



SFF

CGT

027
16/04/10

adif



S
E
R
V
I
C
I
O
S

L
O
G
Í
S
T
I
C
O
S

¿SEGURIDAD EN LAS MANIOBRAS?

Como todos bien sabéis, en CGT llevamos bastante tiempo **peleando** por el mantenimiento de las brigadas en las Terminales, como mínimo con dos agentes + un conductor. Siempre nos hemos negado a firmar cuadros de servicio que contemplasen reducciones de personal, motivadas siempre y únicamente por la intención de la Empresa de rentabilizar las operaciones de maniobras a costa de poner en grave riesgo la Seguridad de l@s Trabajador@s.

Hemos peleado en las Inspecciones de trabajo este tema, con diferentes resultados, incluso en los juzgados, un compañero de Asturias ha obtenido (en una pelea particular, de repercusión importante) una sentencia favorable con respecto al derecho que le ampara al Ayudante Ferroviario de tener trabajando con él un **CAPATAZ** que dirija y presencie la maniobra, en la cual se va a jugar el cuello continua y diariamente.

La Empresa, siguiendo en su actitud represora, ha perseguido de manera sistemática a l@s trabajador@s que no quieren vender salud por dinero; Esto es, anteponen los intereses empresariales a un mantenimiento adecuado de los niveles de seguridad de l@s trabajador@s. Enganchar un vehículo en movimiento a otro, es una operación que entraña mucho riesgo y por ello la figura del **CAPATAZ** es indispensable para reducir al máximo los riesgos inherentes a esta operación.

A esto hay que añadir que los Sindicatos Mayoritarios han avalado en bastantes Comités Provinciales con su firma, los Cuadros de Servicio que la Empresa ha querido implantar (sin **CAPATAZ**). Cualquier observador **espabilado** podría interpretar que esto es así debido a los favores provenientes de la Empresa, en este montaje circense al que nos tienen acostumbrados. Todos creemos que con esa actitud de colaboracionismo con la Empresa, ponen en grave riesgo la Seguridad de l@s trabajador@s de Servicios Logísticos.

Todos aquellos que con su firma o con su pasividad avalan esta nueva forma de trabajar en las brigadas de las Terminales, son indirectamente responsables del accidente ocurrido en Silla o los que se puedan producir por falta de personal vigilando estas operaciones que por consiguiente, aumenta los riesgos que genera esta operación.

El accidente producido recientemente en Silla, es sin duda un ejemplo claro de que hay niveles de seguridad que no pueden reducirse, ni siquiera por obtener primas que incentiven la "productividad" que genera la falta del **CAPATAZ** (7 €).

Este compañero de la contrata, resulta accidentado con resultado de muerte al ser atrapado entre dos vagones que iban a ser enganchados por él mismo, al llegar estos vehículos a “dar topes” con una velocidad excesiva. Al no haber **CAPATAZ DE MANIOBRAS**, que situado fuera de la caja de la vía, tiene una apreciación más real de la velocidad, y que además es visto por observación directa por el conductor de la locomotora en la mayoría de los casos, el riesgo es más difícil de evitar. Sin duda alguna es casi seguro que la presencia de un **CAPATAZ** que hubiera dirigido la maniobra, hubiera evitado el accidente. No es la primera vez que un vagón que viene con un corte para ser enganchado y que circula a una velocidad inadecuada, pone en alerta al **CAPATAZ** y hace que éste tome la decisión de hacer salir al ayudante ferroviario de entre los topes.

En octubre de 2009 la Empresa edita un díptico de “Prácticas Seguras” en las operaciones de maniobras en el que se ignora la operación más peligrosa, la del enganche de vehículos en movimiento. Creemos que la Empresa es conocedora del riesgo que se genera al suprimir el agente que supervisa la realización de esta operación tan delicada, pero ante todo **priman los intereses de reducción de costes en materia de personal** y estos intereses dejan la seguridad y salud de los trabajador@s de las terminales en niveles muy peligrosos ¡¡Vergonzoso!!

Hemos mandado notas de prensa explicando la posición, ya casi histórica de CGT en este tema, a los medios de comunicación, nos hemos dirigido a los diferentes estamentos de la empresa que son responsables de la seguridad de los trabajadores para exigir la figura del **CAPATAZ** en las maniobras de las terminales, así como para que se modifique o se retire el articulado que hace mención a las maniobras en movimiento, de tal manera, que éstas no se realicen si no existe la figura del **Agente Responsable** que menciona la norma (**CAPATAZ DE MANIOBRAS**)

Es importante que desde todos los ámbitos presionemos a la Empresa y a los que con su firma colaboran con ella, para que desistan en su pretensión de reducción de puestos de trabajo y nos expliquen sobre lo innecesario de la presencia del **CAPATAZ**, si insisten en ello, el SFF-CGT seguirá peleando para hacer que prevalezca la cordura, y sobre todo se nos respete y no se comercie con nuestros derechos y menos aún en materia de Salud y Seguridad. Desgraciadamente hay un compañero fallecido que ha rebatido sus argumentos.

¡¡Que fácil es para algunos, decir que no es necesaria la presencia del CAPATAZ para la realización de maniobras desde sus despachos con sus minibares llenos de bebidas, su climatización y aislados del “mundanal” ruido, sus mesas rodeadas de estómagos agradecidos, pelotas y rastrellillos de tres al cuarto que juegan con la salud del personal (y si se niega le meto 90 días de empleo y sueldo y amenaza de despido)... que fácil es, para algunos Sindicatos, poner su firma en cuadros de servicios a la baja sin Capataz y luego venderles a los que quedan solos en la vía que se llevarán 7 € al día por brigada. Eso es vender condiciones laborales, Salud y Seguridad por dinero y CGT por ahí no “traga”.

**NO TE JUEGUES LA VIDA POR SUS BENEFICIOS
LUCHA POR TUS DERECHOS
¡CGT EN LUCHA, AFÍLIATE!**