

CÒCTEL D'ESTIU A FGC: SENSE [CONVENI + JUBILACIÓ PARCIAL + ITINERARI] = MALESTAR TOTAL !!!

ITINERARI BV 07



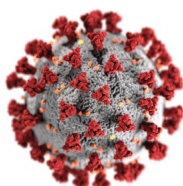
CCOO



S. Jans



Sumari



Editorial	03
¡No más agresiones al personal ferroviario!	04
Subcomitè de Seguretat	05
Conferència Secció Sindical CCOO a FGC	06
Campanya de recollida de material escolar	06
Subida salarial sector públic	07
Comitè de Seguretat a la Circulació	08-09
Carta d'un afiliat	10-11
Breus	12
Permís paternitat coincident amb vacances	12
Risc per embaràs maquinistes	13
El itinerario que viene...	14-15
Agresiones externas	15
El porqué de nuestros actos	16
Noves places al CSE LA: el joc dels despropòsits	16
Altres escrits entregats	17
Asamblea del Grupo T y la política del miedo	18
Valoración puestos de trabajo	19
Visita Presidenta al COR	19

CCOO

Equip de redacció:
Miguel Ángel Herrero
Ricard Beumala
Hugo Horrillo
Àngel Mir

Disseny i Realització:
CCOO Secció Sindical FGC

Disseny gràfic
Sergio Vargas

Coordinador editorial:
Ricard Beumala
Miguel Ángel Herrero
Àngel Mir

Maquetació:
Hugo Horrillo
Àngel Mir

Coordinador Lingüístic:
Àngel Mir

Edició fotogràfica:
Xavier Díaz

Producció:
Federació de Serveis
a la Ciutadania

CCOO no es fa responsable de les opinions expressades als articles publicats en aquesta revista.

Aquesta publicació també la pots rebre per email, envia'ns un correu a ccoo@fgc.cat

Editorial



Aquestes línies, com no podria ser d'altra manera, estan dedicades al nostre company **Albert Martínez Guzmán**, que va perdre la vida en el fatídic accident ferroviari entre Sant Boi i Molí Nou del passat 16 de maig.

Tota la plantilla de FGC ha mostrat la seva consternació i el seu suport a familiars i amistats de l'Albert. Han estat dies molt intensos, plens d'emocions, amb una sensació de tristesa que es va esvaint mica en mica, per què la vida ha de seguir el seu curs.

Això sí, el record es manté intacte. L'Albert sempre estarà en els nostres cors i en els nostres pensaments. La seva família durant els dies de la vetlla va demostrar ser gran, gran de veritat i inclús van ser ells que ens van donar consol i pau a tots i a totes. És realment increïble, acostar-te a donar el condol a unes persones que acaben de perdre al seu fill/germà, i que en un acte de generositat extrema et facin sentir bé i et reconfortin i et donin consol...

Ningú volia que això passés, però el que està clar és que tal com ha manifestat l'empresa hauran de complir amb el compromís d'esclarir els fets i de corregir el que calgui per intentar que no torni a passar mai més. La família de l'Albert i tota la família ferroviària de FGC, que ha sabut estar a l'alçada en aquests moments tan difícils, així ho esperem i l'empresa no pot fallar.

Per la nostra part, hem acompanyat i donar suport a les dos persones que ho han passat pitjor que cap altre treballador/a. Ens referim al Juan Ortiz i al Javi Martín. Ells senten més que ningú la pèrdua del company, però tenen la certesa que ningú, absolutament ningú, els fa responsables de l'accident, i que francament és una alegria per ells rebre totes les mostres de suport dels seus companys i companyes.

Som una gran família i ens hem de seguir ajudant.

Gràcies a totes i tots!!

¡ No más agresiones al personal ferroviario!

Secretaría general del sector Ferroviario de FSC-CCOO

Desde el sector Ferroviario de FSC-CCOO lanzamos una campaña en la que hacemos un llamamiento a la ciudadanía para que exija servicios públicos de calidad respetando a las personas trabajadoras, a las que animamos a denunciar estas agresiones, y requerimos a las empresas medidas de prevención y protección.

Las agresiones que sufre el personal ferroviario, principalmente el que trabaja de cara al público, son motivadas en numerosas ocasiones como reacción a la mala gestión y al mal servicio que las empresas o administración ofrecen. La supresión de servicios, los retrasos y las anomalías, unidos a la desinformación que tienen trabajadores/as y ciudadanos/as cuando estos hechos se producen, generan violencia contra el eslabón más débil y expuesto de la cadena de responsabilidad. El propio desempeño de sus funciones laborales -velando por la seguridad, el bienestar y el buen uso de espacios compartidos- supone en sí un riesgo de sufrir conductas violentas físicas o verbales amenazantes, intimidatorias y abusivas.

Sabemos que la educación cívica, la información, el conocimiento y la conciencia ciudadana son la mejor prevención ante esta amenaza de terror laboral. Pero también es de vital importancia la prevención y la protección que las empresas están obligadas a proporcionar por ley a sus plantillas.

La problemática a la que nos enfrentamos tiene una doble vertiente: por una parte, **el preocupante incremento de agresiones recibidas** por el personal ferroviario y, por otra, **la falta de denuncias de las personas afectadas** debido a su normalización. Así, nos encontramos con que el número de agresiones reales excede considerablemente al número de denuncias registradas en las empresas ferroviarias.

Desde FSC-CCOO, lanzamos en los centros de trabajo y en las redes sociales la campaña “¡No más agresiones al personal ferroviario! **#StopAgresiones**”, con la que hacemos un llamamiento a la ciudadanía para que se informe, exija y reclame, pero también para que encauce adecuadamente su indignación y/o frustración. Los usuarios y usuarias deben ser conscientes de que la cara del servicio casi nunca es responsable de las situaciones que sufren debido a la falta de inversión, previsión, planificación y gestión por parte de políticos y empresarios.

Además, también en el marco de la campaña, pedimos a las y los trabajadores que denuncien ante cualquier tipo de agresión. Por último, exigimos medidas de prevención y protección a las empresas, y que den cumplimiento a los protocolos contra agresiones externas negociados con la Representación Legal de las Personas Trabajadoras (RLPT), pues no es tolerable que esté en riesgo la integridad física y moral de los ferroviarios y ferroviarias por cumplir con su trabajo.

Madrid, 07 de junio de 2022



Subcomitè de Seguretat

Albert Adán Vera - Membre del Secretariat de CCOO a FGC

Reunió Subcomitè Seguretat Extraordinari a **30 de maig de 2022** de 10h a 12h presencial a Rubí.

Es tracta l'agressió produïda el passat 19 de maig a l'estació d'Igualada i l'anàlisi dels fets (agressió VVSS).

Ens enumeren les diferents agressions produïdes als VVSS des de 2019 fins la data, per anys. Extreuen que en quasi el 75% d'agressions els VVSS anaven acompanyats.

La RdT demana l'anàlisi del temps de recolzament que es podria haver donat en cas que qualsevol dels recursos de seguretat que tenim actualment hagués estat requerit.

Des de la RdT **es sol·licita de forma reiterada augmentar els recursos existents de VVSS** i no disposar d'agents únics i treballar sempre com a binomi. Des de la RdE ens responen que en els propers dies, temporalment i del que faran una anàlisi, disposaran al ramal d'IG en la franja de tarda dels 2 VVSS sempre com a binomi (parella, no agent únic). Des de la RdT demanem s'apliqui a tots els ramals perquè en funció de les circulacions i les diferents operatives de VVSS, es més difícil fer recolzament entre agents únics de VVSS que no pas a la zona urbana.

Se'ns informa que actualment tots els VVSS tenen per dotació l'armilla de seguretat i que, a partir del 1.6.2022, els VVSS han de dur-la sempre (no com fins ara que en el contracte estava estipulat a partir de les 22h, operatives especials o quan ho requeria el client (FGC)). Alguna de les seves empreses sembla ja ho exigia des de la seva entrega.

Sobre la nova licitació ens detallen que es dotarà d'una motxilla els VVSS, que poder minimitzarà els tempos per gaudir dels descansos i els desplaçaments, per aprofitar més i millor els recursos actuals d'hores de VVSS per establir els diferents controls de frau programats.

Finalment es tracta el tema de la **filtració d'imatges** tal i com ha succeït amb la distribució de la gravació dels incidents. Els preocupa tant com a nosaltres i estan treballant i investigant-ho (ens informen des de la RdE que hi ha un plantejament d'introduir quelcom sobre LOPD en els propers plans de formació).

D'altra banda hem recordat al Sr. Sañas ens informi com està el tema de vestuari/ menjador a PN per VVSS per minimitzar absències a l'inici o final de servei perquè inicien/finalitzen/berenen a NA, i refereixen que NO! Que és molt cost. Que quan van fer el pas de SC a NA per diferents temes, van demanar pressupost addicional, que és molta pasta i si fos, aprofitant altra previsió/modificació/obra encara, que per aquest motiu no (aprofitar més els recursos de VVSS invertits).

E - CARNET

Vols saber-ho tot sobre l'e-carnet de CCOO de Catalunya?



Conferència Secció Sindical CCOO a FGC

Secció Sindical - CCOO a FGC

Informem al conjunt de l'afiliació del **resultat de la Conferència de la Secció Sindical de CCOO a FGC**, que es va celebrar ahir dia 25/04/2022, i dels **acords adoptats per majoria absoluta**.

Tots els assistents aconsegueixen els requisits establerts segons les nostres normes. Actuen com a President de la mateixa el Sr. Miguel Ángel Herrero Redondo i com a Secretària la Sra. Tània Romero Conchillo.

- 1. S'aprova el INFORME GENERAL DE LA CONFERÈNCIA, on es fa el balanç de gestió del període anterior, s'explica el pla de treball de futur i el pla de treball específic d'eleccions sindicals 2022.*
- 2. Durant el torn de paraules participen les persones que ho desitgen. Es recullen en acta a part, les aportacions formulades pels assistents, per tractar-les amb més profunditat en la propera Executiva que es celebri.*
- 3. Respecte els Òrgans de Direcció de la Secció Sindical, s'aprova la candidatura presentada per la Executiva sortint:*

SECRETARI GENERAL: BEUMALA HERRERA, RICARD.

SECRETARIAT: ADAN VERA, ALBERT; BEUMALA HERRERA, RICARD; HERRERO REDONDO, MIGUEL ANGEL; HORRILLO PORTILLO, HUGO; MIR GARCIA, ANGEL.

COMISSIÓ EXECUTIVA: ADAN VERA, ALBERT; ARRANZ GOMEZ, FERMIN; BEUMALA HERRERA, RICARD; CONTIJOCH ZAPLANA, ROGER; DIAZ RODRIGUEZ, XAVIER; HERRERO REDONDO, MIGUEL ANGEL; HORRILLO PORTILLO, HUGO; LAZARO CAMERO, FRANCISCO JAVIER; MIR GARCIA, ANGEL; REYES REINA, FRANCISCO JOSE; ROMERO CONCHILLO, TANIA; VARGAS PEREZ, SERGIO.

DELEGATS LOLS: ROMERO CONCHILLO, TANIA; VARGAS PEREZ, SERGIO.

En el termini màxim d'un any us farem enviament de l'Informe de Gestió. Els càrrecs d'organització interna seran dirigits en breu i es faran públics al conjunt de l'afiliació.

Campanya de recollida de material escolar

Xarxa d'Acció Solidària (XAS) de CCOO

La Xarxa d'Acció Solidària (XAS) de CCOO, inicia a finals de juny i fins al 15 de setembre, una nova campanya de recollida de material escolar sota el lema "**S'ha de garantir a totes les nenes i tots els nens l'oportunitat de desenvolupar els seus estudis en dignitat i igualtat**".

La llista de material a recollir és: llapis, gomes, bolígrafs, motxilles, ceres de color, maquinets, retoladors, estoigs, cinta adhesiva, quaderns, folis, llibretes i altre material fungible.



Subida salarial sector público

Font: ccoo.cat

El Área Pública de CCOO exige al Gobierno que convoque ya la Mesa General de la Función Pública para la subida salarial de más de tres millones de empleadas y empleados públicos.

El sindicato no va a permitir que se desprecie al personal de los servicios públicos y **exige subidas salariales que compensen la pérdida de poder adquisitivo y la vinculación al índice de precios al consumo (IPC)**, compromisos que sí están contraídos para las pensiones.

CCOO denunció la falta de negociación de los Presupuestos Generales del Estado para este año 2022, donde solo se ha contemplado una subida del 2%, algo del todo insuficiente, por lo que exige al Gobierno iniciar la negociación de un nuevo acuerdo salarial plurianual que garantice el mantenimiento del poder adquisitivo.

El anterior Acuerdo, negociado con el Partido Popular, fue el inicio de la recuperación de los salarios para las empleadas y empleados públicos, con un acuerdo trianual 2018/2020, donde se pudo compensar en parte la pérdida salarial, tras el periodo de austeridad establecido con la excusa de la crisis económica anterior. Desde entonces, a pesar de las reiteradas peticiones por parte del sindicato, no se ha renovado, por lo que urge ya la negociación.

Este Acuerdo debe además contener otras materias imprescindibles como el empleo. Se debe cerrar un gran pacto por el empleo público, que consiga recuperar los estándares de empleo, así como acometer el rejuvenecimiento de las plantillas, teniendo en cuenta la edad próxima a la jubilación de una parte importante de las administraciones públicas y del sector público empresarial.

Igualmente, en materia del empleo público,

es necesaria una revisión del Estatuto básico del Empleo Público, en todo lo concerniente a los sistemas de acceso, promoción y traslados, así como cualificación y clasificación profesional o formación; al igual que también es imprescindible la actualización y reforma de determinados apartados del Estatuto Marco.

Dentro del resto de materias, CCOO quiere priorizar la modificación normativa en materia de igualdad, el desarrollo de la carrera profesional, **el establecimiento de la jornada de 35 horas con carácter básico o el desarrollo del teletrabajo**, garantizando la prestación directa de los servicios públicos a la ciudadanía, y la mejora de haberes reguladores y pensiones del personal de clases pasivas.

Asimismo, no podemos olvidar al conjunto de las trabajadoras y trabajadores del sector público empresarial, discriminados permanentemente en la recuperación de derechos y salarios, sin ámbito de interlocución para poder desarrollar las mejoras y acuerdos que le son de afectación o el derecho a la negociación colectiva.

Por último, junto al sector público, debemos exigir la compensación por la pérdida de poder adquisitivo para el personal de servicio exterior, con más de 12 años de congelación salarial.

Son muchas las tareas pendientes, derechos de las y los trabajadores públicos, por lo que CCOO pedirá de manera inmediata la Mesa de negociación, de lo contrario no se descarta ninguna medida de acción para llevarlo a cabo.

Comitè de Seguretat a la Circulació

Carlos Ortega - Membre del CSC i del Consell



En el Comité de Seguridad en la Circulación celebrado el 25 de mayo de 2022 se han tratado los siguientes temas:

Información sobre accidentes/incidentes:

Se habla sobre el accidente de Sant Boi y sobre las múltiples incidencias de las UT115.

Repaso al acta:

18/20- Aguja de BO. La RT solicita que se dupliquen los mandos de las agujas del depósito de Sant Boi, ya que hay problemas de accesibilidad. Se ha instalado un repetidor, se ha instalado un encaminamiento pero falta poner hormigón en el lateral y falta amentar la iluminación que se encuentra desactivada por unas obras. Se activará la semana que viene una vez finalizadas dichas obras.

23/20- FAP Digital. La RT solicita la revisión de las unidades 213 con DIMFAP Digital por problemas en la limitación de velocidad en algunos tramos y se solicita balizas previas en los finales de vía. La RDE informa que no existe la funcionalidad de FAP Digital, y consecuentemente no se encuentra en el marco del proyecto. Se ha analizado la posibilidad de implementar balizas L7 pero solo dan una información complementaria. Y, además, no es un estándar del FAP Digital (ni del ASFA Digital).

La RT indica que hay un problema en el paso de balizas L5 que obliga a circular a una velocidad menor a la prevista. Parece que podría estar relacionado con el intervalo de testeo si este se ha incrementado con la implantación del FAP Digital.

La RdE informa que ha venido la empresa instaladora del FAP Digital para verificar los tiempos de reacción y están a la espera de recibir el informe.

La RdE informa que ya se ha instalado el FAP Digital en los ramales de Igualada y Manresa hasta Cornellà. Falta llegar hasta Pl. España.

La RdE informa que la instalación de balizas finalizará a finales de mayo y a continuación se instalará en los trenes un nuevo software que corregirá los problemas existentes. En cuanto publiquen la instrucción de circulación, aproximadamente sobre mediados de junio.

24/21- Acceso vías MA. La RT solicita adecuar los accesos a las vías de Manresa Alta para facilitar la realización de maniobras con los trenes de mercancías. La RT solicita abrir el punto y queda pendiente de valorar el encaminamiento y la iluminación de las vías 8 y 9. Sin Novedad

29/21- Temas varios:

- La RT solicita barandillas en Can Feu lado ascensor. Realizado.
- La RT solicita mejorar la posición de la señal de salida a contravía de vía 4 de Gràcia. Realizado.
- La RT solicita modificar la señal 1501 de entrada PN. Realizado.

39/21- Proyecto Phoenix. La RT considera necesario implementar mejoras para la circulación de trenes de mercancías en el marco del proyecto Phoenix, en particular, la ampliación del enclavamiento de Manresa hasta Súria y de Sant Boi hasta el apartadero de trenes de la Zona Franca, así como la renovación de la playa de vías de Súria y también de Manresa-Alta.

La RdE informa que la renovación de vías de Súria está contratada y que los términos de ejecución de las obras son de 6 meses y medio, además de un mes más para iniciar los trabajos. Respecto a la señalización, se prevé una ampliación de Sant Boi por el cruce al apartadero de la Zona Franca. Están a punto de finalizar las obras de modificación de Súria. Sigue en curso.

40/21- Deterioro piquetes. La RT manifiesta que hay piquetes de vía deteriorados y solicita que se arreglen. La RdE informa que quedan pendientes unos piquetes y que el plazo de finalización será a finales de junio.

42/21- Señales deterioradas en vía. La RT manifiesta que hay señales en mal estado. La RDE informa que hará una actuación de revisión para detectar las señales que no cumplan los criterios. La RdE informa que tiene problemas de disponibilidad de maquinaria para cambiar las señales. Se ha incluido el cambio de señales dentro del plan de mantenimiento semestral, por lo que va más lento. Prevén tenerlo listo dentro en tres o cuatro meses.

47/21- Señales 3509/M y 3012. La RT solicita el cambio de estas señales bajas por unas más elevadas para mejorar la visibilidad. La RdE informa que lo elevará instalando un semimástil. Actualmente se encuentra en fase de licitación.

3/22- Vía en mal estado. La RT informa del mal estado de la vía en la zona de Sant Boi. La RdE informa que es consciente ya que desde hace un año hay una licitación de obra en ese tramo. Ahora está en fase de ejecución tardarán unas 22 semanas.

5/22- Velocidad paso por talleres. La RT propone reducir la velocidad de 30km/h a 15km/h en la zona de depósito de Martorell. La RdE manifiesta que no supone un riesgo dicha velocidad dado que se circula a marcha a la vista.

6/22- Puentes de hierro LA. La RT manifiesta su preocupación por el deterioro de los puentes de hierro, concretamente los ubicados en el ramal Manresa y recomienda adelantar limitación de velocidad para no frenar dentro del puente. La RdE informa que se realizan revisiones periódicas cada 5 años a todos los puentes y prueba de carga cada 15 años. Concretamente, este año le toca revisión del puente de Marganell y el de Manresa. La RdE informa también que la empresa externa que realizará estas revisiones es INECO.

7/22- Numeración de señales. La RT solicita la revisión de la numeración de las señales dado que el paso del tiempo las ha deteriorado. La RdE ha detectado 70 de ellas y ya ha reparado 25. La RT solicita que la numeración sea igual de grande que el resto de señales.

8/22- Rebases 115. La RT manifiesta su disconformidad en las autorizaciones de circulación con el lazo de puertas anulado y entiende que puede ser una situación de falta de seguridad. La RdE informa que las UT115 no pueden ir con pasaje y con el lazo de puertas anulado. No se volverá a dar esta situación.

9/22- Hombre Muerto en ATO. La RT solicita que cuando se circule en ATO, se active la secuencia del HM. La RdE informa que el sistema ATO a nivel mundial funciona de la misma manera, pero que lo estudiará.

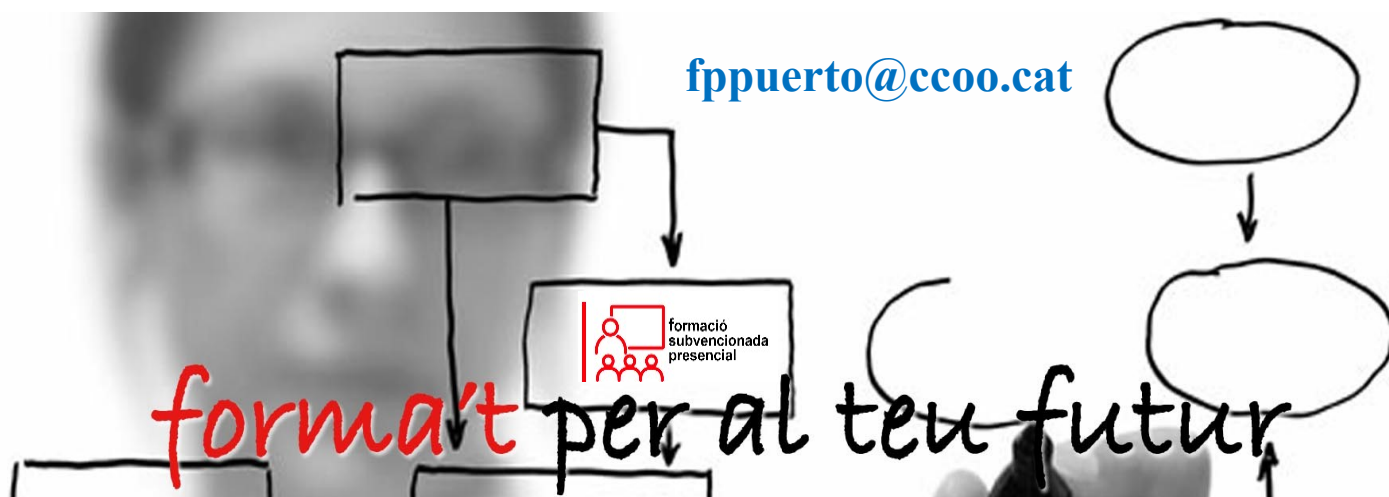
Temas verbales:

- * La RT solicita revisión y reparación por desgaste y oxidación de vallas perimetrales de la línea de Manresa. La RdE informa que lo tendrán en cuenta.
- * La RT solicita revisión entre vías de CR y QC por el mal estado de limpieza por vandalismo. La RdE informa que lo tendrán en cuenta.
- * La RT solicita quitar la señal "X" de silbato entre EU y GO. La RdE informa que lo tendrán en cuenta y que instalarán señales en las vías 4, 6, 8 de ME y vías 25, 27 del COM.
- * La RT informa que los seccionadores que han puesto entre las estaciones de MG y CO están demasiado cerca de la caja del tren. Solicita que se encapsulen ya que si hay una evacuación y da la casualidad que una puerta se abre justo en el punto del seccionador podría darse el caso de electrocución. La RdE informa que se ha buscado un modelo de metacrilato doble para proteger los seccionadores. La RT propone que el cerramiento sea tipo L. También se propone procedimentar la evacuación en estos puntos.

Carta d'un afiliat

Les MAEs de sortida obsoletes, les mascaretes i els eufemismes

És de referència el procediment Iei202109, que regula el funcionament de la validació de sortida. Aquest procediment ha tornat a l'actualitat, ja que, tot i entrar en vigor el dia 1 de juliol de 2021, no ha estat fins fa poc que s'han tornat a activar els filtres més restrictius i s'han constatat algunes mancances. En primer lloc parla de 'validació de sortida desatesa', quan és una validació de sortida que requereix d'una atenció constant per part de l'agent d'estacions, i en el seu cas, del CSE. Podríem entendre la inclusió del terme 'desatesa' quan hi havia MAEs de sortida, amb les quals el client podia gestionar per si mateix la situació, però la seva retirada va canviar aquest mecanisme; retirada que es va fonamentar en el seu moment en la obsolescència d'aquestes màquines, però això per si sol no explica que s'hagin retirat sense que hagin estat substituïdes per unes altres (que d'altra banda ja s'han 'jubilat' de la venda de bitllets, i han estat retirades dels vestíbuls), sense qüestionar la seva importància en el bon funcionament de la validació de sortida, i sense fer canvis substancials en el procediment de validació de sortida, tot i que ara, les encarregades de fer aquesta tasca, estiguin fora de les barreres tarifàries. Segons el procediment, l'agent retirarà el bitllet incorrecte, sigui quin sigui, i adreçarà el client a que pagui la seva sanció en una de les MAEs d'entrada; vull destacar que aquest procediment no s'adreça específicament a interventors, també a agents d'estacions. D'una banda, aquesta instrucció topa frontalment amb el manual d'autoprotecció, ja que de manera habitual i de forma generalitzada a totes les estacions, no comptem amb vigilants de seguretat per poder fer aquesta tasca amb garanties per la nostra integritat; d'altra banda, sembla de sentit comú que un cop fora de les barreres tarifàries i amb el títol retirat, el client no trobi obstacles per marxar sense pagar la sanció, i en cas de sentir-se coaccionat per l'agent d'estacions, la sortida fàcil és pujar el to de la conversa i desviar el focus d'atenció, del pagament de la sanció a la integritat física de l'agent. També crida l'atenció que la instrucció parli de 'Percepció Mínima o bitllet gratuït de sortida', sense especificar en quins casos serien d'aplicació un o altre (si el que marca el límit és la nostra seguretat, un error de càlcul podria ser fatal), així com la necessitat de donar el client un bitllet gratuït de sortida, quan aquest ja és fora de la barrera tarifària. Ultrapassa la capacitat de comprensió d'aquest agent d'estacions frases com les que segueixen: 'En cas que el client no accepti les condicions (...), l'Agent recollirà les dades del client i imposarà una percepció mínima', 'Quan l'Agent d'estacions detecti que un client ultrapassa la barrera tarifària sense validar el bitllet, informarà al client que ha de validar el bitllet i, si cal, li posarà una percepció mínima', 'Si el client no es vol identificar es trucarà per telèfon al CSE sol·licitant la presència dels vigilants de seguretat i/o la policia via CSPB', o 'L'Agent d'estacions controlarà al client fins a l'arribada dels vigilants de seguretat i/o la policia que l'identificarà'. El redactat deixa molt clar que 'Si el client vol marxar abans que arribin els vigilants de seguretat i/o la policia, no el retindrà i informarà al CSE i aquest al CSPB' i que 'En cas de situacions conflictives s'adoptaran especialment les recomanacions preventives recollides al Manual d'autoprotecció Personal d'Agents d'Estacions' com si les situacions abans descrites no fossin per sí mateixes situacions conflictives, i suposant que la majoria de clients s'identificaran voluntàriament o esperaran l'arribada dels vigilants o la policia després d'haver mostrat la seva disconformitat amb la sanció o haver-se negat a identificar-se, i que aquestes discrepàncies no causaran un neguit, ansietat o tensió al client que li porti a la violència.



També és de referència el procediment Co2022074, que dona 'Instruccions en relació a l'ús de les mascaretes al transport públic'. Aquest procediment adverteix de 'la fi de l'obligatorietat de la mascareta en espais interiors, amb les excepcions del transport públic, (...), on ho continuarà sent'. Després d'un punt i a part, el procediment es contradiu en el següent paràgraf, on reconeix que 'totes les persones que viatgen en transport públic estan obligades a l'ús de la mascareta dins del tren'. Es torna a contradir en el següent paràgraf, on diu que 'Els operadors de transport públic seguiran comunicant la necessitat de l'ús de la mascareta i aplicant les mesures i sistemes de neteja i ventilació que han fet possible el manteniment del servei en condicions de seguretat durant tota la pandèmia covid-19', i un cop més quan especifica que, tot i així, quan s'adverteixi la presència d'una persona sense mascareta a l'andana o al vestíbul, en cap cas se'l sancionarà, deixant la norma del primer paràgraf i les comunicacions i advertències als clients sense cap efecte.

La conseqüència final d'aquest document és que els clients no estan obligats a portar-la fora dels trens, perquè no els podem sancionar, però els treballadors sí, perquè és obligatori. La llei preveu que els responsables de riscos laborals tenen potestat per regular aquesta qüestió en l'àmbit laboral sense haver d'utilitzar aquestes filigranes dialèctiques.

Fent honor a la veritat, la mateixa llei es contradiu, ja que el RD286/2022 reconeix la excepció a la norma en andanes i vestíbuls, però no així la resolució de la Generalitat SLT/1131/2022, que manté la obligatorietat de les mascaretes 'en els mitjans de transport aeri, per ferrocarril o per cable i als autobusos, així com en els transports públics de viatgers', sense especificar cap excepció. Cal que algú entès en lleis ens digui quina de les dues lleis té més força, però com a catalanista i com a treballador de FGC, considero que ens devem al nostre govern, i des del punt de vista pràctic, també a la llei més restrictiva, per tractar-se d'una qüestió de salut pública, no de drets fonamentals; les excepcions a la norma en aquest cas no afegeixen cap avantatge en qüestió de drets o llibertats, i només fan que contribuir a la confusió, les badades, la sensació d'incertesa i de relaxament en el compliment de les normes, fins i tot en aquells punts on continuen vigents.

Per últim, destacar els eufemismes utilitzats en els procediments esmentats, i també en els missatges de Teams on es feia referència a la obligatorietat de les mascaretes dins els trens, i fins i tot es parla de revisar el tren (L-A). Allà on diu 'informar', 'comunicar', 'recollirà les dades del client', seria desitjable que es fessin servir termes més adients al cas, com 'interpel·lar', 'sancionar', o 'identificar', amb tot el que això implica en termes de seguretat, i capacitat efectiva per fer-ho. No dic amb això que els eufemismes siguin dolents, al contrari; ens permeten dirigir-nos al client en un llenguatge neutre, impersonal i conciliador, però no veig la raó de que la empresa faci servir aquest llenguatge amb nosaltres, suavitzar les formes en un procediment no farà que sigui més efectiu.



Breus

Secció Sindical - CCOO a FGC

Comunicacions:

Després del missatge enviat per part del cap de sala del dia 19/05/2022 on diu " les comunicacions amb afectació a la seguretat s'han de fer per l'emissora", recomanem que també es facin a través del canal Telegram adjuntant "comunicat per emissora al CTC".

Malestar COR:

Hoy día 2 de junio, durante la visita de la Presidenta de FGC al COR, las personas trabajadoras de dicho centro han realizado un acto de protesta espontáneo, mediante una martillada de 5 minutos en el taller del COR. De esta forma, el **colectivo de Manteniment ha expresado su malestar con la actual situación**, principalmente por el retraso en la negociación del convenio, el resultado de la misma y el perjuicio que se está causando a ciertos colectivos.

Solicitan se informe al resto de la plantilla de FGC.

Información de utilidad:

Para no bloquear al CSE con temas que no corresponden:

- En caso de avería al CSE le llegan llamadas que son para el **CTC 93273**
- En caso de duda/consulta sobre la información del SIC hay que llamar al **CIC 93815**

Delegación Laietana -Lleida

93 481 27 03

jse@atlantisgrupo.es

www.atlantis-seguros.es



Permís paternitat coincident amb vacances

Secció Sindical - CCOO a FGC

Arrel de la consulta d'un treballador, **CCOO ha fet les gestions necessàries per corregir el criteri utilitzat per Gestió de Personal d'Operacions a l'hora d'atorgar les vacances en cas de coincidència d'aquestes amb el permís de paternitat**, on correspon realitzar-les a continuació del permís.

La confusió la tenien amb el cas de coincidència de IT amb vacances, on si existeix un termini de 18 mesos a partir de la finalització de l'any en què s'hagin originat per gaudir-les.

Així doncs, tal com estipula l'article 48 ET: "Cuando el período de vacaciones coincida en el tiempo con una incapacidad temporal derivada del embarazo, el parto o la lactancia natural o con el período de suspensión del contrato de Trabajo previsto en los apartados 4, 5 y 7 del artículo 48, se tendrá derecho a disfrutar las vacaciones en fecha distinta a la de la incapacidad temporal o a la del disfrute de permiso que por aplicación de dicho precepto le correspondiera, al finalizar el período de suspensión".

Si us trobeu en aquesta situació, o voleu formular qualsevol consulta relacionada amb aquest tema, contacteu amb la nostra Secció Sindical.

Risc per embaràs maquinistes

Tania Romero Conchillo - Membre de l'executiva de CCOO a FGC



ENS CALEN BOSSES PER A VÒMITS

D'ençà un temps la política d'empresa ha anat deshumanitzant-se. Portem un període (que no vull fer coincidir amb l'arribada de ningú a l'empresa) en el que hi ha certs aspectes que s'han volgut potenciar, com són una imatge d'empresa saludable ètica i transparent i promotora de polítiques d'igualtat. Però, què hi ha de real en tot això? D'això els mil·lennials en diuen "postureo". I jo, que ja tinc uns anys, diria "teatro del bueno".

A tots i totes ens sona el nom de **SEGO** (Societat Espanyola de Ginecologia i Obstetrícia). Però no d'una manera positiva. Aquest organisme es dedica a fer informes sobre riscos que poden afectar a les dones embarassades en els seus llocs de treball i, fa qüestió d'un parell d'anys tot just abans de la pandèmia, va canviar els criteris. Va determinar que els nivells de vibracions que afectaven negativament a les maquinistes embarassades eren inferiors pel fet que durant les 12 primeres setmanes l'embaràs és intra pelvià. I d'això s'han valgut empresa i mútua per **eliminar el risc per embaràs durant les 12 primeres setmanes de les maquinistes gestants**. Així com incorpora aquest

estudi (que no és d'obligatori compliment sinó que són recomanacions), omet d'altres estudis recents que determinen que l'estrès continuat en les gestants provoca un increment de les hormones glucocorticoides. Aquestes poden provocar que disminueixi la capacitat de la placenta de transport de glucosa al fetus i causar un menor pes del bebè. Així com perjudicar la salut metabòlica del fetus a llarg termini.

Un estudi de la facultat de medicina Charite University de Berlín determina que les filles de les mares amb estrès poden tenir problemes de depressió i ansietat en la infància. La culpable és l'hormona de l'estrès, el cortisol. Però sense entrar en tecnicismes, qualsevol persona es pot imaginar l'impacte que pot tenir una avaria d'un tren, descarrilament, desallotjament, una evacuació emplenada via o un accident (del que malauradament encara ens recordem) en el cos d'una maquinista embarassada.

Poc es parla dels símptomes que majoritàriament tenim durant el primer trimestre d'embaràs (tot i que no estem malaltes).

“ Ferrocarrils ha estat incapaç d'arribar a un pacte de protecció a la maternitat i la lactància. ”

Les nàusees, els vòmits, les ganes d'orinar més sovint... topen de front amb les circumstàncies que envolten el nostre lloc de treball (inclús agreujat per la sensació d'aïllament en els trams de via única a la línia de Llobregat Anoia).

Tot això provoca que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya sigui de las poques empreses ferroviàries amb tal falta d'empatia, que ha estat incapaç d'arribar a un pacte de protecció a la maternitat i la lactància. Incapaç de recollir inquietuds promogudes pel propi col·lectiu de forma espontània.

I efectivament, les dones embarassades no som malaltes però volem saber del cert que el nostre lloc de treball no perjudicarà mai la salut dels nostres fills i filles.

Finalment, vull donar tot el suport a tots aquells col·lectius que es veuen afectats per les mateixes problemàtiques. Cada lloc de treball hauria de tornar a ser avaluat en relació als riscos relatius a la maternitat i la lactància.

Juntes som més fortes.

BV 07 EL ITINERARIO QUE VIENE... EL MALESTAR DEL COLECTIVO DE MAQUINISTAS

La sección de CCOO en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), alerta del malestar del colectivo de Maquinistas de la línea Barcelona-Vallés de FGC, que es exponencialmente creciente conforme se acercan las dos fechas clave:

- 11 y 12 de junio: simulacro real de puesta en servicio con todas las unidades de tren circulando y con todos los turnos de maquinista en marcha.
- 25 de junio: compromiso político con la Generalitat de Catalunya para la puesta en servicio del nuevo itinerario.

A fecha de hoy, **hay tres factores clave que confirman que las cosas no se están haciendo bien por parte de la empresa**: los temas técnicos no resueltos de las nuevas unidades de tren, la formación a todo el colectivo que asumirá su conducción y las condiciones laborales establecidas por FGC en cuanto a residencias, horarios y realización de los descansos de conducción.

A modo de resumen, pasamos a enumerar los principales inconvenientes.

Aspectos Técnicos

- ⇒ No están actualizados los manuales formativos de las nuevas unidades de tren.
- ⇒ Cámaras: cuando llueve, las gotas de agua distorsionan las imágenes que se reciben en la cabina de conducción, y si no funciona el antivaho no se ve nada. La empresa no quiere poner espejos retrovisores ni monitores adicionales para asegurar el cierre de puertas en andenes.
- ⇒ Pantallas de conducción: el brillo es muy intenso, y por la noche molesta a la vista.
- ⇒ Fiabilidad: si falla una sola cámara del tren o una sola puerta, la unidad se debe retirar de la circulación. Cada semana se retiran unidades en servicio comercial (se hacen coincidir circulando entre dos y tres) por sus reiterados fallos, con el consecuente impacto en el desarrollo de este. ¿Se imaginan el caos que se puede originar cuándo coincidan circulando nueve (de las 15 adquiridas), por ejemplo?

Formación

- ⇒ Con sólo 2 días de formación (16 horas) se pretende que se sepan llevar estos trenes.
- ⇒ Si se quiere implantar el nuevo itinerario dentro de 18 días, hay gente que aún no ha realizado los dos días de prácticas, por no mencionar que las personas que realizaron las prácticas hace unos meses no han vuelto a tocar el tren y en ese tiempo a la UT se le han realizado actualizaciones del software, que hacen que su funcionamiento sea diferente.
- ⇒ En el Comité de Seguridad en la Circulación, la Representación de los trabajadores solicitó realizar una formación específica de las averías más comunes de la unidad y cómo resolverlas. Hoy en día, no se ha realizado el Plan de Entrenamiento Personal relativo a esta materia.

ES EL MOMENT!



Sector
Ferroviari
Catalunya

Comunicado

08/06/2022



Condiciones laborales

- ⇒ Modificaciones de residencia, trasladando la mayor parte de ellas del área urbana de Barcelona a Sabadell y Terrassa, afectando a la movilidad de las personas trabajadoras.
- ⇒ Incertidumbre e imposibilidad de planificar la conciliación familiar y laboral, ya que no se ha realizado la subasta de los nuevos turnos de trabajo (a 18 días vista, la gente todavía no conoce si trabajará de mañana o de tarde, ni en qué población iniciará el toma y deja del servicio, ni mucho menos qué días realizarán sus descansos).
- ⇒ Se incrementan los turnos que empiezan a horas intempestivas de la mañana (a las 4:00 h), con lo que se “obliga” al uso del vehículo privado del personal, ya que la empresa no quiere poner un “tren para empleados”.
- ⇒ Descansos de conducción programados en zonas no habilitadas para tal efecto.
- ⇒ Aunque los turnos propuestos por la empresa cumplen los criterios pactados, **se ha confeccionado el itinerario con el criterio de mínima plantilla** para realizar las circulaciones. En este escenario, cualquier incidencia se convierte en crítica para el desarrollo normal del servicio ofrecido a nuestros clientes y para el tiempo de descanso de conducción de los/las maquinistas, que se han ajustado en demasía a mínimos en comparación con itinerarios anteriores.

Frente a esta situación, **desde CCOO queremos mostrar nuestro compromiso para con la defensa de los derechos y los intereses de todo el colectivo y manifestamos que estudiaremos y plantaremos las acciones de reclamación y de reivindicación oportunas.**

Sección Sindical de CCOO en FGC

Barcelona, 8 de junio de 2022

**Sector
Ferroviari
Catalunya**

Comunicado

08/06/2022

Agresiones externas

Albert Adán Vera - Membre del Secretariat de CCOO a FGC

El personal de FGC, principalmente el que trabaja de cara al público, corremos desgraciadamente el riesgo de sufrir conductas violentas, físicas o verbales amenazantes, intimidatorias y abusivas. La desigualdad social y ambiente de crispación, desemboca en incidentes, altercados, acciones incívicas, vandálicas y agresiones entre personas usuarias entre sí y con trabajadores.

La problemática a la que nos enfrentamos tiene una doble vertiente: por una parte, el preocupante incremento de agresiones recibidas y, por otra, la falta de denuncias de las personas afectadas debido a su normalización. Así, nos encontramos con que el número de agresiones reales excede considerablemente al número de denuncias registradas.

Es de vital importancia la prevención y la protección que la empresa está obligada a proporcionar por ley a su plantilla.

Exigimos medidas de prevención y protección que den cumplimiento a los protocolos contra agresiones externas, pues no es tolerable que esté en riesgo la integridad física y moral de los ferroviarios y ferroviarias por cumplir con nuestro trabajo. También más medios para garantizar la seguridad de las personas trabajadoras. **Ampliar los recursos de seguridad privada**, que son insuficientes y que según se han presentado en la nueva licitación parece, mantendrán el número de horas actuales.

Últimamente se han llevado a cabo de forma coordinada, operativas con cuerpos policiales, plantilla la cual también está bajo mínimos, y para los que a veces no somos servicio prioritario y dificulta la presencia en estaciones y trenes que resulta disuasoria y transmite seguridad. Pero falta aun la figura de la policía ferroviaria, sobre lo que trabaja y se toman medidas desde la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO.

Y por último, también, acciones para **recuperar la consideración como agente de la autoridad** en casos de agresión en el puesto de trabajo.



El porqué de nuestros actos

Sergio Vargas Pérez - Membre de l'executiva de CCOO a FGC

¿Por qué picáis? Ante esta pregunta, no hay una sola respuesta.

En la pasada visita de nuestra presidenta a las dependencias del COR las personas trabajadoras de mantenimiento iniciaron un acto espontáneo de protesta de 5 minutos, fue sonoro, total en un taller de mantenimiento por picar con el martillo tampoco sería de extrañar, si me permitís el símil es como si en alguna oficina todas las personas se ponen a teclear en sus teclados a la misma vez.

La respuesta por la dirección de mantenimiento fue inmediata, se dirigieron a un grupo de personas que reunieron y preguntaron: **¿Por qué picáis?**

Ante esta pregunta tan sencilla se le dieron varias respuestas donde la principal era "por el bloqueo del convenio" y sí, el convenio está bloqueado, pero para el que escribe también hay algo más importante que está bloqueado, vuestra empatía.

Las personas trabajadoras ya no saben qué hacer, la vía de la negociación es paralela a un acto de protesta tan suave como la citada anteriormente, pero la paciencia se agota.

Plazas de mantenimiento que no se cubren donde año a año se ve cómo se reducen, sacando cada vez más productividad con menos personal.

Un nuevo itinerario que de momento solo lleva a pérdidas para la persona trabajadora.

Una valoración de puestos de trabajo que parece que solo a sido un cambio organizativo siendo los grandes afectados el grupo 3.

¿Por qué picáis?... por el bloqueo del convenio

Externalizaciones de trabajo sin control.

Riesgos psicosociales que no se tienen en cuenta para mejorarlos ni prevenirlos.

Medidas de seguridad que casualmente derivan en una privación de libertades y ponen en riesgo otros aspectos de la seguridad.

Podemos seguir así durante muchas líneas escritas en un artículo pero poco a poco se va llenando el vaso de la paciencia, empezamos a decir que ya está bien. Las personas no tenemos miedo y entendemos que en un taller de mantenimiento picar 5 minutos para protestar a la persona de todo ello es totalmente proporcional. Sin pancartas, sin siglas, sin dañar las dependencias.

Por eso insto a toda la empresa a que sea un poco más empática y no merme siempre las condiciones de trabajo de ciertos colectivos. Dirección de la empresa: no os alienéis, mirad por todas las personas trabajadoras porque toda situación se puede revertir y si no os parece bien 5 minutos de protesta no os va a parecer mejor en lo que pueda derivar la situación.

Noves places al CSE LA: el joc dels despropòsits

Ricard Beumala Herrera - Secretari General de CCOO a FGC

Es pot negociar pitjor un acord pensat per corregir una ineficiència empresarial? La resposta és NO.

Es pot incomplir el redactat d'una Acta d'Acords per part de l'empresa que el proposa i el sindicat que ho signa? Malauradament, la resposta és SÍ.

Fixem-nos: "Les parts acordaran el quadre de servei a aplicar en les places de matí i tarda de L-A, com a conseqüència de la creació d'aquestes noves places del grup A de contractació, així com la rotació de vacances corresponents". Aquesta acta d'acords es presenta com a pendent de ratificació per part de les assemblees de persones treballadores. Els fets són els següents:

- ⇒ El quadre de servei i la rotació de vacances no han estat acordats sinó imposats.
- ⇒ L'assemblea de persones treballadores es va realitzar computant només els vots de la afiliació de la secció sindical majoritària.
- ⇒ Malgrat haver enviat escrit el 8/3/22 a la Cap de Relacions Laborals, l'empresa no ha actuat assumint el seu paper de garant dels acords.

Continúa...

.... viene de la página anterior

- ⇒ Posteriorment es va realitzar una votació de tot el col·lectiu del CSE (independentment de la seva afiliació) amb resultat de que no estaven a favor de l'acord, per la imposició que havien de fer el mateix sistema de descansos que a B-V, però no el mateix sistema d'assignació de vacances. L'empresa i el sindicat majoritari s'ho han passat pel forro.
- ⇒ Finalment el 6/4/22 assisteix a la reunió el company **Joan Casals**, en representació d'aquest col·lectiu, per reivindicar que no volen que es signi aquest acord per què així ho ha decidit el col·lectiu, tenint en compte els greuges que els hi suposa realitzar el seu dia a dia en unes condicions de treball contràries a la seva voluntat. A l'empresa i a UGT se'ls va entendre el cor per uns moments... però van acabar signant.

El resultat ja el sabem tots i totes: **malestar a la sala amb els grups O** (potser podem excloure als que realitzen funcions d'Operador CTC/Administratiu), **crispació amb els Operadors del CSE** que no entenen com algú que no és l'empresa els condemna a unes condicions laborals que no volen. Sincerament, es pot dur a terme una negociació d'aquesta manera?

Cal tenir en compte que la majoria dels grups O (especialitats CSE-CIC i CSE-Op. Seguretat) **no han acceptat voluntàriament l'Acord** que els permetia entre altres coses gaudir de:

- ⇒ 9 descansos mensuals, garantint 3 descansos en dissabte, diumenge o festiu.
- ⇒ 2 períodes d'ajustos de jornada de 15 dies (anualment).

Si una de les causes (segons ens explicaven) necessàries per millorar les condicions de treball del grup O era que el CSE LA tingués la rotació de 9 descansos/mes en cicle de 28 dies establerta a BV, ara que el grup O no vol accedir de forma voluntària a la realització de serveis preavisats amb menys de 5 dies d'antelació, potser fora el moment de **tirar enrere la BARBÀRIE QUE HAN COMÉS** amb els Operadors del CSE L-A.

Altres escrits entregats

Secció Sindical - CCOO a FGC



federació de
serveis a la ciutadania
FGC ferroviari

A l'atenció del Servei de Prevenció
Amb còpia al senyor Javier Gallego y Doñate
Per a tractar en el proper CSC

Ens adreçem a vostè per posar en el seu coneixement una problemàtica de seguretat existent al moment de creuar a la via 8 del cor Rubí.

No fa gaire, donada la necessitat de col·locar les noves uts 115, es van modificar els diferents punts de parada. Això va comportar que el pas de persones existent a la via 8 costat HG es reduís en un 50% de la seva amplada i que quedés situat completament enganxat a la ut estacionada en aquell cantó. Tant és així que li resulta totalment impossible al/la maquinista, un cop situat correctament a cabina, veure si alguna persona està creuant pel pas.

Això comporta un risc per les persones, risc que es veu accentuat pel fet que aquest pas no només el fan servir treballadors de FGC que poden conèixer la situació, si no també personal extern com vigilants, operaris de neteja i fins i tot treballadors ocasionals com els que fan el vinilat de les unitats.

És per tot això que sol·licitem es mogui aquest pas cap al senyal de sortida 632/M facilitant així la visibilitat del maquinista i minimitzant el risc que per si comporta el fet de creuar per davant d'un tren.



Firmat
Àngel Mir

Per orden



Local Pl. Espanya 933663354 - 93354 Local Sarrià 933663231 - 93231
Mòbil Secció Sindical 647333601 - 63231 ccoo@fgc.cat



federació de
serveis a la ciutadania
FGC ferroviari

A l'atenció del Servei de Prevenció

Amb còpia al Sr. Javier Gallego y Doñate

Para tractar en el pròxim CSC



En relació a la IC202023-13BV amb entrada en vigor el 4 de juny de 2022 (publicada únicament amb 1 dia d'antelació), volem traslladar la nostra disconformitat al sistema d'agulles implantat per a les vies 9, 11 i 13.

Tal i com s'ha implementat, entenem que suposa un risc seriós per a la seguretat en la circulació. L'accionament manual amb recorregut variable, la il·luminació (diferent a la resta) i l'alçada i únic punt d'accionament de les agulles, suposen un increment de la possibilitat d'error. Afegint també que la numeració de les agulles pot donar lloc a confusió, havent-hi nyaps en la retolació d'alguna (agulla 61).



Sol·licitem una actuació immediata i que s'informi al comitè de seguretat en la circulació.

Firmat:
Àngel Mir

Per orden

Local Pl. Espanya 933663354 - 93354 Local Sarrià 933663231 - 93231
Mòbil Secció Sindical 647333601 - 63231 ccoo@fgc.cat
Afilada a la Confederació Europea de Sindicats

Asamblea del Grupo T y la política del miedo

Consell Secció Sindical de CCOO a FGC

Este marzo en el marco de las negociaciones del nuevo convenio colectivo UGT firmó el nuevo acuerdo organizativo

Pero para entender porqué se tuvo que firmar un nuevo acuerdo organizativo tenemos que ir un poco más atrás, cuando un trabajador denunció a inspección de trabajo el tiempo mínimo de preaviso para saber tu jornada laboral. Como todos sabemos se manda un SMS los martes y los viernes e inspección de trabajo confirmó que el tiempo mínimo son 5 días siempre que no haya acuerdo entre empresa y sindicatos para que sean menos días.

Y con esta idea llegó la empresa a las reuniones ofreciéndonos a los sindicatos un acuerdo con horas ordinarias y complementarias obligatorias, las primeras con preaviso de 5 días y las segundas con un preaviso de 24 horas.

CCOO hizo una propuesta alternativa que fue **descartada por la empresa y "sorpresa", por UGT.**

CCOO convocó una asamblea para sus afiliados que votaron en inmensa mayoría en contra de este acuerdo y a UGT no le gustó que no firmáramos el preacuerdo pero aun así convocaron una asamblea para todo el grupo T (con algún amago al principio de solo dejar votar a los afiliados de UGT). Y pensareis, muy bien que UGT deja votar a todos, el problema llega cuando la asamblea parece una reunión para captar a gente al estilo secta religiosa con duraciones de la asamblea de incluso 2 horas y presiones de grupo al tener que votar a mano alzada.

Se llegó a tal nivel en las asambleas de UGT que se amenazó que si se votaba que no la empresa podía aplicar el artículo 41 del *Estatuto de los trabajadores* (la empresa podrá acordar modificaciones sustanciales de las condiciones de trabajo cuando existan razones económicas, técnicas, organizativas o de producción) pareciendo más el brazo ejecutor de la empresa que un sindicato que tiene que defender a todos los trabajadores de la organización.

Al final **la política del miedo ganó** y no porqué el grupo T estuviera convencido precisamente. El sindicato mayoritario lo dejó a los pies de los caballos y les dijo "susto o muerte".



¿Interesado en avanzar en tu carrera?

Una alianza de Comisiones Obreras y la UOC te ofrece descuentos y ventajas en múltiples formaciones

Teléfono: 902372373

¡Matricúlate!





Valoración puestos de trabajo

Hugo Horrillo Portillo - Membre del Secretariat de CCOO a FGC

A raíz de la entrega de los resultados de la valorización de puestos de trabajo, realizados por la consultora PWC, hemos podido constatar (según nuestro análisis interno), que su aplicación no resolverá los problemas ya existentes dentro de la clasificación por categorías profesionales.

Según nos comentan, aplicando la famosa metodología "Strata", desaparece el grupo 3B y el 4B, pasando a unificarse con el 3A y el 4A respectivamente. Los maquinistas y los agentes del CTC, recibirán un plus por responsabilidad manteniendo su categoría actual intacta.

Al final parece que se aplicará una suerte de "tabula rasa" cómoda de ejecutar (beneficia a un porcentaje amplio de la plantilla), pero poco ambiciosa, (no analiza si hay áreas donde la proporción de grupos 3 o 4 deba variar respecto a la actual configuración). Así pues, tenemos una valorización que da por bueno un sistema con más de 20 años de antigüedad, sin tener en cuenta que cada vez los requisitos de acceso/promoción de las plazas son más altos, que la realidad del trabajo se ha tecnificado mucho y que la productividad de un trabajador hoy en día se ha disparado frente a la de un trabajador de antaño.

No quiero lanzar un brindis al sol, pero **tal vez debería plantearse la posibilidad de que la promoción de un grupo 3 a un 4 sea en base a su experiencia en el puesto**, y un examen de conocimientos para respaldar que esa persona es técnicamente competente y merecedora de un ascenso. Con el actual sistema te obligan a cambiar de plaza, turno o lugar de trabajo si no salen plazas de promoción dentro de tu misma área, dejando perder talento y know-how (que les gusta decir a ellos) cada vez que alguien cambia de puesto de trabajo para poder progresar.



Visita Presidenta al COR

Hugo Horrillo Portillo - Membre del Secretariat de CCOO a FGC

El passat dijous dia 2 de juny, durant la visita de la presidenta de FGC a les dependències del COR, es va realitzar un sonor picament d'eines d'una durada aproximada de 5 minuts, per tal de fer palès el malestar general existent dins la plantilla. Va ser un fet espontani organitzat pels propis treballadors que manifesta el cansament que hi ha amb el bloqueig de les negociacions de conveni per part de la RdE. Val a dir que ja havíem traslladat aquest malestar amb anterioritat a diferents nivells jeràrquics de la direcció sense cap efecte.

Estem cansats de que la part que representa l'empresa arribi sistemàticament tard a totes les reunions, de que no ens entreguin la documentació quan se'ls hi demana i quan ho fa, ho faci tard, de que hi hagin acords parcials del que els interessa i bloquegin el que no els interessa (per ex; jubilacions), que suspenguin reunions per manca de temps per preparar-les etc.

Per tot això i més, diem prou! Mereixem més respecte i consideració, ja està bé de buscar-nos les pessigolles.

Esperem que d'ara endavant ens tinguin més en compte i no forcin més la situació.



I WANT YOU
FOR **CCOO** 

NEAREST RECRUITING STATION