



El afán de ADIF y de ese Ministerio de reducir personal a toda costa no tiene límites. Esta drástica reducción va en perjuicio de la seguridad y la calidad del servicio ferroviario.

Decimos esto, porque la política en materia de recursos humanos, respecto al Personal de Circulación, es ir reduciendo personal de circulación de las estaciones, con la consecuente saturación de los CTC's. **O sea, la paulatina eliminación del Jefe y Auxiliar de Circulación de las estaciones, que además amortizan los costes de las inversiones de los CTC's, trasladando las cargas de trabajo de cada estación a los puestos de CTC. Por lo que existente Jefes de CTC que tienen a su cargo más de 30 estaciones.**

Ahora, no contentos con esta descabella y desmesurada saturación de los puestos de CTC, unido a que cada estación o grupos de estaciones tele-mandadas tiene distintas instrucciones informáticas, al depender del enclavamiento electrónico que se ha instalado en cada una de ellas, se pretende que el Jefe de CTC **realice las funciones específicas de un Jefe de Circulación en cada una de la estaciones que tiene a su cargo, y a la vez y simultáneamente dirija la circulación de trenes y maniobras en el resto de estaciones del ámbito de actuación de la Banda de Regulación con CTC asignada.**

Por lo tanto, deberá eliminarse del segundo párrafo del apartado 4 la frase: **“Esta misma autorización será necesaria entre Jefes de CTC colaterales”**.

Art. 404 Anormalidades.

En el **punto 3**, conforme lo expuesto anteriormente deberá eliminarse del último párrafo la frase: **“Esta misma autorización será necesaria entre Jefes de CTC colaterales”**, y en el **punto 5** se tiene que definir cómo se realiza o se da la información previa precisa de la situación de los trenes, y dónde se registra esta información.

Art. 409 Intervención en el bloqueo.

En el **punto 4**, conforme lo expuesto en las alegaciones del artículo 403, deberá eliminarse del primer párrafo frase: **“Esta misma autorización será necesaria entre Jefes de CTC colaterales”**.



Art. 410 Anormalidades.

En el **punto 2** conforme lo expuesto en las alegaciones del artículo 403, deberá eliminarse del primer párrafo frase: **“Esta misma autorización será necesaria entre Jefes de CTC colaterales”**, y en el **punto 3** se debe definir cómo se realiza o se da la información previa precisa de la situación de los trenes, y dónde se registra esta información.

Art. 415 Circulación con BCA en la línea AVE Madrid – Sevilla.

Debido a las especificaciones del Sistema en el apartado cuatro **“Disolución artificial de itinerarios”** del **punto 8 Anormalidades**, es trascendente distinguir entre **disolución artificial con modificación o sin modificación de itinerario**.

En BCA si se disuelve un itinerario pero no se modifica el mismo, las **magnitudes guía o BCA no varían**. En este caso, si **no se ordena** al Agente de conducción desconectar el BCA, cuando se le vuelve hacer el itinerario tendrá todas las magnitudes para poder circular al amparo del BCA. Ahora bien, **si se le ordena** desconectar y volver a conectar perderá todas las magnitudes debiendo circular en BAS hasta coger transmisión.

Además, si circula al amparo del BAS no podrá salir de la estación hasta que el trayecto hasta la próxima estación – por coincidir con la siguiente señal del bloqueo, ya que no existen señales intermedias – esté libre de trenes y circulando a las velocidades inferiores, salvo se le prescriba marcha a la vista.

Art. 418 Expedición o paso de los trenes (BEM).

Se eliminan la señal de paso y la señal de marche el tren. Esta **medida es injustificada**, pues existiendo Jefe de circulación en la estación no se entiende que se le exonere de realizar estas operaciones de seguridad, téngase en cuenta el accidente muy grave ocurrido en Torredembarra (Tarragona), donde al Jefe de Circulación de la estación se le exoneró de presentar la señal de Operaciones Terminadas. **Por tanto se debe incorporar la señal de paso y la señal de marcha el tren efectuando así la orden de marcha completa.**



En el Capítulo 6 “Bloqueo Telefónico Supletorio (BTS)”.

No se regula **cómo se establece el bloqueo BT**, y además **qué trenes se figuran en el Libro de Bloqueo como expedido y recibido**, cuando se incorporen estaciones AC y por cualquier causa tengan que establecer, una vez incorporados, el BTS y desde su apertura no hayan expedido ningún tren.

Art. 432 Establecimiento.

El punto 2 “**Por no funcionar el BA, BSL o el BLA con CTC**” se ve plenamente afectado, respecto a la regulación anterior. Pues ya no se establece que el Jefe del CTC **ordenará a los Jefes de Circulación** de las estaciones de su ámbito y afectadas por no funcionar el Bloqueo correspondiente, **que se incorporen al servicio**, sino que:

- Si estando las dos estaciones colaterales de CTC con ML, fuese necesario el establecimiento del BT supletorio, se procederá como se indica en para el BA o BLA sin CTC o el BEM.

Lo primero que tenemos que planteamos es que quiere decir “si estando las dos estaciones colaterales de CTC con ML”: El significado de **estaciones colaterales** está claro: *estaciones que están uno y otro lado de una determinada estación*. El término **CTC con ML** también: *Control de Tráfico Centralizado con dotación de Mando Local en la estación*.

Ahora bien, la reducción que se hace del significado “estaciones colaterales”, limitándola únicamente a dos y no tres e introducir la preposición “de” delante del termino “CTC con ML”, que denota posesión o pertenencia a algo o a alguien, en este caso de CTC con ML, junto con el inicio de la oración con “Si”: podemos extraer el significado completo, de por si descabellado: **Si existe Jefe de circulación en las dos estaciones – dotadas con mando local – que están a uno y otro lado del Control de Tráfico Centralizado**. Veámoslo mejor con un ejemplo: desde Valencia Fuente San Luís, estación colateral de CTC con ML establecer un Bloqueo Telefónico con Barcelona San Andrés Condal estación colateral de CTC con ML, pues la línea de Valencia a Barcelona es toda de CTC y por lo tanto, las estaciones colaterales de CTC con ML corresponderán aquellas, donde termine el CTC con ML.

No obstante, entendemos que la pésima redacción se refiere a:



- Por la falta de Jefes de circulación en la estaciones que están dotadas con este tipo de bloqueos, así como para acudir a ellas ante esta incidencia, si fuera necesario el establecimiento del BT supletorio, se aplicará, conforme se establece para cuando no funcione el BA o BLA sin CTC, o el BEM, entre las dos estaciones más próximas, que estén de servicio Jefes de circulación, con posibilidad de tomar el Mando Local.

A pesar de este supuesto significado, surge la contradicción de que si no funcionan estos bloqueos con CTC, cabe la posibilidad de que tampoco pueda tener el Jefe del CTC el mando centralizado del resto de la estaciones, para cumplimentar el resto del articulado.

En cualquier caso, al Jefe del CTC, se le responsabiliza de las estaciones intermedias del BTS, sin que conozca verdaderamente la disposición inequívoca de de los dispositivos de seguridad de estas estaciones, tendiendo en cuenta que, en muchos casos, no tiene posibilidad de bloquear aguas, señales, itinerarios, etc. de dichas estaciones.

Esta rocambolesca regulación, **viene motivada por la falta de personal de circulación en las estaciones, como ocurrió en el reciente y gravísimo accidente de Villada (Palencia), y también por la previsión de no reponerlos en el futuro.**

Por lo tanto, mediante la utilización del RGC edición 2006, que debe ser aprobado por una Orden de ese Ministerio, se valida esta grave situación, por lo que las consecuencias que se deriven de esta situación, ya no será responsable directo el ADIF, sino el propio responsable, en este caso la responsable, del Ministerio.

Art. 437 Aplicación de la Banalización Temporal de Vía (BTV).

Nueva regulación que se realiza para utilizar una o las dos vías de una línea de vía doble sin estar dotada de la seguridad tecnológica necesaria, como un bloqueo electrónico banalizado. Pero lo increíble de todo ello es que esta regulación se realiza **con fines para mantener la regularidad y de incrementar más capacidad de trenes en detrimento de la seguridad.**

Actualmente el tipo que bloqueo que más se asemeja, pero con esta nueva regulación desaparece es el llamado "**Vía Única Temporal**". En principio, este bloqueo nació con la finalidad de utilizar una vía en ambos sentidos por motivos excepcionales y estrictamente necesarios: incidencias, accidentes y cortes intempestivos de la vía. Pero ahora se pretende con esta nueva regulación permite utilizar este tipo de bloqueo sin que exista una de las vías inutilizadas.



ALEGACIONES DEL SFF-CGT AL BORRADOR R.G.C. Edición 2006



Lo que debe conocer ese Ministerio, antes de aprobar este borrador de RGC, es que este bloqueo lleva implícito la utilización del antiquísimo bloqueo telefónico (BT) para los trenes que circulan **"a contravía"**. O sea, por vía distinta a su paridad. **Ni que decir tiene que la garantía de la seguridad en la circulación en el BT supletorio, descansa únicamente en la memoria del Jefe de Circulación.** Nada más que recordar, sin entrar a valorar culpabilidades, el accidente de Chinchilla (Albacete).

Desde CGT entendemos que el BT debe eliminarse del RGC, invirtiendo de forma urgente en las tecnologías existentes, para evitar los riesgos que produce este tipo de bloqueo y más con lo regulado para el BT supletorio.

Actualmente de unos 11.000 km. de línea férrea convencional, tenemos unos 5.000 km. con este tipo de bloqueo telefónico. Por lo que, con carácter temporal y comprometido en el tiempo de un año desde la publicación del nuevo RGC, únicamente se podría utilizar este bloqueo de Banalización Temporal de Vía (BTV) **por motivos excepcionales, o sea cuando una de la dos vías de la línea está inutilizada por causas imprevisibles**, con las correcciones que seguidamente exponemos.

Art. 438 Establecimiento.

Se establecerá por motivos excepcionales, o sea, cuando una de las dos vías de una línea de vía doble está inutilizada por causas imprevisibles y exista la necesidad de que los trenes circulen a contravía.

En primer lugar valga aquí lo que hemos alegado en Capítulo 6 BTS.

En el **punto 3**, se debe de eliminar conforme a las alegaciones realizadas en el artículo precedente. Un Jefe de CTC que está a cargo de más de 30 estaciones, no puede hacerse cargo de establecer así mismo Bloqueos Telefónicos entre todas las estaciones que tenga a su cargo y además atender el resto de circulaciones de todas las estaciones. **SUPONE UN GRAVISIMO RIESGO PARA LA SEGURIDAD DE LA CIRCULACIÓN.** Además, ese Ministerio debe tener en cuenta que los sistemas informáticos de CTC para la manipulación de las estaciones no son los mismos, y que en la mayoría de ello no se pueden bloquear destinos, señales, agujas, etc. para evitar las nefastas consecuencias ante un fallo del Jefe del CTC.



EL BLOQUEO TELEFÓNICO ENTRE DOS ESTACIONES LLEVA IMPLÍCITO UN RIESGO PARA LA SEGURIDAD, (ACORDARSE DE LAS CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE DE CHINCHILLA - ALBACETE).

ESTE BLOQUEO DESCANSA LA SEGURIDAD EN LA MEMORIA DEL JEFE DE CIRCULACIÓN DE LA ESTACIÓN, Y EN EL CASO DE UN JEFE DEL CTC ESTE RIESGO SE MULTIPLA POR EL NÚMERO DE ESTACIONES QUE TIENE A SU CARGO.

Y TODA ESTE RIESGO PARA PRIMAR LA REGULARIDAD EN CONTRA DE LA SEGURIDAD, PROVOCADO POR LA FALTA DE PERSONAL DE CIRCULACIÓN DE LAS ESTACIONES.

En el **punto 4**. El riesgo de accidentes se multiplica por el numero de estaciones telemandadas que tiene el Jefe de Circulación.

Art. 456 Retroceso de trenes.

En el último párrafo del **punto 4** hay que incorporar: "Hasta que el tren....., no se autorizará ningún movimiento de trenes y maniobras hacia el trayecto afectado.

En el **punto 5** hay que diferenciar el retroceso de automotores o trenes con doble cabina, de los trenes con material remolcado sin posibilidad de conducir o de observar con mando de frenado desde la cabina en sentido de la marcha, por lo que **en este caso para el retroceso deberá regularse otras condiciones de circulación**, únicamente se podrá autorizar el retroceso de los trenes que el Personal de conducción puedan conducir en el sentido de la marcha, salvo que un Auxiliar de Operaciones del Tren se pueda situar en cola del tren, con la suficiente visibilidad para poder transmitir al Personal de conducción, con medios de comunicación directa y permanente, de la situación de la vía y aspecto de las señales que vayan apareciendo en la marcha. Este movimiento se realizará con marcha a la vista o marcha de maniobra según las circunstancias de visibilidad.

En el **punto 8 Retroceso innecesario** se debe exceptuar la posibilidad de iniciar la marcha hacia delante a los trenes con indicación en cabina. La autorización de retroceso lleva implícita la desconexión del BCA (Art. 261 propuesto). En este caso no tiene asegurado el trayecto desde el propio tren y la siguiente señal de entrada.

Además se debe de **eliminar** la posibilidad de que el Agente de conducción pueda **reanudar la marcha sin comunicar** la anulación de la petición de retroceso, puesto que existen medios tecnológicos suficientes al alcance del Agente de conducción para poder comunicar con el Jefe de Circulación o Jefe del CTC.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT AL
BORRADOR R.G.C. Edición 2006**



Art. 459 Circulación por estaciones teledandadas por otras.

No quedan bien regulado las prescripciones y particularidades del establecimiento del BTS, BTV y el EVB con estaciones intermedias teledandadas, así como el retroceso y el envío de socorro. **Debe ser regulado por Consigna C.**

Tampoco queda claro si pueden ser tramos de línea de CTC con MC y pasar a ser estación teledandada por otra, cuando se le entregue al Jefe de circulación el ML por el Jefe del CTC.

Art. 460 Bloqueo Automático Supletorio (BAS).

¿Cómo lo dispone el PM por comunicación verbal o mediante telefonema?..



QUINTA.- En el Título V. “COMPOSICIÓN Y FRENADO” del borrador de proyecto de Reglamento General de Circulación edición 2006, observamos unas seria de materias que se sería conveniente modificar en beneficio de la seguridad ferroviaria:

Art. 501 Trenes.

Este artículo es de nueva creación. En él se pretende, a nuestro juicio, de forma insensata dar un carpetazo a una de materias más importantes para la seguridad ferroviaria, como es la **comprobación mínima de seguridad previa a su circulación de la formación, composición y frenado de los trenes**. Esta materia la deja en manos de la EE.FF. y del ADIF, en su caso, sin justificación válida y sin regulación reglamentaria, en contra de lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Bajo nuestro punto de vista, corresponde al ADIF comprobar que: **TODOS** los trenes y con más rigor a los trenes de mercancías, antes de ser admitidos para circular por la RFIG administrada por ADIF, **cumplen con las prescripciones técnicas respecto a su composición y frenado**, ya que no es preceptivo dejar en manos de las empresas ferroviarias esta función de inspección mínima de seguridad previa a la circulación del tren por la RIFG, porque las repercusiones que se puedan derivar de circular sin debidas garantías de seguridad, no solamente puede repercutir a la propia empresa incumplidora, sino también al resto de los trenes de otras empresas ferroviarias o de ADIF.

La comprobación mínima de seguridad de las composiciones indeformables de viajeros, como puede ser los automotores, entendemos que bastará con comprobar: que está incluido en el ARCHIVO PATRON DE VEHICULOS, con sus preceptivas **revisiones de su material rodante realizadas y superadas, y comprobación de frenado** de la composición por el personal de conducción previa a su circulación, debiendo registrarse el resultado positivo de la prueba pertinente efectuada en el preceptivo documento de tren.

En la comprobación mínima seguridad de las composiciones deformables de viajeros – trenes con material convencional –, además de lo mencionado anteriormente, entendemos que se debe comprobar: que **los vehículos, la masa y longitud del tren y los porcentajes de frenado corresponden al Tipo de tren y línea a recorrer**. Así mismo, que **los elementos que intervienen en el frenado de los trenes, como pueden ser: las llaves de aislamiento, palancas del cambiador de potencia y de régimen están en la debida posición en función del Tipo del tren y la carga del vehiculo**, y, por último, que **los elementos de enganches de los vehículos están debidamente colocados y apretados**.



Finalmente, la comprobación mínima de seguridad de los trenes de mercancías, además de lo prescrito en los dos párrafos anteriores, **se debe inspeccionar que la carga de los vagones esta bien dispuesta y asegurada**, previo a su autorización a circular por la RFIG administrada por ADIF.

El agente que garantiza la circulación de los vehículos remolcados, según el RGC actual, corresponde al Personal de material remolcado en la figura reglamentaria de Agente de material remolcado. Esta figura se elimina, sin ninguna justificación válida, en el borrador del RGC, con el agravante de que no se establece ninguna otra que la sustituya.

Desde CGT insistimos que esta figura reglamentaria no solamente debe permanecer, sino que además se debe potenciar dentro del personal de ADIF para que realicen estas inspecciones previas a la puesta en circulación de un tren con material remolcado a la RFIG administrada por ADIF.

La política de la antigua RENFE, y ahora de ADIF y RENFE-Operadora, con respecto a este Personal ha sido ir reduciéndolo dos motivos fundamentales:

- 1. Reducción de plantilla de personal operativo.**
- 2. Evitar las bajas del material remolcado que realizaba este Personal, por no cumplir las normas reglamentarias correspondientes.**

Art. 504 Circulación de vagones.

Lo regulado en este artículo viene a corroborar lo establecido en la alegación anterior. El Ministerio da de lado al tema fundamental para la seguridad en la circulación ferroviaria, ya que en él se habla de la carga de los vagones, pero no establece quién debe realizar y ni qué tipo de habilitación corresponde al su personal y ni que normativa de seguridad corresponde, a sabiendas que actualmente es la Instrucción General 66, junto con las Normas Técnicas de Circulación correspondiente a coches y vagones.

Todo ello, a pesar de regularse en el artículo 110 la figura reglamentaria del cargador, y la habilitación de establecida de: De cargador en el artículo 19 de la Orden Ministerial 2520/2006, de 27 de julio, emitida por ese Ministerio.



Art. 517 Dotación del personal.

Para que un **tren pueda circular en Agente único de conducción** es necesario que lleven en servicio Dispositivo de vigilancia, ASFA u otro sistema de indicación en cabina, Radiotelefonía y Mando múltiple, si van dos o más vehículos motores. Además los trenes de viajeros deberán disponer de comprobación de puertas cerradas desde la cabina de conducción y megafonía para la comunicación del Agente de conducción con los viajeros.

Estas medidas de seguridad se **reducen sin justificación válida**, pudiendo circular en Agente único sin ASFA u otro sistema de indicación en cabina y radiotelefonía. Además se elimina los medios técnicos que deben llevar los trenes viajeros, con que preste servicio en el tren un "Acompañante". Estas medidas deben ser de carácter excepcional porque se averíe estos dispositivos o medios de seguridad durante el trayecto, salvo el ASFA u otro sistema de señalización en cabina y siempre que este regulado medidas alternativas suficientes para cubrir estas deficiencias.

No se puede permitir bajo ningún concepto que un tren circule en Agente único de conducción si no lleva en servicio ASFA u otro sistema de señalización en cabina, solamente cabría una excepcionalidad conforme las alegaciones que hemos expuesto anteriormente al artículo 260.

Con independencia de lo expuesto anteriormente, es **inaceptable los términos**: "una persona a bordo del tren de servicio de la EF que acredite conocimientos de la S-7", "una persona que acredite los conocimientos de la S-5" y "un agente de Infraestructura instruido para detenerlas", que se establecen en este artículo como personas auxiliares del Personal de conducción, cuando no se cumplan unos determinados requisitos para circular en agente único de conducción. El RGC no puede crear ambigüedades. No podemos dejar al libre albedrío sobre quién debe realizar las funciones relacionadas con la seguridad en la circulación. Las figuras reglamentarias están para **definir clara e inequívocamente** las funciones de cada trabajador que interviene en la circulación.

Art. 530 Frenado de estacionamiento.

Falta definir, al menos de forma genérica, la distribución de los frenos en los trenes convencionales. No se puede dejar esta situación de forma aleatoria, dado que el **riesgo de cortes de material y escapes de material debe ser previsto**, además esta **responsabilidad no se puede dejar en la indefinición** a cargo de las EE FF:



"2. y garantizada su inmovilidad por el Agente de Conducción, auxiliado por el Auxiliar de operaciones del tren, Auxiliar de circulación o Auxiliar de maniobras existente en la estación, comunicando mediante telefonema dichas acciones al Jefe de circulación o del CTC.

3. En los trenes con material remolcado, cuando se agregue vehículos con freno de estacionamiento, se distribuirán lo más uniformemente posible, sin tener en cuenta las locomotoras que lo remolquen.

Art. 536 Regímenes para la realización de las pruebas.

Nuevamente y al contrario de lo que establece el RGC actual, nos encontramos ante un carpetazo del Ministerio a la hora de regular qué figuras reglamentarias le corresponde realizar las pruebas de frenado. Por lo que se puede observar, a pesar de que esta función es primordial para la seguridad en la circulación, al Ministerio no le preocupa para nada esta materia, **limitándose a decir, sin más, que la realizará el personal autorizado**, obviando establecer las figuras reglamentarias y qué habilitaciones corresponde tener al personal que las realiza, según su OM 2520/2006, de 27 de julio.

Art. 540 Disposiciones particulares aplicables a los automotores.

No entendemos el por qué se ha eliminando de este artículo, lo que regula el actual RGC sobre el material TALGO, ya que este material actualmente está dado de alta en el ARCHIVO PARATRON DE VEHICULOS, e incluso circulando.

Art. 545 Particularidades en la composición.

En primer lugar no se explica la **eliminación de la palabra "Notificaciones"** tanto del título del artículo, como el texto, que se establece actualmente. Esta palabra que es clara e inequívoca establece la obligación de notificar las particularidades de la composición al maquinista, pero sin embargo se dice que se comunicarán en los documentos del tren con alguna de las siguientes órdenes, que se establecen en el citado artículo.

Nuevamente con esta redacción se está jugando al gato y al ratón, a la indefinición, a la inseguridad, en definitiva al poner en riesgo la seguridad ferroviaria. Se debe huir de estas redacciones y hacerlas desaparecer por completo del RGC. Si queremos tener una circulación ferroviaria segura debemos ser claros, con independencia de que estemos de acuerdo o no con lo que se establece, porque **por encima de todos los factores que intervienen en el ferrocarril esta la seguridad ferroviaria.**



ALEGACIONES DEL SFF-CGT AL BORRADOR R.G.C. Edición 2006



Si el personal de ADIF, según la propuesta, deja de ser responsable de comprobar las condiciones mínimas de seguridad antes de que el tren pueda circular por la RFIG administrada por ADIF, quién establecerá que se comunique al Personal de conducción a través de los documentos del tren o **quién decidirá su inclusión este documento**. Además las comunicaciones al Personal de conducción reglamentariamente se llaman: **NOTIFICACIONES**.

Por otro lado, está claro que el Ministerio se desentiende de las inspecciones del Personal de ADIF, concretamente al Jefe de Circulación, de comprobar las condiciones mínimas de seguridad en cuanto a formación, composición, frenado, carga, etc. de un tren previamente a su autorización a circular por la RFIG administrada por ADIF, conforme se desprende del punto 3 de este artículo:

"El Agente de conducción, por propia iniciativa, podrá elevar el Tipo del tren cuando se den las condiciones del punto 2. Informará al PM de esta circunstancia y anotará en los documentos de tren la mención:"

Actualmente, conforme el RGC edición 92, esta función corresponde al Jefe de Circulación, **actual responsable en autorizar a un tren a circular por la RFIG administrada por ADIF**.

Art. 548 Avería o impotencia del vehículo motor.

Ante una anomalía cabe la posibilidad de utilizar otros medios técnicos para llevar a cabo la misma finalidad. Cuando la avería o impotencia suceda en **plena vía**, el Agente de conducción podrá comunicarlo sino funciona la radiotelefonía por otros medios alternativos (Art. 319.5 propuesto). Por lo que el primer párrafo debería incluirse:

"En plena vía.

*Quando por avería..... en conocimiento del PM por la radiotelefonía, y si no dispone de ella, lo comunicará al Jefe de Circulación o del CTC **por teléfono desde plena vía u otro medio de comunicación disponible**, para que dispongan el procedimiento a seguir. En cualquier caso,....."*

Nuevamente se habla de **CIGEF** que no figura en las abreviaciones y acrónimos, ni tampoco en los artículos del Capítulo 2 "Definiciones" del Título I "Generalidades" del borrador del RGC edición 2006.



SEXTO.- En el Título VI. "MANIOBRAS" del borrador de proyecto de Reglamento General de Circulación edición 2006, observamos unas seria de materias que se sería conveniente modificar en beneficio de la seguridad ferroviaria:

Art. 601 Dirección de las maniobras.

Las estaciones de gran tráfico o de clasificación están **divididas en sectores** por Consigna C, e **incluso dotados con ML sectorizado**, para dirigir las maniobras en estos sectores de forma independiente al concierto de la circulación.

Estas medidas en las instalaciones están tomadas principalmente para que la realización de las maniobras no afecte a la regularidad del tráfico ferroviario. Por tanto, no tiene justificación que la dirección de las maniobras no se puedan delegar en otro personal de circulación. Por tanto se debe de incluir en el segundo párrafo lo siguiente:

".....
Corresponde dirigir las maniobras al Jefe de circulación o del CTC o delegar en un Agente de circulación, si lo permite la Consigna C de la estación, mediante las siguientes....."

Por otro lado el Agente que dirige las maniobras es quien, en primera instancia, ordena los movimientos, y quien tiene que comprobar y supervisar los mismos. Por ello y debido a que el Jefe de Circulación en muchas estaciones no puede presenciar las maniobras, y muchos menos el Jefe del CTC, se hace aún más necesario la figura de Auxiliar de circulación (según nuestra propuesta al art. 108) a quien el Jefe de circulación o del CTC puede delegar esta función.

Art. 602 Realización de las maniobras.

Este artículo hay que distinguir por un lado, el **agente que ordena los movimientos de maniobras**, tal y como hemos expuesto en la alegación anterior, y por otro **el agente que las realiza**, ya que en muchos casos corresponde a más de una persona realizarlas, sobre todo en las Terminales de mercancías.

Nuevamente, además de obviar a la persona que sobre el terreno ordena los movimientos, también se obvia de forma injustificada, e incluso negligente, a qué figura reglamentaria, habilitada conforme la OM y de las reguladas en el 110 del borrador, le corresponde realizar las maniobras, dando la impresión que **por parte del Ministerio de Fomento no se le da la importancia que realmente tiene los procesos de formación de trenes y maniobras en la actividad ferroviaria.**



ALEGACIONES DEL SFF-CGT AL BORRADOR R.G.C. Edición 2006



Véase la disposición transitoria octava, donde todavía no se ha dado cumplimiento a lo establecido en artículo 41 de la Ley del Sector Ferroviario y 58 del Reglamento que la desarrolla sobre el régimen aplicable a las entidades prestadoras de servicios adicionales, complementos y auxiliares ferroviarios.

El borrador del RCG 2006 se limita a denominar: agente autorizado, agente que realiza las maniobra, etc. Estos hechos causan una gran desconfianza en los profesionales ferroviarios, debido a la falta seriedad en la apuesta por un ferrocarril seguro, pues **las maniobras para la formación de trenes es parte importante del proceso de circulación del tráfico ferroviario e incide directamente en la seguridad ferroviaria.**

Art. 603 Maniobras en estaciones de CTC.

A colación de las alegaciones anteriores, en este artículo, podemos observar la falta de seriedad en la apuesta por un ferrocarril seguro. Entre otras cuestiones, permite tomar el mando local de las estaciones a personal que no está habilitado para la circulación; se menciona a personal o agentes autorizados para realizar la formación de trenes y maniobras; también se menciona a agentes de infraestructura autorizados para realizar maniobras. O sea, un sin fin de despropósitos premeditados, obviando regular las figuras reglamentarias habilitadas para realizar funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria, **incumpliendo la Ley del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.**

Art. 604 Maniobras por lanzamiento.

A la vista del texto articulado prácticamente se prohíben en su totalidad las maniobras por lanzamiento. Por ello sería más razonable que donde realmente fueran necesarias **regularlas por Consigna CO**, manteniendo en este artículo los principios generales que se deben respetar en a la hora de redactar y publicar la Consigna.

Art. 609 Maniobras centralizadas.

Al contrario que el resto de maniobras, no se define en que consisten las maniobras centralizadas, por lo que **se debe incluir una definición.** Además al Agente de conducción no se le comunica que va a realizar una maniobra centralizada, con el consiguiente perjuicio que ello conlleva. Así que también **se debe regular dicha comunicación.**



Art. 612 Inmovilización del material.

La segregación de Renfe provoca situaciones de indefinición. En este artículo se menciona que las E F "titular del tren" asegurará, que los trenes o cortes de material dejados en estaciones sin personal. En otro orden de cosas, los calces (antideriva o no) no los tienen de dotación, mínima reglamentaria, los vehículos motores, ver punto 4 del artículo 137 "ÚTILES DE SERVICIO" del borrador.

Nuevamente, de forma premeditada, tampoco se establece la figura reglamentaria que le corresponde asegurar este material con o sin personal en la estación.

SÉPTIMA.- Para finalizar sería conveniente que en las DISPOSICIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL, por la que finalmente se apruebe el nuevo REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN, se regularan las siguientes materias:

1. Disposiciones adicionales:

- a. Modificar de la ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de aptitud psicofísica:
 - i. Eliminar las funciones reglamentarias establecidas en las habilitaciones que se solapan entre los distintos Personales de circulación, de Infraestructura, de Operaciones del tren, de Conducción, etc.
 - ii. Eliminar todo lo regulado sobre la suspensión y revocación de los títulos y de las habilitaciones, dejando como único requisito para mantener el título o la habilitación la superación de los reconocimientos médicos.
 - iii. Modificar las condiciones de capacidad psicofísica establecidas en el OM por las reguladas en la antigua RENFE, y distinguiendo los canales psicofísicos para obtener los títulos y/o las homologaciones, y otros de permanencia en los mismos.
 - iv. Eliminar los reconocimientos médicos adicionales, ya que quedan dentro de la función de inspección de ADIF. Además, su regulación, bajo nuestro punto de vista, es anticonstitucional.



ALEGACIONES DEL SFF-CGT AL BORRADOR R.G.C. Edición 2006



- v. Que la obligación para obtener y mantener los títulos o habilitaciones será responsabilidad del ADIF o de las Empresas Ferroviarias o de las que presten servicios adicionales, complementarios y auxiliares, según corresponda, corriendo estas empresas con todos los gastos que pudieran producirse.

2. Disposiciones transitorias:

- a. Primera: Se añade o modifica a la ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio por la que determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de aptitud psicofísica, en las siguientes material:
 - i. Quedarán sin aplicación las sanciones económicas establecidas para el personal de circulación y de conducción establecidas en el artículo 92 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferrovioario, hasta que se modifique dicho artículo.
 - ii. El plazo para regular el régimen de la empresas que presten servicios adicionales, complementario y auxiliares será de seis meses computados desde el día siguiente de la publicación de la ORDEN FOM/250/2006, de 27 de julio.
 - iii. Los temarios de formación y los exámenes para acceder a las homologaciones deberán ser aprobados y realizados por ese Ministerio. No obstante, se realizarán las correspondientes acciones para que en el plazo de un año dicha formación sea pública y reglada dentro de la Formación Profesional. Cuando esto suceda, serán inaplicables todos los artículos correspondientes a la obtención y mantenimiento de los títulos y habilitaciones, pues la acreditación para poder realizar las funciones reguladas por la ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio, se hará con el correspondiente Título de Técnico de Formación Profesional.
- b. Segunda: Esta Orden no afectara a las condiciones laborales de los trabajadores de ADIF y RENFE-Operadora, que mantendrán sus condiciones laborales en tanto éstas no sean sustituidas mediante la correspondiente negociación colectiva, conforme estable las disposiciones adicionales primera y tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferrovioario.



ALEGACIONES DEL SFF-CGT AL BORRADOR R.G.C. Edición 2006



3. Disposición derogatoria:

Quedarán derogadas cuantas normas de igual o inferior rango al de esta orden que se opongan a lo en ella previsto. Por tanto, todas las normas que desarrollan el actual RGC edición 1992, deberán ser revisadas y, en su caso, modificadas antes de la entrada en vigor de esta Orden Ministerial.

4. Disposición Finales:

Primera: Antes de la entrada en vigor de esta Orden se impartirán por el ADIF y la Empresas Ferroviarias, según corresponda, los preceptivos cursos formativos al Personal afectado por la misma. Debido al profundo cambio reglamentario, motivado por la entrada de nuevos actores en el Sector Ferroviario, las horas formativas no podrán ser inferiores a 300 horas.

Segunda: Esta Orden entrará en vigor a los seis meses siguientes a su publicación.

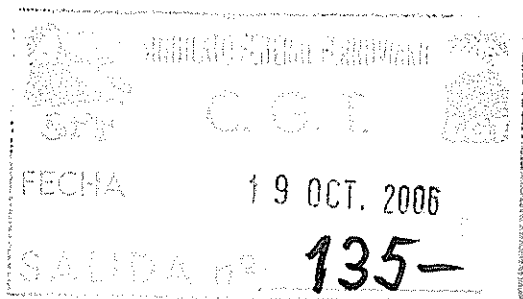
Por todo ello,

SOLICITO A VD.

Que tenga presentado este Informe, en tiempo y en forma de ALEGACIONES al borrador de Proyecto del Reglamento General de Circulación de aplicación el la RFIG administrada por ADIF, y conforme las manifestaciones contenidas en el cuerpo del mismo, y las que en la reunión posterior se puedan plantear debido al escaso tiempo concedo para elaborarlo, se analicen y se debatan convenientemente junto con este Sindicato, según su escrito de fecha 6 de octubre de 2006, para su incorporación final al mencionado Proyecto. Todo ello en beneficio de la seguridad y calidad de nuestro ferrocarril.

Madrid, 19 de octubre de 2006.

Por el Sindicato Federal Ferrovionario
Confederación General del Trabajo.
El Secretario de Jurídica



José Manuel Fernández Martínez