incongruencias propias. La idea del cambio nos provoca tal incomodidad que cualquier orden existente nos hace sentir más seguros. "Todos son iguales y por tanto mi conducta no es errónea", "no estoy de

acuerdo con lo que está pasando, pero no queda más remedio".

Como no, la sociología, la psicología o la filosofía, además de definir, también plantean conclusiones y soluciones para revertir las actitudes sociales y laborales así como las actitudes individuales en los diferentes ámbitos, pero tengo tan poca esperanza que no perderé tiempo exponiéndolo.

Convendría tener presente al filósofo francés Alain Badiou, quien afirmaba lo siguiente: **"hay que actuar. Porque no es nuestra acción la que debe de plegarse al campo de lo posible, sino que es la propia acción la que puede abrir un nuevo espacio de posibilidades.**



BRINDIS AL SOL

Albert Hurtado

Maquinista de Llobregat-Anoia

(Adaptació de la cançó d'en Serrat)

Un servidor, Albert Hurtado i Boixadós, en parella i major d'edat, veí de Sant Boi, Barcelona, fill de Núria i d'Andreu, de professió maquinista, natural de Barcelona, segons registre civil. Avui 15 de maig de 2020, amb les poques forces de que dispo, atentament

EXPOSO: Que els maquinistes no farem res si no estem units. Que n'estic fart de la rivalitat entre sindicats que només fan que bloquejar qualsevol idea de millora. Que s'ens ha perdut tot el respecte per part de l'empresa i sobretot ho ha deixat en manifest en la gestió de la pandèmia. Que ja

canta l'excusa de la nova valoració dels llocs de treball que portem anys escoltant-la...

PER TOT AIXÒ (I MES), SOL•LICITO: Que per un cop (si no us surt algun tipus d'urticària al•lèrgica) us poseu d'acord els sindicats d'FGC. Aneu a una. Sigueu capaços de juntar-vos i trobeu una proposta conjunta per presentar-la a una taula de negociació. Algún tipus de reconeixement als maquinistes que han estat patint un agravi comparatiu indigne respecte a altres llocs de treball.

Sense guanyadors, sense medalles. Volem guanyar, sí... però tots. Tots els que hem vingut a currar.

Si em permeteu us donaré una idea. Ha de ser per dia treballat. No una cosa general, com sempre s'acostuma a fer, i tants de cops injusta. El pa, pel que se'l treballa.

Gràcia que espero merèixer, del recte procedir i desitjant que no em torneu a decepcionar, a qui Dèu guardi molts anys...

AMEN.

(Per cert, i sense que serveixi de precedent, les pomes continuen sense fer olor. No sé si això serà una predicció. Espero que no.)

Reflexión de un recién jubilado

Hola compañer@s.

La mayoría me conocéis, l@s más nuev@s quizá no.

El caso es que después de casi 39 años, de ellos 33 conduciendo todo tipo de trenes y de tracción, automotores eléctricos y de gasoil, loc. 254 y "Hawaianas", me llegó el tan merecido momento de la jubilación. Y esta ha tenido un sabor agridulce, dulce por el motivo que estáis deseando que también os llegue a vosotr@s, y "agria" por que ha coincidido en el tiempo con esta terrible pandemia del Covid-19 que tanto daño ha hecho y hará, y que ha impedido despedirme de tod@s vosotr@s como me hubiera gustado a mí.

Escribo esta breve nota para agradecer a tod@s, jef@s, inspector@s, compañer@s del CTC y estaciones, de talleres, de oficinas, del SIMAF, a todo el personal de FGC en general (espero no dejarme a nadie), y en especial a mis compañer@s maquinistas, sobre todo a est@s últim@s por el excelente ambiente laboral de camaradería vivido durante todos estos años de servicio en FGC.

No puedo nombraros a tod@s por que se haría interminable el listado, algun@s de ell@ son buen@ amig@s, podría contar multitud de anécdotas (buenas y malas), pero si puedo recordar a l@s compañer@s que ya no están entre nosotr@s, a l@s que marcharon, a l@s que ya están jubilad@s, a l@s compañer@s de Manresa, de Plaça Espanya, y sobre todo a l@s compañer@s de toda mi vida laboral de FGC en Martorell Enllaç, sobre todo a est@s últim@s.

Gracias a tod@s, muchas gracias a tod@s vosotr@s por los buenos y malos momentos vividos, los cuales jamás olvidaré mientras mi memoria me lo permita.

Un fuerte abrazo compañer@s,

Francisco Andrés Vallejo Quesada,

Maquinista jubilado de FGC en Llobregat-Anoia.



COBERTURAS PARA AFILIADOS.

Cuota Ordinaria

Esta cuota está destinada al personal afiliado que actualmente está contratado por alguna empresa ferroviaria y en disposición de la licencia + diploma que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Coberturas:*

- Asistencia Sindical
- Asistencia Jurídica
- Seguro por incapacidad temporal derivada de enfermedad común
- Seguro por incapacidad temporal derivada de accidente
- Seguro por muerte por accidente, infarto de miocardio, infarto cerebro vascular o por agresión
- Seguro por incapacidad permanente absoluta por accidente
- Seguro por incapacidad permanente según baremo por accidente
- Seguro por orfandad
- Seguro por gastos de sepelio por accidente en España y Extranjero
- Seguro en caso de suspensión de empleo y sueldo por sanción de falta técnica
- Seguro por pérdida de haberes salariales por cese puntual de la actividad laboral a causa de un acto convocado por SEMAF
- Ayuda económica solidaria en circunstancias excepcionales
- Premio de permanencia al pasar a la situación de prejubilado o jubilado

*Para disfrute de algunos derechos existe una carencia de 6 meses de permanencia previa en la cuota.

COBERTURAS PARA AFILIADOS.

Cuota Reducida

Esta cuota está destinada a personas en disposición de la licencia + diploma que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y actualmente no trabajan en ninguna empresa ferroviaria en labores de conducción, así como para antiguos afiliados que han pasado a la situación de prejubilado o jubilado.

Coberturas:

- Asistencia Sindical
- Asistencia Jurídica
- Comienzo del periodo de cómputo para la prestación de derechos de la cuota ordinaria y evitar la carencia de 6 meses en dicha cuota para su disfrute.
- Ayuda a cursos de reciclaje de mantenimiento de certificado
- Ayuda económica solidaria en circunstancias excepcionales

PARA MÁS INFORMACIÓN DE COBERTURAS ESCANÉA EL CÓDIGO QR
(SOLO AFILIADOS)



LA LOCOMOTORA



10 AÑOS EN FGC

Lucha
Profesión

idad

idad

encia

mpaña

erectos

erancia

cción

dad

LA LOCOMOTORA



NOVA EDICIÓ
Butlletí Oficial
als Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

LA LOCOMOTORA



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

Edició

LA LOCOMOTORA



Dels records als canvis



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

Edició m
des

