

12/06/2009

 Comunicado

04/2009

DENUNCIA SOBRE EL AGENTE ÚNICO ENTRE BALMASEDA Y ARIJA

El 9 de enero de 2009 la Dirección de FEVE impuso la circulación de trenes en régimen de Agente Único entre Balmaseda y Arija.

La implantación del Agente Único requiere una serie de **exigencias obligatorias** recogidas en las Consignas Serie C: 1- DG - 2005 y la 2- DG - 2005.

Una de estas exigencias, o elementos necesarios que como mínimo se han de cumplir es que: “las estaciones del trayecto deben estar dotadas de enclavamiento eléctrico o electrónico, independientemente del sistema de bloqueo que exista en dicho trayecto”. Ésto está literalmente copiado de la consigna 2 – DG – 2005.

Observando el trayecto en cuestión vemos que este requerimiento fundamental no se cumple ya que las estaciones de Mercadillo, Bercedo, Sotoscueva y Pedrosa, todas dentro de ese tramo, carecen del tipo de enclavamiento necesario para la conducción en Agente Único; su “enclavamiento” es de agujas de marmita.

Ya lo dicho en el párrafo anterior invalida incuestionablemente la implantación del Agente Único, pero además aprovechamos la ocasión para denunciar otra cuestión relacionada con la seguridad en la circulación en este trayecto: la deficiente comunicación, e incluso la inexistente comunicación en algunos tramos. Esta cuestión ya ha sido denunciada reiteradamente a la empresa, siendo nuestra insistencia prueba más que suficiente de la competencia intelectual y profesional de nuestros excelsos próceres.

Desde el primer momento SEMAF ha forzado reuniones, y ha enviado numerosos escritos denunciando la situación y demostrando el error cometido por la empresa.

Sin embargo, y lamentablemente, todo ha sido baldío, en ocasiones las Direcciones afectadas han utilizado argumentos absolutamente inexplicables: interpretaciones particulares de consignas, o (más inquietante aún) que caben diversas interpretaciones en cuestiones de circulación.

Muy preocupante es que desde la propia empresa se hagan “interpretaciones” de la seguridad, algo que en el resto de las empresas de este país y de Europa resultaría inimaginable e inadmisibles; para ello se hacen los reglamentos y normas pertinentes.

La seguridad no admite interpretación, lo primero es hacer unas normas válidas, claras, y que la garanticen; lo segundo es que los propios directivos de la empresa las cumplan, lo que por cierto es su obligación y cuyo incumplimiento, por las graves consecuencias que pudieran devenir, debiera ser motivo de censura institucional o laboral.

12/06/2009

Comunicado

04/2009

Lo que no entiende este sindicato es:

1. Por un lado: el Presidente del Gobierno del Reino de España, el Gobierno del Reino de España, el PSOE (partido con mayor número de parlamentarios en el Congreso de los Diputados), UGT, CCOO, la CEOE, etc, están totalmente de acuerdo en considerar la seguridad laboral como algo prioritario dentro del diálogo social, considerando la bajada en el número de los accidentes laborales como un grandísimo logro.
2. Por otro lado, la Dirección de esta empresa esté en las antípodas ideológicas e intelectuales de todos los agentes anteriores, y con una indudable falta de coherencia (incumpliendo sus propias normas) y sentido común puede ocasionar graves consecuencias en el ámbito de la seguridad en la circulación y por añadidura en la seguridad laboral. Seguridad que se puede traslucir en vidas humanas, ya que su postura irresponsable, totalitaria y soberbia nos puede conducir a accidentes mortales. Actitud, por otra parte, que va en la línea, nada ejemplarizante, de contribuir a que España continúe siendo uno de los países de la OCDE que más accidentes laborales tiene. Observamos, una vez más, que la irresponsabilidad forma parte importante de los parámetros de valía profesional como acceso a altos cargos en esta empresa.

Otro aspecto importante de esta cuestión es el **mantenimiento de los agentes de acompañamiento**, no sólo en ese trayecto, sino en todos los demás donde presumiblemente la empresa iba a implantar esta medida. Defensa de puestos de trabajo no observada por otros sindicatos de clase y “generalistas”.

Es evidente que un tema de la gravedad planteada no puede quedar sin una respuesta adecuada. Por ello, el pasado día 22 de mayo de 2009 el Sindicato de Maquinistas denunció ante el Ministerio de Fomento esta situación, con el objetivo de obligar a FEVE a disponer de agente de acompañamiento como marca la ley.



LA COMISIÓN EJECUTIVA