

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO **SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO**



☎ 166.285 / 166.287 91-506.62.85 / 91-506.62.87
FAX 166.314 91-506.63.14
Apdo. Correos 40.175 28080-Madrid
www.sff-cgt.org

06
18/01/06



LA CONSIGNA EXPERIMENTAL N.º 57 **UN NUEVO FRACASO EN LA POLÍTICA FERROVIARIA**

Desde 1986, **CGT** viene denunciando en todos los foros que las políticas aplicadas en nuestro ferrocarril avanzan de forma galopante en la dirección neoliberal, destruyendo este servicio público y la histórica Red ferroviaria. Las inversiones en el ferrocarril van destinadas a la construcción de líneas de alta velocidad, **en detrimento de la seguridad y calidad de la red actual**, pasando por alto que esta Red presta servicio a millones de viajeros, a los que se les niega el derecho a tener un servicio público acorde con las tecnologías actuales. Los desgraciados accidentes acaecidos en estos últimos años así lo avalan.

Quienes han tenido y tienen responsabilidad política y empresarial conocen perfectamente esta situación. Pero como expertos que son en camuflar la verdad, tratan de disfrazar esta realidad como un beneficio social. **Los argumentos que utilizan normalmente son los cálculos de probabilidad, jugando con las estadísticas de accidentalidad relacionándolas con los costes económicos empresariales.** Y cuando la cosa se pone fea por la alarma social que provocan los accidentes ferroviarios, recurren a lo de siempre, a lo más socorrido, o sea, al fallo humano, ocultando la verdadera situación y con ello su propia responsabilidad.

Lo cierto es que **han creado una situación de riesgo para la seguridad ferroviaria, que se potenciará, aún más, ante la entrada de empresas ferroviarias privadas.** Lo ocurrido recientemente en "Air Madrid" va a ser una nimiedad con lo que ocurrirá en el ferrocarril, si continúan con esta política, ya que año tras año **reducen drásticamente el personal relacionado con la seguridad ferroviaria** que, en el área de circulación, se concreta en la amortización de 1.119 puestos de trabajo en los seis últimos años. La mayoría de todos estos puestos corresponden a las estaciones que, unido a la innegable falta de inversión tecnológica necesaria para permitir el aumento de las velocidades actuales al paso por las estaciones, **provocan puntos de alto riesgo, que se conviertan en trampas mortales.** Así sucedió trágicamente en Torredembarra y Villada.

La amortización de estos puestos de trabajo han provocado una profunda transformación de los Puestos de Mando, ya que inicialmente fueron concebidos para ser únicamente centros de regulación y control del tráfico ferroviario, y no para dirigir la circulación de cada una de las estaciones de la Red. Pero con el nacimiento de los sistemas de telemando, se introdujo una figura en los Puestos de Mando, el Jefe del Control de Tráfico Centralizado (CTC).

Estos Jefes de CTC, en principio, no realizaban la dirección de la circulación de las estaciones de su zona de control, pues prácticamente en todas ellas existía personal de circulación y, a pesar de ello, las Normas Técnicas de los Puestos de Mando del año 1971 contemplan que no deben realizar más de seis horas en la Mesa de CTC.

Ahora, 36 años después, con el mismo sistema de bloqueo; sin Auxiliar de Gráfico; sin personal en la mayoría de las estaciones; con el incremento de número de trenes (se sitúan en este año en 1.816.831, que recorren un total 185.087.611 kms)., los Jefes de CTC hacen ocho horas continuadas sin descansos ante PVD, y ni siquiera el descanso mínimo legal dentro de la propia jornada.

Si a esto unimos la falta de adecuación de los puestos de trabajo, ya que no guardan las mínimas exigencias en materia de prevención y salud laboral, más la jornada de trabajo a turnos, de mañana, tarde y noche, con descansos semanales rotativos, cuando hay personal para darlos, las Mesas de CTC se convierten en una especie de “sillas eléctricas” con la única diferencia, de que ésta mata de forma fulminante y las del CTC lo hacen lentamente.

El Personal de Circulación, junto con CGT, realizaron un esfuerzo grande al desconvocar las huelgas planteadas hace unos años, dando un margen de confianza a la nueva dirección de ADIF para que por fin arreglara esta situación. Pero los responsables empresariales de ADIF no solo no han cumplido con lo pactado, sino que vuelven a dar una vuelta de tuerca más al publicar la Consigna Experimental n.º 57.

La dirección de ADIF conoce perfectamente la situación del personal de los Puestos de mando, como también sabe que las medidas establecidas en esta Consigna no solo no evita otro accidente como el que sucedió en Villada, sino que incrementa las cargas de trabajo de los Jefes de CTC, de por sí ya desmesuradas, por lo que el riesgo que se pretende evitar se incrementa exponencialmente por el número de estaciones que tengan a su cargo. Este riesgo sería muy inferior si existiera personal de circulación en todas las estaciones, al repartirse el incremento de cargas de trabajo en cada una de ellas, pero esto, hoy por hoy, no es posible dada la política empresarial.

Esta Consigna Experimental lo único que consigue es **trasladar antirreglamentariamente las responsabilidades de un colectivo a otro**, pues en ambas circunstancias dependen de la falibilidad humana, siendo una **falta de respeto a los Maquinistas y un claro abuso hacia el Personal de Circulación**, pues se desconfía de unos al imponer a otros normas que **incumplen de forma flagrante el Reglamento General de Circulación y las Consignas A de las estaciones y de los Puestos de Mando** ya que, tanto reglamentariamente como técnicamente, permiten realizar las medidas que la citada Consigna prohíbe. No debemos olvidar que estas instalaciones de seguridad fueron dadas de alta por RENFE, ahora ADIF, pudiendo realizar itinerarios de pasos directos por vía desviada, tanto a la entrada como a la salida.

Tras analizar detenidamente el informe de Villada y teniendo en cuenta la situación actual de los Puestos de Mando, volvemos a proponer como medida inmediata, hasta tanto no se instalen las nuevas señalizaciones y sistema ASFA, la que realizamos con posterioridad al accidente de Torredembarra:

“Que los trenes, al paso por las estaciones, circulen a 30 km/h.”

La medida de reducir la velocidad está contemplada en las Normas Específicas de Circulación (NEC) para la línea de alta velocidad Madrid-Atocha – Sevilla, cuando los trenes circulan al amparo del Bloqueo Automático Supletorio (BAS), prescribiendo la velocidad de 80 km/h, al circular por vía no preferente.

No sabemos muy bien si la Dirección de ADIF quiere sondear o echar un órdago al colectivo de circulación y a CGT. Pero lo que si sabemos es que si no se anula esta Consigna, por parte de CGT se aceptará el órdago. **Así se lo haremos saber a la Dirección de ADIF y al Ministerio de Fomento en la próxima reunión que tendremos el día 22 de enero para tratar sobre el Reglamento General de Circulación.**

**UNETÉ A CGT EN LA DEFENSA DE LA SEGURIDAD DEL
FERROCARRIL Y LA DE SUS TRABAJADORES**