

SALUD LABORAL



**¿PREVENCIÓN
↓
↑
PRODUCCIÓN?**

Edita:

SP del SFF-CGT

Avda. Ciudad de Barcelona, 10 – Sótano 2º

Teléfonos: 91 506 62 87 – 91 506 6285

Fax: 91 506 63 14

Correo-e: sff-cgt@cgt.es

Web: www.sff-cgt.org

Madrid, noviembre de 2017



Sector Federal Ferroviario

INTRODUCCIÓN

Como si la Seguridad y Salud de las trabajadoras/es dependiera de la cuenta de resultados de las empresas, llevamos años soportando un importante incumplimiento por parte de algunas empresas del Sector Ferroviario de sus obligaciones preventivas de riesgos justificadas por “cuestiones económico-financieras” basadas en objetivos de productividad.

Muy lejos de cumplir con los compromisos de empleo y calidad del mismo, las empresas actúan externalizando cargas de trabajo a través de licitaciones y reducción de personal con el objetivo, entre otros, de incrementar la producción en detrimento de la prevención.



La Prevención de riesgos laborales y la Producción empresarial circulan por vías opuestas.

Coordinadoras de Salud Laboral
SFF CGT en Adif y Renfe

LA PREVENCIÓN Y LA PRODUCCIÓN CIRCULANDO POR VÍAS OPUESTAS

La prevención y la producción han sido, durante años, dos conceptos que han tendido a colisionar dentro de las empresas. En la presunta mejora de la productividad, siempre ha existido una acusada tendencia a limitar los recursos de la primera para aumentar los beneficios de la segunda.

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31 / 1995, de 8 de noviembre), que tiene por objeto la promoción de la seguridad y salud de las trabajadoras/es, introdujo una política de prevención que supuso un punto de inflexión en la controversia anterior, al determinar el deber de integración de la prevención de riesgos laborales en el sistema general de gestión de la empresa:

Art. 16 L.P.R.L.- La prevención de riesgos laborales deberá integrarse en el sistema general de gestión de la empresa, tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de ésta (...).

Una eficiente política preventiva debería de compaginar la prevención y la producción eliminando situaciones de antagonismo y controversia que definitivamente perjudican a ambas.

En la última década, esta L.P.R.L. ha tenido que convivir por una parte con una alta siniestralidad, debida principalmente a un aumento de la precariedad de las condiciones de trabajo y del empleo de trabajadoras/es sin la formación necesaria en pequeñas y medianas empresas y por otra con los recortes presupuestarios derivados de la aplicación de la “reforma laboral” y otras medidas para incentivar el aumento de la productividad en grandes y medianas empresas.

El Sector Ferroviario está configurado actualmente por toda una amalgama de diversas entidades empresariales: empresas públicas Estatales (Adif y Adif Alta Velocidad), empresas Estatales con capitales públicos (Grupo Renfe), empresas públicas Autonómicas, empresas privadas de transporte ferroviario, operadores del transporte de viajeros, empresas de servicios auxiliares, etc...

Este desmembramiento de lo que era anteriormente la empresa pública estatal Renfe fue promovido por la Ley del Sector Ferroviario y sus posteriores modificaciones y Reales Decretos complementarios, con el objeto de iniciar y acelerar el proceso de la privatización del ferrocarril público en consonancia con la U.E.

La aplicación y desarrollo de esta Ley del Sector Ferroviario ha contribuido a determinar importantes distancias entre la prevención y producción en la gestión de las empresas que lo configuran. Las “exigencias productivas” determinadas en la aplicación de estas leyes conllevan un detrimento de la prevención de riesgos laborales y en definitiva de la seguridad y salud de las trabajadoras/es.

Adif, como entidad pública estatal dependiente del Ministerio de Fomento, cuenta en la actualidad con cerca de 14.000 trabajadoras/es con una elevada edad media y antigüedad en la empresa debido a la progresiva disminución y envejecimiento de la plantilla, consecuencias del desarrollo de numerosos Expedientes de Regulación de Empleo y de la falta de renovación de la misma por insuficiente oferta de empleo público.

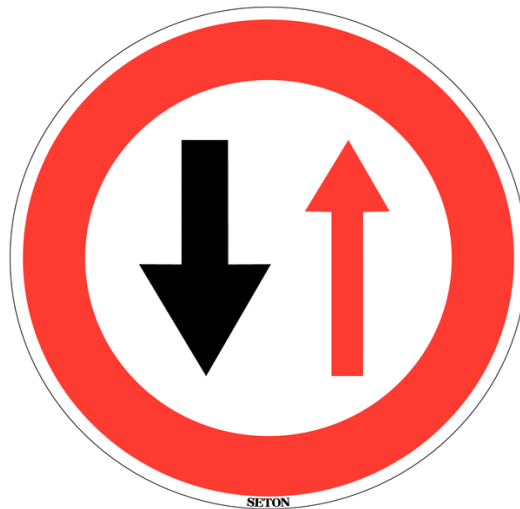
A estas particulares características en términos de “calidad y cantidad” de recursos humanos, que inevitablemente influyen de forma negativa en la seguridad y salud de las trabajadoras/es de esta empresa matriz del Sector Ferroviario habría que añadir el importante grado de incumplimiento, en “tiempo y forma” de las medidas preventivas derivadas de evaluaciones de riesgos, inspecciones de trabajo, auditorías, etc...

Medidas de prevención necesarias para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores :

Según información facilitada por la propia empresa, a fecha 30 de junio del presente año, de 4.755 acciones preventivas y/o correctoras planificadas, se han realizado tan solo 2.095 (44,06 %).

De poco o nada sirve una buena gestión de Prevención si para alcanzar el objetivo principal de la misma, “promover la seguridad y la salud de las trabajadoras/es mediante la aplicación de medidas y el desarrollo de las actividades necesarias para la prevención de riesgos derivados del trabajo”(Art.2 L.P.R.L), no se dispone con los medios necesarios de Producción.

En definitiva:



En el Sector Ferroviario **prevención y producción circulan por vías en sentido contrario.**

