

ASUNTO: Deficiente estado del material motor a la toma de servicio

El Berrón, 23 de noviembre de 2010

D.^a Diana González Méndez.
Directora Gerente de Viajeros y Regionales.

D. Luis Cao López.
Director Gerente de Mercancías

C/C D. Amador Robles Tascón
Director Gral. de FEVE

Estimados Sres.

Permítanme insistirles sobre la grave problemática que nos encontramos con respecto a las condiciones en las que está circulando el material motor.

Sí, he comenzado con el término "insistirles" ya que este sindicato ha venido denunciando reiteradamente el deficiente estado del material motor que presta el servicio.

Como aporte constructivo consideramos que una adecuada recepción del mismo a la salida del taller evitaría cualquier tipo de conflicto o complicación.

Sobre este asunto se trató de dar solución a través de la **Circular conjunta n.º 1/02**, en actual vigencia, de la Dirección de Operaciones y de Material del año 2002 titulada *Entrega y recepción del Material Motor a la salida del Taller* (25 de noviembre de 2002), si bien hemos de decir que además de que su incumplimiento está provocando incidentes de diversa índole y gravedad se han de tener muy en cuenta todas las posibles consecuencias que podrían llegar a producirse.

Como ejemplos podría citarles los casos en que unidades o locomotoras han salido del taller con los bogies de freno aislados, llaves neumáticas entre coches cerradas, espejos retrovisores rotos y un largo etcétera que harían muy extenso este escrito.

Sin embargo como ejemplo cardinal por su gravedad debo citarles lo ocurrido el pasado día 16 de noviembre en la unidad 3623-3624, la cual prestaba servicio entre Gijón y Cudillero.

En este caso concreto la unidad se quedó prácticamente sin freno neumático en tres de sus cuatro bogies, con todo el peligro que ello supone, debiendo el maquinista al percatarse de ello circular con una velocidad muy reducida utilizando exclusivamente como freno el freno eléctrico.

Constatamos que esa unidad había salido del taller el día anterior y, por tanto, que no se hizo al menos una simple comprobación de los frenos como la prevista en la circular mencionada n.º 1/02, inspección que habría evitado el incidente.

La pregunta que nos hacemos es ¿qué habría pasado si a esta unidad se le avería o falla el freno eléctrico (problema habitual en estas unidades), único efectivo en funcionamiento, y la unidad se queda en deriva por una fuerte pendiente?. La reacción del tren, por el estado evidente en que tenía sus equipos de freno en tres de los cuatro bogies, es que no habría frenado, no ya suficientemente para efectuar la parada en el lugar previsto, sino ante cualquier eventualidad o emergencia.

Para ilustrar y que ustedes puedan comprobar sin ningún género de duda la denuncia planteada les incluimos dos imágenes en las que podemos ver con total claridad el estado de deterioro de los discos de freno de un bogie.

Les indicamos que los demás discos de freno estaban en una situación similar y de los que por supuesto tenemos también las fotografías pertinentes, fotografías que les podemos proporcionar si ustedes lo consideran necesario.



En estas imágenes podemos apreciar la falta de las pastillas de freno e incluso de los portapastillas. Es evidente que esta avería no se produce en un solo día de trabajo, máxime si consideramos que se repitió en tres de los cuatro bogies.





Otra cuestión absolutamente relevante, y que atenta de manera inequívoca contra la seguridad poniendo en riesgo por segunda vez vidas humanas, fue la solución dada por la empresa a este caso, aunque no sea objeto de este escrito.

Entendemos que el asunto epigrafiado está conveniente y suficientemente regulado a través de la **Circular conjunta 1/02** ya mencionada.

Circular que incumplen reiteradamente los distintos responsables de Talleres y de Tracción, responsables que son a quienes compete, según la propia Circular, la verificación de los dispositivos indicados así como la cumplimentación del Acta de Recepción en la forma prevista.

Debo recordarles o informarles que ya el pasado 20 de marzo de 2009 me dirigí por escrito a la entonces Directora de Operaciones, D.^a Amanda Ferrera, recordándole lo necesario del cumplimiento de esta circular 1/02, aunque he de lamentar que sin ningún éxito.

Solo me queda preguntar que tiene que ocurrir para que se den las instrucciones oportunas y se cumplan las normas que sobre seguridad tiene establecida la propia empresa, bien a través del Reglamento de Circulación, bien por medio de las circulares y consignas creadas al efecto, véase la Circular **7/2002 DG** Norma Básica de Seguridad del Material o la propia **1/02** ya citada en este escrito. En resumen: ¿porqué la empresa incumple sus propias normas poniendo en peligro la seguridad?.



La seguridad del material motor está en condiciones muy frágiles que en modo alguno podemos admitir.

Por todo ello les pido que hagan las gestiones oportunas ante los responsables de Talleres y de Tracción y les exijan el cumplimiento de la citada Circular, además de depurar las responsabilidades a que hubiera lugar por un incumplimiento reiterado de las mismas.

Reciban un cordial saludo



Recibe un cordial saludo de José Quince

S. Negociación Colectiva de BEVE



NOTA: Adjunto hoja de recepción de material prevista en Circular 1/02, con un simple check control de los elementos básicos de seguridad.

