



CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO

LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Compromiso Permanente del SFF-CGT

SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO



El ferrocarril se ha caracterizado siempre, frente a otros modos de transporte, por sus ventajas, entre las que hay que destacar la Seguridad. Sobre la base de estas ventajas, aún cuando no eran oficialmente reconocidas, el SFF-CGT siempre ha mantenido una defensa activa del ferrocarril, dentro y fuera de las empresas ferroviarias, luchando junto con otras organizaciones conscientes de la situación, llevando a los usuarios y a la sociedad el discurso en favor del ferrocarril.

Sólo recientemente se ha tomado en consideración la necesidad de fomentar el ferrocarril, ante la creciente concienciación social creada desde las organizaciones que luchamos por este reconocimiento.

Sin embargo, esta supuesta modificación de la política de transportes no renuncia a sus fines: se invierten sumas ingentes en la creación de nuevas infraestructuras y se mantiene el abandono del ferrocarril existente. De hecho, en el Libro Blanco del Ferrocarril, publicado por la Comisión Europea en 1996, se plantea reducir los estándares de seguridad, muy costosos y “desproporcionados” con respecto a la carretera.

En la defensa de un ferrocarril público y social, de calidad, con empleo estable y garantía de las condiciones laborales, el SFF-CGT ha mantenido siempre una apuesta decidida y una campaña permanente por la seguridad del transporte ferroviario.

La Seguridad en la Circulación se ve especialmente amenazada en un momento en el que el Gobierno está planteando una reforma del ferrocarril, que pasa por la segregación de las empresas públicas ferroviarias y la privatización. La Dirección de RENFE ha asumido este propósito – o despropósito – y está primando objetivos puramente económicos en detrimento de la Seguridad.

Los factores que de forma preferente inciden en la Seguridad en la Circulación son los siguientes:

- ✓ Normas
- ✓ Medios Técnicos
- ✓ Material Rodante e Infraestructura
- ✓ Recursos Humanos

La política de transportes del Gobierno en lo que respecta al ferrocarril, asumida por la estrategia empresarial de la Dirección de RENFE, no tiene en cuenta la necesaria interrelación entre estos factores, y se limita a modificarlos de forma independiente, en función de objetivos de productividad.

Es fundamental que los trabajadores asumamos la defensa de la seguridad en el transporte por ferrocarril, participemos en la concienciación del público y nos enfrentemos a las actuaciones que ponen en riesgo la seguridad en el ferrocarril que, en definitiva, es nuestra propia seguridad.



LAS NORMAS

Cuando hablamos de normas, no sólo nos estamos refiriendo a las normas reglamentarias o técnicas impuestas, sino también a todas aquellas normas pactadas que inciden directamente en la Seguridad de la Circulación, como la Normativa Laboral y los Convenios Colectivos, que establecen las categorías que deben realizar determinadas funciones y la capacitación que requieren para realizarlas: acceso, requisitos médico-laborales, formación, etc.

Las normas base de referencia aplicables al Ferrocarril están establecidas en el artículo 149.21ª de la Constitución, en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres 16/1987, de 30 de julio, y en el Reglamento que la desarrolla, que vino a plantear una reorganización de RENFE con niveles de organización y criterios de gestión diferenciados, y el Estatuto de RENFE, aprobado por el RD 121/1994, de 28 de enero.

RENFE, en materia de Seguridad, hace y deshace a su antojo. Son muchas las herramientas y los aliados con que cuenta para poder imponer las normas que sean necesarias, para resolver cualquier impedimento que suponga un obstáculo en la consecución de los objetivos marcados por el Ministerio y afrontar el proceso liberalizador del ferrocarril, minimizando los costes necesarios para garantizar la Seguridad en la Circulación.



El actual Reglamento General de Circulación (RGC), edición 1992, sustituyó al de 1982, recopilador de las normas reglamentarias existentes. Junto con sus dos modificaciones llevadas a cabo hasta la fecha, es un claro ejemplo de regulación genérica, donde no se establecen normas o procesos de prevención, ni existen criterios homologados de las instalaciones de seguridad o de cualquier medio técnico, ni se regulan las condiciones mínimas técnico-laborales necesarias para la explotación segura, etc.

Si la presión de las Unidades de Negocio operadoras, enfocada hacia objetivos económicos y productivos, ha llevado a una constante flexibilización y desregulación reglamentaria, la entrada de operadores privados, no vinculados a ningún tipo de estrategia común relacionada con la Seguridad, supondría un incremento no sólo de la desregulación, sino también de la vulneración de las normas, como se puede comprobar en ferrocarriles liberalizados o en las empresas que en estos momentos son subcontratadas por RENFE.

Como avance de esta situación, la Dirección de Formación y Selección de RENFE está emitiendo certificaciones a personal ajeno a la empresa, permitiendo que realice funciones directamente relacionadas con la circulación, sin que estén establecidas las responsabilidades que se puedan derivar en caso de accidente.

MEDIOS TÉCNICOS.

Los Medios Técnicos son el segundo factor que incide en la Seguridad de la Circulación. Regulados en el RGC y sus Manuales, podemos citar entre ellos: Señales, Aparatos de vía, Sistema de Protección (ASFA y ATP), Dispositivos de control de velocidad y de vigilancia del material motor, Bloqueos, Enclavamientos, Circuitos de vía y Contadores de ejes, Elementos de los PN protegidos, Detectores de ejes calientes y Radiotelefonía.

Para el SFF-CGT el objetivo primordial de estos medios técnicos es evitar las posibles consecuencias que se puedan derivar por fallos humanos. Para la Dirección de RENFE este objetivo, como demuestran sus actuaciones, no es el prioritario. Las mejoras técnicas en las instalaciones de seguridad van precedidas de informes que establecen su amortización, generalmente por medio de la eliminación de puestos de trabajo.

La puesta en funcionamiento de enclavamientos electrónicos y bloqueos automáticos de las estaciones, conlleva el traslado del mando de cada estación a un puesto de Control de Tráfico Centralizado

(CTC), con la finalidad de amortizar la inversión realizada mediante la reducción de la plantilla. El efecto es contrario a la Seguridad, puesto que incrementa la saturación de las cargas de trabajo en los puestos de CTC y hace más complejos y más vulnerables los procesos de seguridad.

Sin embargo, cuando las mejoras técnicas de las instalaciones de seguridad, no tienen prevista una reducción de costes laborales, los avances técnicos son mínimos, e incluso retroceden, como el caso del Sistema ASFA, cuyo objeto ha pasado de evitar el fallo humano asegurando automáticamente la detención del tren (según el RGC de 1982) a disminuir o anular, según los casos, los efectos del posible fallo humano (según el RGC de 1992).

Las mejoras del material rodante y de la infraestructura, que han permitido el incremento de la velocidad comercial en la Red, no se han visto acompañadas con las medidas técnicas necesarias en las instalaciones de seguridad, como por ejemplo el Sistema de Anuncio y Freno Automático (ASFA) y Pasos a Nivel.

Es una incongruente realidad y, bajo nuestro punto de vista, una falta de responsabilidad de la Administración y de la Dirección de RENFE, la insuficiencia de medidas técnicas para garantizar la Seguridad de la Circulación, haciéndola recaer de forma casi exclusiva en los trabajadores, cuando se está disminuyendo su número, manteniéndose la misma garantía de Seguridad de los inicios del ferrocarril.

MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE Y DE INFRAESTRUCTURA.

Otro de los aspectos principales a tener en cuenta, es el mantenimiento y revisiones del Material Rodante (Motor y Remolcado) y de la Infraestructura.

Material Rodante. La política de la Dirección de RENFE, dirigida a desmantelar los Talleres y traspasar a empresas privadas el mantenimiento, supone anteponer intereses económicos a los criterios de Seguridad. Si ya hoy,

siendo la misma empresa, se siente en los talleres la presión de las UN's operadoras para tener disponible el material en las condiciones mínimas para circular, y la propia UN de MIT ejerce una presión similar sobre cada taller

En el año 2000 la Dirección de RENFE decidió ampliar los plazos de revisión del material rodante, para evitar el inmovilizado de un parque de material que no se renueva y, sobre todo, como consecuencia de la incapacidad creciente

de llevar a cabo un mantenimiento adecuado ante la continua reducción de plantilla.

Infraestructura. La política de la Administración y RENFE van dirigidas a potenciar las Líneas de Alta Velocidad, continuándose con las escasas inversiones para mejorar la infraestructura de la Red Convencional, que para ciertas líneas se limitan a actuaciones correctivas.

El proceso de eliminación de los Pasos a Nivel va muy lento, a pesar del RD 780/2001, de 6 de julio y la OM de 2 de agosto de 2001. Este hecho no es de extrañar, puesto que su aplicación depende de las disponibilidades presupuestarias, y por lo que podemos ver, para estas actuaciones tan necesarias, no hay dinero.

El Mantenimiento, tanto de la Infraestructura como del material, se está contratando con empresas privadas. La escasa formación que estas empresas dan a sus trabajadores, hacen que la calidad de los trabajos se resientan y los procesos de seguridad no se apliquen en la forma debida. Ni siquiera durante los propios trabajos se observan las medidas de seguridad laboral necesarias, lo que se traduce en la alta siniestralidad que registran las contratas.

RECURSOS HUMANOS

Las categorías laborales que están vinculadas directamente a la circulación vienen definidas en la Circular n.º 2 de Presidencia sobre Seguridad en la Circulación y en el XII Convenio Colectivo, de acuerdo con las funciones establecidas para cada categoría en la Clasificación Profesional de la Normativa Laboral vigente.

Para que el RGC de 1992 pudiera entrar en vigor, dado que no era compatible con la Normativa Laboral, se acordó el 9 de marzo de 1993, entre la Dirección de la empresa y el Comité General de Empresa, una moratoria en su aplicación, en la que figura una TABLA DE EQUIVALENCIAS que relacionaba las categorías profesionales de la Normativa Laboral y los grupos funcionales definidos en el RGC.

La estrategia del Ministerio y RENFE de ir reduciendo personal, mediante sucesivos expedientes de regulación de empleo, está repercutiendo en la Seguridad en la Circulación al incidir de forma muy directa en los siguientes factores:

- ✓ *Estaciones sin personal de circulación.*
- ✓ *Saturación de las cargas de trabajo.*

- ✓ *Inexistencia de Formación Integral.*
- ✓ *Reordenación del Personal para que realice funciones de circulación.*
- ✓ *Externalización de las funciones de Seguridad en la Circulación.*

Estaciones sin personal de circulación.

RENFE pretende justificar que no es necesario personal de circulación en las estaciones, cuando implanta sistemas automáticos telemandados, ubicados en los distintos Puestos de Mando, llamados Controles de Tráfico Centralizado (CTC's).

Al no existir personal en las estaciones, se deja de comprobar:

- *Que los trenes se expiden o circulan correctamente, sin que puedan ocasionar ningún riesgo para la circulación, tanto del propio tren como la de otros que estén circulando por la misma línea.*
- *Que no existe ningún impedimento u obstáculo para que los trenes puedan circular a sus velocidades comerciales o máximas a su entrada, salida o paso por las estaciones.*

Saturación de las cargas de trabajo. La acumulación de las cargas de trabajo en los CTC's de los Puestos de Mando está siendo cada vez mayor. La agrupación de

estaciones telemandadas desde los CTC's es aleatoria y depende de criterios subjetivos, que por lo general responden a objetivos estratégicos económicos:

- *Reducir costes de la función de circulación.*
- *Aumentar la productividad.*
- *Amortizar las inversiones realizadas, eliminando puestos de trabajo.*

Los CTC's, en lugar de simplificar los procesos de circulación, los hacen más complejos debido a:

- *Los Jefes de CTC no tienen visión de la situación real de cada tren, siendo a menudo los visores de los circuitos de vía la única referencia. Este proceso no garantiza que un circuito de vía se encuentra libre, debiendo comunicar con el Maquinista por medio del Tren-Tierra para recabar información, algo que en algunos casos no es posible.*
- *Inexistencia de un Sistema homologado en los CTC's. El operador del CTC actúa sobre las instalaciones de seguridad de cada una de las estaciones, en muchos casos diferentes entre sí.*
- *El Jefe de CTC, además de regular, controlar y gestionar la circulación, en algunos casos, en más de 200 kms. de Red ferroviaria con más de 25 estaciones, tiene a su cargo el Sistema de Tren-Tierra, el Sistema Informático de Tráfico (SITRA), el Sistema de Detección de Ejes Calientes y otros mecanismos de control.*

La inexistencia de personal de circulación en las estaciones, el exceso de saturación y la complejidad operativa de los CTC's, son elementos contrarios a la Seguridad de la Circulación.

Inexistencia de Formación Integral. La reducción de plantilla repercute igualmente en la formación: su aplicación depende en numerosos casos de la disponibilidad, dándose el caso de que trabajadores relacionados directamente con la circulación lleven hasta 14 años sin recibir ningún curso.

Para pasar el trámite legal, se planifican "cursillos relámpago" tanto para formar y capacitar a personal para realizar tareas relacionadas con la Circulación, como para cursos de reciclaje.. Este tipo "cursillos", bajo nuestro punto de vista, no alcanzan la calidad necesaria para garantizar la Seguridad en la Circulación.

Reordenación del Personal para que realice funciones relacionadas con la circulación. La conjunción de la reducción de plantilla, el paulatino desmantelamiento de los Talleres y el nuevo esquema ferroviario de conducción, está conllevando que:

- Trabajadores con categorías no relacionadas con la circulación se están viendo forzados a asumir funciones relacionadas con la Seguridad (Agentes de Acompañamiento y Pilotos de seguridad).
- A los Jefes de Circulación que quedan en las estaciones se les exime, por Consigna Serie B, de realizar funciones propias de circulación, como por ejemplo las Operaciones del Tren.
- Externalización de las funciones de Seguridad en la Circulación a empresas ajenas a la RENFE. Estos hechos, bajo nuestro punto de vista, exceden de la potestad administrativa que RENFE tiene encomendada por la LOTT, ROTT y el propio Estatuto de RENFE, y supone elevar los riesgos de accidentalidad.

El cierre de centros de trabajo (Estaciones, Talleres, etc.), la reducción continua de plantilla, la externalización de trabajos de mantenimiento, de revisión y de preparación del material (Pruebas de Frenado) y de funciones directas de Circulación, tienen un único objetivo: preparar la estructura del ferrocarril para la entrada de empresas privadas que no están dispuestas a asumir los costes que supone un transporte seguro. Una situación que ya hemos podido observar en otros ferrocarriles “liberalizados”.

CONCLUSIÓN

Los cuatro aspectos que hemos visto conforman conjuntamente el Sistema de Seguridad en la Circulación. Desvincularlos supone que la seguridad pase, de ser un sistema, a convertirse en la concurrencia en un momento dado de una serie de circunstancias: cuando coincidan, no tendrá lugar el accidente. Se podría hablar entonces de presencia o ausencia de accidentes, pero nunca de Seguridad.

Si el ferrocarril deja de ser un sistema integrado, la Seguridad no puede seguir siéndolo. El mantenimiento de la Seguridad en un ferrocarril liberalizado depende demasiado de los intereses de las empresas privadas, entre los que no se puede contar el servicio a la comunidad.

La defensa de la Seguridad en la Circulación sólo es posible si se defiende además un concepto de ferrocarril:

- **Social:** los intereses económicos no pueden anteponerse a los intereses de la comunidad.
- **Público:** los objetivos de productividad no pueden primar sobre la seguridad.
- **Integrado:** la Seguridad en la Circulación sólo se puede mantener en un sistema integrado que mantenga la interrelación entre todos los factores que la hacen posible.
- **De calidad:** la Seguridad es uno de los servicios fundamentales que el ferrocarril ofrece al ciudadano.
- **Moderno:** se deben fomentar las inversiones en investigación, desarrollo y aplicación de sistemas de seguridad en todos los trenes y en todas las líneas.

En consecuencia, el SFF-CGT ha venido desarrollando desde hace tiempo, y va a seguir haciéndolo, una campaña permanente:

EN DEFENSA DE LAS CONDICIONES LABORALES

EN DEFENSA DE LAS CARGAS DE TRABAJO

EN DEFENSA DE LA UNIDAD DE RENFE

EN DEFENSA DE LA PLANTILLA Y EL EMPLEO

EN DEFENSA DE LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

EN DEFENSA DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

CGT



¡VÍA LIBRE!

Compromiso Permanente del SFF-CGT



CONFEDERACION GENERAL DEL TRABAJO
SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO

