

LA SEGURIDAD SIEMPRE ES PRIORITARIA

Todos debemos tener claro el mandato de la normativa sobre Seguridad Ferroviaria, y en particular del RGC, que en su preámbulo ya determina cuál es el objetivo último de estas normas: *"la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente"*. El SCF siempre ha apostado por este compromiso que, según nuestra opinión, en ocasiones se olvida por nuestra Dirección Ejecutiva.

Partiendo de ello, nos hacemos las siguientes preguntas:

¿Por qué se consienten Consignas que regulan los trabajos de puesta en servicio de BAB, sin contemplar la obligación de establecer el Bloqueo Telefónico Supletorio, cuando hasta ahora siempre se venía haciendo?

¿Por qué se permite confeccionar Actas de trabajos con textos ambiguos o con graves defectos, que permiten interpretaciones diversas? (mezcla de diferentes tipos de trabajos; Herramientas manuales/Maquinaria de Obra; IC sin Encargado de trabajos; Encargado de trabajos: Jefe de estación, etc.)

¿Por qué sigue habiendo, en las estaciones, trabajos que afectan a la circulación de trenes y maniobras, o con peligro de arrollamiento de personas, sin que por parte de la empresa se exija la presencia obligatoria de un Encargado de Trabajos, quedando la responsabilidad en muchos casos en manos de los Jefes de Circulación o de CTC?

¿Por qué circulan cargamentos descompuestos, que en ocasiones son detectados por el personal de las estaciones abiertas circunstancialmente?

¿A quién benefician todas estas irregularidades? Porque resultaría totalmente inasumible que se pretendiera reducir los plazos de ejecución de obras o ahorrar en RRHH a cuenta del menoscabo de la seguridad. Los accidentes e incidencias demuestran que, al final, los costes tanto humanos como económicos son mayores.

¿Cuánto tiempo llevamos diciendo que las nuevas tecnologías son necesarias siempre que se complementen con otras medidas, como es, por ejemplo, la apertura de estaciones en los trayectos de CTC? Así evitaríamos, entre otras cosas, que los trenes circulen durante centenares de Kms sin ser vistos por ningún Jefe de Circulación ¿Es tan difícil entender que, en materia de seguridad, los beneficios que supondría sumar tecnología y factor humano exceden con mucho a las ventajas coyunturales de un ahorro a corto plazo?

Un modelo eficiente, en una empresa como Adif, ha de estar sometido a los más altos estándares de calidad exigibles en materia de seguridad, y éstos nunca deben supeditarse a la consecución de mayores beneficios económicos con el menor coste.

NADA ES TAN IMPORTANTE COMO PARA QUE NO SE HAGA CON SEGURIDAD

¿LO ENTIENDE ASÍ LA EMPRESA?