

CGT confederacion General de Trabajo
SEMAF sindicato Espanol de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios
SCF Sindicato de Circulacion Ferroviario
SF Sindicato Ferroviario
CNT Confederacion Nacional de Trabajo
UGT Union General de Trabajo

Asunto: algunas reflexiones respecto al accidente del tren de Santiago

Estimado Sr ,

yo soy el representante nacional de CAT, una asociación italiana de trabajadores en el ferrocarril, y quiero escribirle para expresar toda nuestra solidaridad y dar el pésame a las familias de las víctimas de Santiago, y poner también algunas reflexiones respecto a lo que ocurrió el pasado día 24 en las inmediaciones de Santiago de Compostela.

En la era de Alta Velocidad y de tecnología, hemos asistido, otra vez, a un accidente devastante, por el cual 79 pasajeros murieron y otros 150 fueron heridos.

No queremos juzgar esta tragedia por respecto a todas las víctimas, pero deseamos hacer algunas puntualizaciones.

Las primeras informaciones de la caja negra certifican que dos minutos antes del accidente, el maquinista recibió una llamada del interventor en su móvil corporativo, y que activó por primera vez el freno eléctrico del convoy a unos 250 metros del punto de descarrilamiento, mientras viajaba a 184 kilómetros por hora; unos 50 metros después de esa primera frenada, él puso en marcha el freno de emergencia, pero el tren descarriló, a una velocidad de 153 kilómetros por hora, en un tramo donde la velocidad tiene que ser de 80 kilómetros por hora.

Da estas informaciones, se deduce que la causa de la tragedia podría ser la velocidad excesiva del convoy en aquel tramo.

La Justicia tendrá que descubrir todos los aspectos y las causas de lo que ocurrió, pero hay el riesgo que también esta vez toda la culpa será del maquinista, que ya admitió sus responsabilidades antes las autoridades después el descarrilamiento. El maquinista, que es el último anillo de la cadena ferroviaria, que cada día vive en su piel el peligro de equivocarse y conoce muy bien sus incumbencias.

Nosotros retenemos que sea necesario descubrir las responsabilidades más profundas, porque no se puede parar la investigación antes la solución más fácil.

Es necesario analizar las condiciones de trabajo del maquinista, sus turnos, su ancianidad de servicio y no subrayar solo lo que él mismo escribió en su página de facebook.

En este periodo de crisis económica, las condiciones de trabajo son muy empeoradas, en España como también en Italia.

Las reformas actuadas en el mundo del trabajo da los gobiernos y las empresas, con los sindicatos concertativos, estan produciendo un precio demasiado alto: este accidente es el hijo de toda esta nueva reglamentación.

En Italia hay algunos sistemas tecnológicos que habían podido evitar este accidente: en las líneas de Alta Velocidad está activado el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS, en sus siglas en inglés), que informa al tren de que está sobrepasando la velocidad permitida y, en caso de que el maquinista no haga los ajustes necesarios, frena de forma automática.

Al contrario, en algunos tramos de España (como en aquel donde ocurrió el accidente) está activado el sistema ASFA, (Anuncio de Señales y Frenado Automático), que no controla la velocidad de los diferentes tramos de una línea y no frena el tren de forma automática, salvo que se excedan los 200 kilómetros por hora.

Tenemos que subrayar, pero, que la tecnología es solo un instrumento para ayudar al hombre: el factor humano es indispensable y para reducir los peligros es necesario invertir en él.

Los sistemas de seguridad han sido adoptados, en Italia, solo gracias a la lucha de los maquinistas, que, hace más de 10 años, empezaron algunas batallas históricas, como aquella contra el "sistema de hombre muerto", un mecanismo de control por el que el maquinista tiene que accionar una palanca cada 15 o 20 segundos: de lo contrario, el tren se frena automáticamente.

Este sistema tenía que sustituir el segundo maquinista, garantizando la seguridad del tren.

Después que algunos trabajadores contestaron este mecanismo, ayudados por algunas oficinas médicas de prevención en los lugares de trabajo, se empezaron a proyectar nuevos sistemas de seguridad, como el ERTMS.

El "sistema de hombre muerto" es aún activo en España: el tren de Santiago estaba conducido, en efecto, da solo un maquinista, sin ningun ayuda excepto sus mismas fuerzas.

El pasaje da dos maquinistas a uno solo, sin ningun ayuda ni apoyo en caso de peligro, podría ser la real, profunda causa de la tragedia de Santiago.

La voluntad de disminuir el número de trabajadores, aumentado el cargo de trabajo y las responsabilidades de los que quedan, es el fruto de una lógica económica, que tiene un precio demasiado alto para la población.

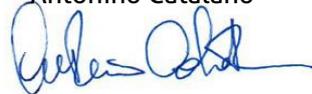
Lo que ocurrió en Santiago nunca tendrá que ser olvidado.

En la speranza que la justicia haga su trabajo y descubra las responsabilidades más profundas de este tragedia, queremos expresar, otra vez, toda nuestra solidaridad a las víctimas.

Un atento saludo

p.CAT

Antonino Catalano



Roma, 09 de Agosto de 2013