

SF-León

Informa

22 de Diciembre de 2008

LAS RESPUESTAS... EN EL VIENTO.

El pasado 29 de Noviembre tuvo lugar una reunión entre los máximos responsables de la Empresa: D. Ángel Roberto Villalba Álvarez, (Presidente); D. Amador Robles Tascón, (Director General.); D. Juan Luis Díez López, (Director Adjunto), y los miembros del CE de León. Reunión calificada de informal por el Sr. Presidente, siendo ésta provincia, (León), la última en la rueda de reuniones que hasta ahora han habido entre Empresa y Representantes de los Trabajadores.

Comenzada la reunión y previa presentación de los miembros allí presentes ésta se dividió en tres partes: Una primera con el discurso del Sr. Presidente exponiendo su programa de actuaciones; una segunda en la que el Sr. Presidente del CE y los representantes de las distintas secciones sindicales exponían a su vez sus propias reivindicaciones; y una tercera, y última, en la que el Sr. Director Gral. trató de dar cuenta, resumir... todo lo allí expuesto.

INTERVENCIÓN del Sr. PRESIDENTE.

El Sr. Villalba comenzó su discurso remarcando que ésta reunión, al igual que en el resto de provincias, carecía de rigor institucional y que para finalizarlas había elegido ésta, (León), por la especial relación de confianza que con ella tiene, y por su apretada agenda.

Hecha esta aclaración no tardó en hacer trizas la gestión del anterior Presidente de FEVE, al cual le atribuyó un vacío de poder que había derivado en retrasos en la gestión y que ahora, bajo su presidencia, se estaban reanudando los contactos entre FEVE y el Ministerio de Fomento especificando incluso su periodicidad: una semana.

Dio las gracias a los sindicatos por la subida salarial...??? Que, por cierto, será en "corticoles...". O sea, mi subida salarial me obligarán a gastarla comprando/consumiendo lo innecesario en El Corte Inglés.... ¿Quién obtendrá beneficio de ésta absurda decisión? Los trabajadores NO.

Habló del presupuesto para 2009 que es, dijo, "...digno de resaltar y que, gracias a él, proyectos paralizados ya se han puesto en marcha..."; Del nuevo, y pendiente de desarrollo, Estatuto de la Empresa que en su redacción busca el consenso de todos; Y del soterramiento de líneas en la Estación de Torrelavega. Sobre este asunto se adjunta un extracto del artículo publicado en la Edición Digital del Diario Montañés.

[Feve aprueba soterrar las vías desde el puente del Besaya hasta Pablo Garnica](#)

“El soterramiento comenzará a la altura del puente del ferrocarril que atraviesa el río Besaya, a su paso por el pueblo de Torres; desde este enclave discurrirá subterráneo para reaparecer, una vez superado el paso a nivel, de Pablo Garnica, en dirección a Santander. En el subterráneo se rearmará todo el entramado de la estación con sus servicios. Lo que se vaya a hacer en la superficie, que quedará expedita, dependerá ya de la decisión que adopte el Ayuntamiento de Torrelavega pero lo que sí es seguro que ambas zonas de la ciudad, ahora partidas por la estación de FEVE, y por las propias vías del tren, se reencontrarán. Cuando a mediados del siglo XIX se construyó esta estación, la zona elegida eran las afueras de Torrelavega que siguió su ensanche en el entorno de Sniace y Firestone (cuando esta empresa estaba situada en el paseo Julio Hauzeur) que después quedó incorporada al casco urbano. Lo que sí dejó claro ayer el presidente de Feve es que «si este proyecto ha conseguido salir adelante ha sido por el empeño, el interés y la fuerza que ha puesto en su consecución la alcaldesa de Torrelavega, a quien hay que atribuir el éxito», aseguró Villalba Álvarez, «de que Feve haya tomado la decisión de llevar adelante el proyecto». Igualmente mencionó «el voto, que por cierto fue decisivo», de otro torrelaveguense, también ayer presente en la ciudad en la fiesta de los ferroviarios, Luis Pérez Alday, secretario general de la UGT en Feve que también hizo fuerza para que en la ciudad se haga este anhelado proyecto.”

También, y por supuesto, habló de los proyectos para León resaltando la puesta en marcha de las futuras “...máquinas absolutamente ultramodernas...” UTDH 2700, que estarán circulando en la provincia de León a partir de Abril...

Habló de la integración de las líneas de FEVE en la ciudad de León dejando entrever diversas alternativas y animando a los miembros del CE a que se involucren en el proyecto manteniendo reuniones con los responsables, tanto del Ayuntamiento como con los de los medios de comunicación... ¿Y para qué, si es la Empresa que usted preside quien tiene la última palabra para esta integración...?

En Bilbao se están soterrando. Lo harán en Torrelavega así como entre La Felguera y Sama. ¿Porqué no en León?.

Diariodeleon.com, 8 de Diciembre de 2008.

[Feve debe decidir si soterra o convierte su tramo urbano en un ramal del tranvía.](#)

El Ayuntamiento de León, defensor del soterramiento, se podría plegar ahora a la nueva solución. La alternativa para integrar la vía estrecha se saldaría con 20 millones de inversión

El matiz entre integración y soterramiento de Feve esconde un filo de 52,3 millones de euros.

Una cantidad que separa los dos modelos de solución de la herida: pasar bajo tierra la vía estrecha desde la terminal actual hasta el entorno del apeadero de La Asunción acarrearía un coste de 88,5 millones de euros; mientras que construir un intercambiador en esta zona, que sirviera como llegada del tren y diera paso al tranvía hasta la estación por el mismo cauce, supondría un desembolso de 36,2 millones de euros. Dos alternativas que estarían mitigadas por los 16,7 millones de euros de las plusvalías: 11,7 millones provenientes del suelo para la construcción de 152 viviendas -el 50% de precio público- y 5 de la concesión de un parking subterráneo en los terrenos en los que ahora está la estación.

El Ayuntamiento de León mantiene como opción prioritaria la primera. Pero en el estudio que se ha enviado a Feve -elaborado por la consultora del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y aprobado por la Junta de Gobierno presidida por el leonesista Javier Chamorro hace dos semanas- ya se pliega a aceptar la segunda alternativa, aunque la Concejalía de Urbanismo se ha negado a manifestarse de manera pública sobre las diferentes variables y su análisis.

La alternativa al soterramiento ideada por los técnicos parte de unos cálculos en los que el mayor coste lo ocasionaría la construcción del intercambiador. La infraestructura estaría ubicada en una parcela dotacional que linda con la zona en la que en la actualidad se ejecuta el paso elevado sobre la vía, con el que se enlaza la ronda Interior para vehículos desde la carretera de Asturias hasta el campus de Vegazana. Este punto acogería una plataforma en la que los viajeros de Feve abandonarían la vía métrica para subirse al tranvía, en el que llegarían hasta el centro de la ciudad sin billete adicional, gracias al modelo intermodal generado para la potenciación del transporte público que se prevé.

Lo que podría parecer un cambio del rabo por las orejas revolucionaría toda la fisonomía de los barrios del norte de la ciudad. La trinchera actual por la que discurre el tren desaparecería, al elevarse la cota al nivel de las calles adyacentes, con el tranvía como elemento vertebrador de una senda reurbanizada en la que se ganaría espacio para los peatones, pero también prolongación de las calles que se saludan ahora a ambos lados de la franja y por las que atravesarían los vehículos de una zona a otra.

Ahora, deberá ser Feve quien se mueva y calculo cuánto está dispuesta a gastarse y qué quiere con ello. Si se para, no habrá avance.

Asimismo informó que en un futuro FEVE destinará una planta en un edificio de la Carretera Carbajal donde se instalaría una de las Escuelas de Formación de las que FEVE dispondrá.

Dio a conocer que el 25% de las líneas de FEVE están electrificadas apostillando que electrificar 15 Km. cuesta 26 millones de euros. Y auguró que para el 2012 todas las travесas entre León y Cistierna serán de hormigón.

INTERVENCIÓN del MIEMBRO del COMITÉ de EMPRESA de la SECCIÓN SINDICAL "SF".

Llegado el turno de su intervención este Representante comenzó dando la bienvenida al Sr. Presidente adelantando que no insistiría en asuntos ya tratados si no era para puntualizar, ampliar o solicitar alguna aclaración más detallada, y solicitando fueran respondidas una a una las cuestiones que seguidamente plantearía. En este momento el

Sr. Villalba informa "...que todos los asuntos serán respondidos por el Sr. Robles al final de las intervenciones de los representantes de las Secciones Sindicales allí presentes..."

Primera cuestión planteada: Reprochar que, bajo su recién inaugurada presidencia, han sido despedidas varias compañeras esgrimiendo como motivo "...reestructuración...". Y que bajo nuestro punto de vista el motivo es de dudosa credibilidad. SILENCIO EN LA SALA...

Al hilo de que el Sr. Presidente del CE había presentado una serie de reivindicaciones sin haber sido previamente consensuadas con el resto de los miembros del Comité, y aunque todas las presentadas la Sección Sindical, **SF**, las suscribía, había alguna más que debiera haber incluido como la solicitud de un local para el CE de León, que habiendo sido formalmente solicitado el 26/09/07, a día de hoy, (HACE MÁS DE UN AÑO), seguimos sin respuesta.

Hizo saber a los miembros de la Dirección allí presentes que el modo en que fueron convocados a la presente reunión fueron esperpénticos. Llamar al teléfono móvil personal de los miembros que forman el CE con sólo 3 días de antelación es, cuanto menos, muy poco ortodoxo. A las preguntas de con quién, exactamente, nos reuníamos y a cargo de quién iban las licencias, la respuesta era un "...no sabe/no contesta...". Después de varias llamadas telefónicas efectuadas por los propios miembros del CE se informa que las licencias irán a cargo de éstos. En este momento se solicita a los miembros de la Dirección una aclaración. Responde el Sr. Villalba: "...el crédito de horas corre por vuestra cuenta... y que en algunas provincias se avisó el día antes...". Creemos que las reuniones deben organizarse en tiempo y modo que todos los integrantes puedan asistir. Este método "asegura" que alguno puede faltar...

EL TREN de LA ROBLA.

Importante punto a tratar debido a las graves y reincidentes deficiencias que este tren sufre y que la Sección Sindical **SF**, tantas veces ha denunciado: Retrasos continuos, (algunos de muchas horas); puertas que, a bajas velocidades, se abren espontáneamente con claro riesgo para los viajeros; puertas sujetas con un trozo de madera y cuerda y/o cinta de embalar; el "corte" en dos lugares diferentes del mismo recorrido y viaje que dejó al tren dividido en dos...No hay respuesta...SILENCIO EN LA SALA...

También pone en su conocimiento otras deficiencias. A título, varios ejemplos: El interfono de las máquinas autoventa en la Estación de La Vecilla no funciona desde tiempos inmemoriales... y cuando lo ha hecho ha sido tan deficientemente que la conversación es difícilmente audible. El teléfono instalado en el Gabinete de Circulación de la citada Estación que sirve de comunicación con el viajero que utilice el servicio autoventa de billetes, (MAT), y a una distancia de 3 metros, NO ha funcionado nunca, repito: NUNCA.

El Director Gral., Sr. Robles, reconoció que las obras acaecidas no estaban siendo ejecutadas con la calidad presupuestada. Tomó nota de dichas deficiencias y dos días después un Técnico de Mantenimiento estaba a primera hora de la mañana en dicha Estación.

Resulta paradójico que para resolver esta "necedad" tenga que tomar nota el propio

Director Gral. ¿Para qué han servido, dónde han ido a parar todas las comunicaciones verbales o las, escritas, realizadas a través del propio CE?

Pero con estos arreglos sucedió lo que “con la alegría en la casa del pobre...”. El teléfono que posibilita hablar con el viajero que estuviese en la MAT, SIGUE SIN FUNCIONAR.

Otro asunto abordado y relacionado con la citada Estación así como con las Estaciones de Boñar y San Feliz, y que afecta muy directamente a la seguridad: no existen Señales de Salida relacionadas con el enclavamiento. Han sido varios los incidentes que en éstas se han producido y, consecuentemente, otras tantas que se ha denunciado este asunto ante el CE. Aún no se ha puesto remedio... SILENCIO EN LA SALA.

TALLERES.

Habida cuenta de que las sucesivas peticiones de visita o reunión cursadas desde este CE a la Directora Gerente de Talleres, D^a. Nuria Blanco Fernández, así como a la Jefa de RR.HH. del mismo Área, D^a. Elena Bobes Cuesta, fueron infructuosas, ésta reunión, siendo como era con los máximos responsables de la Empresa, nos pareció el momento idóneo para tratar el deplorable actual estado de los Talleres de Cistierna y sus expectativas, recordando al Sr. Presidente que, según propias palabras, el Taller de Cistierna “...sería un Centro Integral convirtiéndose así en el núcleo más importante para la disposición de los nuevos Talleres de la Línea León-Bilbao...”

A fecha de hoy lo habitual es la sólo presencia de 2 ó 3 trabajadores. Las horas extras allí realizadas a lo largo del presente año son numerosísimas. Se augura un plan de futuro pero los comienzos no ofrecen ninguna confianza: En la última convocatoria en promoción interna para Jefe de Equipo no se ofertó ninguna plaza para estos talleres; las funciones de Jefe de Taller las realiza personal contratado; las plazas de Operario de Taller que en promoción interna fueron convocadas hace mucho, mucho tiempo, están, o en el congelador o durmiendo el sueño de los justos... y en ésta reunión tampoco nos aclaran si alguna de ellas será para éste Taller.

En la última reunión mantenida en El Berrón entre el Secretario General de **SF** el Representante de **SF** en el CE de León y la Jefa de RR. HH. del Área de Talleres, D^a. Elena Bobes, se le expuso la incertidumbre existente en dicho Taller. La Sra. Bobes nos informo que “...ella ya lo tiene arreglado...” Días después aparece una Empresa externa a FEVE para encargarse de parte de la carga de trabajo en ese Taller.

El representante de **SF** preguntó por el proceso llevado a cabo para tal adjudicación pues después de la infructuosa búsqueda en la Oferta Pública de los meses previos no está publicado como contrato a realizar. Sobre éste tema el Sr. Robles responde que la contratación se ha hecho con la máxima ortodoxia posible... (sic).

SOTERRAMIENTOS y TRANVIAS.

Uno de los retos a los que se enfrenta la ciudad de León es el tranvía y la integración de las líneas de FEVE.

Ámbos Proyectos afectarán tanto a trabajadores como a viajeros. El PGOU aprobado por unanimidad en el Ayuntamiento de León recogía el soterramiento de nuestra Línea. De ese proyecto inicial se ha pasado a otros como que la Línea de FEVE finalizaría en

Villaquilambre. Más recientemente se ha hablado de un intercambiador en el Apeadero de La Asunción.

Creemos que cualquiera de éstas dos últimas opciones devaluará el servicio que FEVE presta y se convertirá en un trastorno para los viajeros.

La falta de capacidad en la obtención de fondos para el soterramiento es lo que ha hecho que se planteen otras opciones. En otras ciudades de éste país se han integrado o están integrándose (Torrelavega, Bilbao, Oviedo...) de forma que el ferrocarril no tenga que salir de la ciudad y que hasta ahora, afortunadamente, a nadie se le ha ocurrido quitar las estaciones, por ejemplo, de Bilbao o Gijón de donde están.

El Sr. Alcalde de León en declaraciones recogidas en el Diario de León el día 08/07/08 abogaba por el soterramiento e incluso afirmaba: "...y ahora que está Villalba es más fácil...". A lo que el Sr. Villalba, 5 días más tarde, declaraba en ese mismo diario "... por lo que supone técnicamente, por lo que supone económicamente, por lo que a lo mejor hay fórmulas alternativas que pueden hacer la integración esa integración también absolutamente amable y armónica...". Para poner la guinda el Sr. Villalba animó al CE a mantener reuniones con el Ayuntamiento de León para tratar dicho asunto ¿¿¿¿???

NOMBRAMIENTOS - PERSONAL

El Representante de **SF** recalcó que el mayor capital de cualquier Empresa es la valía de las personas que la forman mostrando su preocupación por los métodos que se siguen en ésta para designar los puestos.

Recientemente, en un convenio de colaboración entre FEVE y la Junta de Castilla y León, se decidió nombrar un Técnico Ferroviario para captar nuevas mercancías así como gestionar las mantenidas actualmente... SF solicitó información para conocer cuál había sido el perfil escogido para designar dicho Técnico. El Sr. Robles apuntó que las categorías inferiores a la escala diez se realizan por promoción interna... y que a partir de ahí "*...se sigue un proceso singular de selección...*" Quiso desmentir que se coartara la igualdad de trato para la promoción profesional pues indicó que los requisitos para optar al puesto eran:

- Ser Agente Comercial y Trenes (ACT).
- Tener residencia en León.
- Ser poseedor del Título de Bachiller.

¿Como pueden intentar convencer que requisitos tan "planos" den con el perfil idóneo para ese concreto cometido? Con éstas premisas podemos suponer que si mañana deciden crear otro puesto de Técnico Ferroviario el candidato idóneo podría ser aquel que cumpla los requisitos siguientes:

- Saber jugar al yoyo.
- Ver un muro de color verde, aunque esté pintado de rojo.
- Tocarse la nariz con el dedo gordo del pie derecho o izquierdo dependiendo del momento.

Claro, claro, todo muy legal. Igual de legal que cuando Calígula nombró Cónsul a su caballo. En 2000 años de Historia, y según para qué o quiénes, los avances no han sido

grandes.

Sin embargo ésta Empresa intenta presentar una imagen de idílica relación entre Dirección y Trabajadores. El Sr. Robles resaltó que cuando él accedió hace 4 años a la estructura de FEVE éstas relaciones estaban totalmente rotas y que a día de hoy se ha conseguido sean magníficas ¿¿¿¿¿¿???????

Y para muestra: Como Director General, “recién hollada moqueta” y alegando “reestructuración” son despedidas tres compañeras; **SF** ha solicitado un local para su sección sindical en León. Solicitud que no ha sido respondida en cualquier sentido. Otras secciones sindicales en ésta provincia sí parecen tener derecho a él. Y perfectamente dotadas; Designación de Técnicos Ferroviarios con dudosa justificación en el perfil buscado; Ascensos supuestamente habidos y que tras el envío de una carta a la Dirección de la Empresa, solicitando una aclaración al respecto, se recibe la CALLADA POR RESPUESTA.... “Todos contentos...” igual a paz social.

El Sr. Villalba hace gala de su intención de acometer rotativas reuniones por las diferentes zonas de FEVE a fin de tomar contacto directo con las “...inquietudes y necesidades del personal de FEVE y sus clientes...”. Sobre ésta cuestión el Representante de **SF** preguntó con quién de los Representante de los Trabajadores se ha reunido hasta ahora el Comité Ejecutivo. DE NUEVO EL SILENCIO.

DINEROS. PRESUPUESTOS

Otra faceta de la que el Sr. Villalba se sentía orgulloso son los Presupuestos, duplicados en 5 años pero nada dice sobre si los ingresos han aumentado en la misma correlación. Porque es inaudito que mientras la Diputación de León y la Junta de Castilla y León aportaban dinero para apeaderos, control de accesos... paliar el déficit de la línea de León – Bilbao, que redundaba directamente en beneficio de los pequeños pueblos y sus gentes comunicándoles con la capital de provincia, la propia Empresa, (FEVE), destina su dinero a patrocinajes varios...: Desde equipos de ciclismo en Bembibre (¡¡¡FEVE ni pasa por Bembibre!!!); Equipo de fútbol de Tercera División, como el Huracan Z pero no al At San Francisco. ¿Por qué?. (Quizá aplican la misma norma que con los ascensos); Equipos de élite de baloncesto y balonmano; Selecciones provinciales de fútbol; Lucha leonesa... ¡y eso sólo en León!

Y despues de todo lo anteriormente expuesto, aún hay alguien que se sorprende de que el plan de austeridad que ha puesto en marcha la Diputación de León afecte a FEVE...