

Juan Catalán, vocero de maquinistas:

# “El sistema es inseguro, y si alguien se equivoca, pagamos las consecuencias todos, como nuestros compañeros”

**El sindicalista de la Federación de Transporte Ferroviario de Carga y Pasajeros** sostiene que los trabajadores no depondrán el paro hasta que la empresa EFE cumpla con las exigencias de seguridad para los trabajadores y así evitar un accidente como el del jueves pasado.

**Gabriela Mondaca**

El domingo en la noche, la Federación Nacional de Transporte Ferroviario de Carga y Pasajeros -que agrupa a más de 1.500 trabajadores a nivel nacional- y la Federación de Sindicatos de Ferroviarios anunciaron la paralización para el lunes 24 de junio de los servicios de tren Alameda-Nos, sumado a EFE Valparaíso y EFE Sur, debido -según acusaron- a la falta de medidas de seguridad para los maquinistas y trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), luego del accidente de trenes que dejó a dos fallecidos y nueve personas lesionadas.

Si bien la medida sería solo para esa jornada, al no haber acuerdos con la empresa estatal y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), los maquinistas anunciaron la extensión de la paralización para este martes. Juan Catalán, vocero de la Federación -que participaba al cierre de esta edición de nuevas tratativas ante la Dirección del Trabajo-, sostiene en conversación con La Tercera que las exigencias de los trabajadores tienen que ver con aumentar la seguridad, el confinamiento de las vías y mejores condiciones de las comunicaciones radiales. Y que la paralización no se depondrá hasta que la empresa entregue plazos y soluciones concretas a los trabajadores.

**¿Cómo se han desarrollado las negociaciones con EFE?**

Las conversaciones de la semana pasada fueron más intensas y seguidas, el día jueves, viernes y sábado. Intentamos llegar a acuerdos que en el proceso se cayeron, volvieron a estar de pie, después se volvieron a caer, hasta que el día sábado tomamos la decisión de paralizar los trenes por un tema de seguridad, ya que no se nos está garantizando la seguridad del tráfico ferroviario.

**Uno de sus sindicatos se reunió el mismo jueves con la empresa. ¿A ese punto ya contaban con un petitorio?**

Sí, nuestro petitorio no se ha modificado,



► Los maquinistas piden, entre otras cosas, mejorar los sistemas de comunicación.

no ha cambiado. Lo que ocurrió es que nosotros estábamos dispuestos a generar ciertas modificaciones que mejoraran un poco la seguridad del servicio, para posteriormente, dentro de la semana, con más tiempo, levantarle a la empresa todas las falencias de seguridad en general.

**¿Qué se le pide a la empresa? ¿Cuáles son las falencias de seguridad?**

Lo que más nos interesa es que exista un sistema de radiocomunicación tren-tierra que sea funcional, para dejar a un lado el sistema de comunicación a través de celulares. Esa es nuestra principal petición. En segunda instancia, el sistema de movilización ferroviario, que existe en el trayecto desde Alameda-Chillán y Alameda-Rancagua, es muy deficiente porque permite y se basa en que los humanos no cometan ningún error. No como otros sistemas de movilización internacionales o el de EFE-Valparaíso. Esos sistemas no permiten que ningún humano cometa ningún error, ni el

maquinista, ni el controlador. Por lo tanto, son intrínsecamente seguros, independiente de lo que ocurra. En cambio, acá en Santiago, en la vía de Alameda-Chillán es todo lo contrario. El sistema es muy inseguro y si alguien comete una equivocación, pagamos las consecuencias todos, sobre todo como lo hicieron nuestros compañeros.

**¿Estos problemas hacen cuánto se vienen arrastrando?**

Hace años. Alrededor de nueve u ocho años las radiocomunicaciones funcionaban bien, lo que ocurre es que con el pasar del tiempo la empresa sufrió bastante vandalismo, han tenido robos de antenas y EFE, con el pasar del tiempo, simplemente dejó de reparar esas antenas y fue migrando progresivamente a un sistema de comunicación tierra por celular.

**El presidente de EFE comentó que no han logrado negociaciones porque ustedes han cambiado las peticiones.**

No. El petitorio siempre ha sido lo mismo

en base a las falencias de seguridad que tiene la empresa. Lo que les incomodó a ellos es que en estos momentos no estamos abiertos a conversar o generar esta mesa de trabajo mientras los trenes se están moviendo. Nosotros íbamos a dejar pendiente esta mesa de trabajo para posteriori. Ahora nosotros lo que queremos hacer es asegurar esta mesa de trabajo, que se nos generen ciertos compromisos con mejoras, nosotros también entendemos que las cosas no pueden aparecer de un minuto a otro y las cosas mágicas no ocurren, no van a aparecer todas solucionadas el día de mañana. Hoy lo que le molesta a EFE es eso, que nosotros queremos plazos para todas las vulneraciones a la seguridad mientras estamos paralizados.

**Si estos problemas de seguridad se hubiesen resuelto antes, ¿se podría haber evitado el accidente del jueves pasado?**

Por supuesto. La condición de hablar por tren-tierra, por radio, permite que todos los trenes estén conscientes de la posición de los demás trenes. Cuando un controlador hace una maniobra enviando un tren a una vía y esa vía tiene otro tren, la persona que está ahí está escuchando la radio y puede levantar la mano y decir "la maniobra que estás haciendo no corresponde porque yo estoy ocupando esa vía". Entonces, si esa hubiese sido la circunstancia, el carguero hubiese escuchado por radio que estaban movilizándose al tren de pasajeros en prueba, y le estaban dando la potestad de utilizar todo el tramo de vía.

**¿Hay intención de terminar la paralización?**

Tenemos la intención de que vuelvan los trenes lo más rápido posible, de la manera más segura posible. Estarían en condiciones de operar, de manera segura por temas tecnológicos, EFE-Valparaíso, EFE-Sur y el Expreso Nos. Lo que ocurre es que tienen que recibir ciertos cambios, ciertas mejoras que pueden ser ágiles: temas protocolares, reglamentarios, restricciones tal vez de frecuencia de servicio. ●