



SFF

CGT

033

10/05/10

adif



IRRESPONSABLES

S
E
R
V
I
C
I
O
S

L
O
G
Í
S
T
I
C
O
S

El pasado martes día 27 de abril tuvo lugar la reunión de la Comisión Técnica de Seguridad y Salud. En ella **CGT** solicitó, a raíz del accidente de la Terminal de Silla (Valencia), donde resultó muerto un compañero, la adopción de medidas cautelares urgentes en la realización de maniobras de enganche de material. Por un lado, la obligatoriedad de contar con un mínimo de dos agentes, un Ayudante Ferroviario y un Capataz responsable de dirigir y presenciar la ejecución de la maniobra; y por otro la prohibición inmediata de realizar el enganche con vehículos en movimiento, como contempla el POP 20.

La posición de los presentes en la reunión de esta Comisión, nos resultó escandalosamente intolerable. El Presidente de la Comisión dijo que no piensan hacer nada en tanto en cuanto no estén los informes del citado accidente. Según él, trabajar en esas condiciones es seguro y así ha de seguir haciéndose. Es decir, de momento se lavan las manos. ¿Quieren decir con esto que la culpa de los accidentes es de l@s trabajador@s? ¡¡¡ VERGONZOSO!!!.

Pero la posición de los sindicatos no resulta menos llamativa:

- Por un lado UGT es la única que apoya tímidamente la iniciativa de CGT, entrando en contradicción con su postura de avalar la implantación de Cuadros de Servicio en donde desaparecía el puesto de Capataz. ¡¡¡extraño, muy extraño!!!.
- CC.OO, fiel a su postura de permitir la desaparición del Capataz, lejos de apoyar nuestra petición mira para otro lado, ¡¡¡Con ellos no va la cosa!!! (esperemos que l@s trabajador@s se lo tengan en cuenta).
- SCF no quiere saber nada de lo que no sea la D.E. de Circulación.
- Y el SF... perdidos en su indefinición en el espacio sindical, al parecer en su libro arco-iris no pone nada sobre esto, no saben no contestan.

Pero esta actitud de la empresa en esta reunión podría ser algo más que vergonzosa. El lunes 26 de abril, la **Inspección Provincial de Trabajo** de Valencia, a raíz del accidente mortal en Silla, dicta una resolución en la que prohíbe **“INTRODUCIRSE ENTRE VEHICULOS EN MOVIMIENTO PARA EFECTUAR ENGANCHES, SIN QUE QUEPA HACERLO EN LA EXCEPCIÓN PREVISTA EN EL CODIGO POP 20 APARTADO 7.4.3, NI EN NINGÚN OTRO SUPUESTO”**. Con esta paralización de trabajos, lo que está haciendo el Inspector de Valencia, es anular parcialmente el POP 20. Esta actuación va dirigida a salvaguardar la Seguridad y Salud de l@s trabajador@s, ya que paraliza, suspende, prohíbe, entrar entre topes con vehículos en movimiento. ¿Por qué lo hace? Evidentemente porque ha quedado tristemente demostrado que una operación que entraña tanto riesgo no puede ser tomada tan a la ligera.

La Empresa, el mismo lunes día 26 de abril, era concedora de esta resolución por parte de la Inspección de Valencia y sin embargo, a pesar de la gravedad del problema que le planteamos, deciden no hacer nada y seguir permitiendo que l@s trabajador@s nos juguemos la vida en las Terminales. **Ni el accidente mortal, ni nuestra petición en la Comisión Técnica, ni siquiera la resolución de la Inspección, les hace tomar medidas cautelares en todas las terminales. ¿Cuántos accidentes más tiene que haber para que hagan algo?** Esto solo tiene un nombre **“IRRESPONSABILIDAD”**. Alguien va a tener que asumir responsabilidades y así lo vamos a exigir.

CGT ha venido defendiendo a capa y espada la presencia del Capataz en todos los Cuadros de Servicio de Terminales, aunque no pocas veces, bien por imposición de la empresa o bien negociado y aceptado por otros sindicatos, nuestra lucha fue en vano. Esta postura la sostenemos porque la desaparición de la figura del Capataz traería consigo un aumento del riesgo de accidentes en la realización de maniobras. Los hechos nos dan la razón tristemente y ahora lamentarse no sirve de mucho.

En la Dirección de RR.HH. de Servicios Logísticos deben estar muy preocupados por su futuro personal y la reducción de cargos directivos, debido a la política de austeridad que impone el Ministerio, y quizá esto les impide afrontar los problemas. Quizá sea esta inseguridad la que lleva a esta Dirección a asumir un papel beligerante y con actitudes que mucho nos recuerdan a otros tiempos no muy lejanos donde “El Tío la Bara”.- un señor bajito, y con voz de pito, tenía “acongojada” a media España.

La imposición de gráficos que conlleva la desaparición del Capataz es un hecho, y el incremento de riesgos en la realización de la maniobra es evidente. Pero la Dirección de RR.HH., en su actitud contumaz, amenaza a quien reclama la presencia de Capataz y llega a imponer directamente sanciones ejemplarizantes, como por ejemplo a trabajadores de la Terminal de Monforte de Lemos.

¿Cuál sería la sanción que se les debería imponer a estos gestores que con sus decisiones han reducido las condiciones de Seguridad y Salud de los trabajadores de las Terminales, a la mínima expresión?

¿Qué sanción ejemplarizante habría que imponer al responsable máximo de la Seguridad y la Salud en la D.E. de Servicios Logísticos de Adif que es incapaz de tomar una decisión apropiada sobre la oportunidad de adoptar acciones preventivas?

Desde **CGT** no vamos a permitir ni tolerar que la irresponsabilidad de los gestores en una tendenciosa y funesta interpretación de la norma, tenga como consecuencia la muerte de más compañer@s y no nos va a temblar el pulso para pedir responsabilidades penales, si las hubiera.

¡¡SEGURIDAD Y SALUD, ANTE RENTABILIDAD MERCANTIL!!

DEFIENDETE – AFILIATE A CGT