



**SFF**

**CGT**

**026**

09/04/10

**adif**



S  
E  
R  
V  
I  
C  
I  
O  
S  
  
L  
O  
G  
Í  
S  
T  
I  
C  
O  
S

## FALLECE UN TRABAJADOR EN SILLA ¿QUIEN ES EL RESPONSABLE?

Ayer murió un trabajador que realizaba funciones de **Agente de Maniobras** en la Terminal de **Silla (Valencia)** y que pertenecía a la empresa contratista de ADIF encargada de las maniobras en la terminal de contenedores valenciana.

El SFF-CGT quiere transmitir sus más sinceras condolencias a la familia del trabajador fallecido. En estos momentos de profunda tristeza y dolor es muy difícil, para todos, entender cómo puede un trabajador perder la vida por realizar su trabajo.

Pese a no estar, este compañero, en la nómina de ADIF, **existen responsabilidades** por parte de la **empresa contratante** de los servicios, que es así mismo, **titular del centro de trabajo**. Los responsables de **Servicios Logísticos**, antes UN Terminales de Mercancías y antes UN Cargas y UN Transporte Combinado, llevan muchos años **reduciendo a la mínima expresión el número de Agentes de Maniobras**, algo que **CGT** siempre ha pensado que **era irresponsable y temerario**.

Así lo hemos manifestado en las negociaciones de **Cuadro de Servicio** que se han ido sucediendo en estos últimos años, que **dejaban un sólo Agente y eliminaban al Capataz de Maniobras**. A ello **nos negamos** en las negociaciones para la implantación de la **Conducción Restringida**, que finalmente **incentivó económicamente a quien se quedaba sólo en la maniobra**. Así lo hemos denunciado en la Inspección de Trabajo... Pero **la aceptación** por parte de los **Comités Provinciales** correspondientes ha **“legitimado” esta forma de trabajo**, dejando a los trabajadores **vendidos** y, en alguna ocasión, **indefensos ante expedientes disciplinarios con amenaza de despido**, por exigir la presencia de un capataz en la realización de las maniobras.

Pero **los mismos responsables** que han puesto tanto **empeño en reducir drásticamente la plantilla de maniobras**, **no han mostrado tanto celo en identificar unos riesgos laborales que aumentan considerablemente**, al **modificar el método** de trabajo tradicional de una brigada de maniobras.

El **POP-20** Normas Generales en la realización de Maniobras, **permite realizar enganches aun no estando los vehículos completamente parados**, sólo en unos casos muy concretos y tomando unas medidas suplementarias de seguridad. **Esto es así porque se supone que existe un Agente que engancha y otro que ordena los movimientos al maquinista mientras presencia la operación (Capataz)**. Esta ha sido, hasta hace poco, la forma habitual de trabajar de las brigadas de maniobras, pero ante la actitud contumaz de la empresa, de dejar **un solo agente** para realizar las maniobras, **no hay duda de que se debe erradicar esta práctica. Sin embargo, el POP sigue permitiéndolo y no todos los trabajadores están suficientemente concienciados de ello... y además, seguro que muy pocos o ningún responsable de la empresa lo está.**

La operación de enganche de vehículos en movimiento, **es la que más peligro entraña para los trabajadores que la realizan**, dado que al efectuar un enganche con vehículos en movimiento **el trabajador, ha de quedar entre los topes de los vehículos** en el mismo momento en que estos hacen contacto.

Desde que se vienen haciendo las operaciones de enganche en las terminales con un solo agente, **los riesgos se han agravado**. Cuando un riesgo no puede ser evitado, ha de ser minimizado, y precisamente el hecho de que se suprima la presencia efectiva de un agente responsable (capataz), que tiene una percepción mucho más real de la velocidad a la que se aproximan los vehículos, este hecho no es, precisamente minimizar los riesgos, al contrario, estos se agravan y por consiguiente aparece una alta probabilidad de que se produzcan los accidentes.

A finales de 2008 presentaron en el Comité de Seguridad y Salud de Servicios Logísticos **un borrador de díptico informativo sobre prácticas seguras en maniobras**. Pero haciendo gala de la soberbia que caracteriza a la Dirección de Recursos Humanos de esa Dirección Ejecutiva, **no quisieron que se discutiera en el seno de dicho Comité su contenido para así poder enriquecerlo** (se mira pero no se toca), ni siquiera se facilitó copia ni se incluyó en acta. **El díptico que finalmente fue publicado en octubre de 2009, “olvida” algunas de las acciones más peligrosas que identifica el POP-20, precisamente todas las referidas a enganche con vehículos en movimiento y otra relacionada con la eliminación del agente que dirige y presencia la maniobra (Capataz de maniobras)**. Pero **tampoco prohíbe enganchar cuando no están los vehículos completamente parados**.

La responsabilidad en los accidentes que se ocasionen por riesgos derivados del drástico recorte de personal de maniobras, es de quien los fomentó e impulsó. **No es el primer accidente grave que se produce en Silla, ya en otra ocasión la empresa fue responsabilizada por el accidente que le costó la amputación de un miembro a un trabajador, el cual realizaba jornadas de 12 horas consecutivas en unas condiciones de iluminación deficientes.**

**Ayer murió un trabajador y los responsables de la Seguridad y Salud, que tienen la obligación de evitar los accidentes, no deberían dormir tranquilos.**

## **!!! SEGURIDAD Y SALUD, ANTE RENTABILIDAD MERCANTIL !!!**