



## **REPERCUSIONES,**

**de la ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de aptitud psicofísica,**

## **QUE AFECTAN AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN**

**NOVIEMBRE 2006.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	3
II. ORDEN MINISTERIAL SOBRE TÍTULOS Y HABILITACIONES.....	4
III. PERSONAL DE CONDUCCIÓN:	
1. ¿Qué son y qué finalidad tienen los títulos o licencias de conducción?.....	4
2. ¿Qué tipos de títulos de conducción existen?.....	4
3. ¿Qué son y qué finalidad tienen las habilitaciones de conducción? .....	6
4. ¿Qué tipos de habilitaciones existen para el Personal de conducción?.....	6
5. ¿Qué ha llevado al Ministerio a establecer distintos títulos y/o habilitaciones para el personal que tiene la función de conducir vehículos ferroviarios? .....	6
6. ¿Por qué se establece en la OM que para circular por un tramo de línea no bloqueada para trabajos, es necesario del título o licencia de conducción de categoría A, y no la B o las dos? .....	8
7. ¿Qué requisitos y condiciones se establecen para acceder a la formación, que permite obtener los títulos y las habilitaciones de conducción? .....	8
8. ¿Qué programas de formación establece la OM para la obtención de los títulos y habilitaciones de conducción?.....	9
9. ¿A quién corresponde otorgar los títulos y habilitaciones de conducción?.....	11
10.¿El personal de antigua RENFE, y en su caso, de ADIF y RENFE-Operadora debe cumplir las condiciones y requisitos para obtener los títulos y las habilitaciones de conducción?.....	11
11.¿Qué plazo y condiciones existen para mantener la validez de los títulos y las habilitaciones de conducción? .....	13
12. ¿Quién puede suspender y revocar los títulos y las habilitaciones de conducción, cuáles son los motivos y qué procedimiento existe?.....	14
13. ¿Se pueden recuperar los títulos y las habilitaciones de conducción?, ¿Cómo y cuándo?.....	16
IV. DISPOSICIONES ADICIONALES Y TRANSITORIAS DE LA OM QUE AFECTA AL PERSONAL DE CONDUCCIONES.....	18
V. PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS DE LA ORDEN MINISTERIAL:	
1. El personal afectado por la OM .....	21
2. Las repercusiones jurídicas derivadas al no superar los reconocimientos médicos o los cursos de actualización y reciclaje .....	22
3. Sanciones que pueden recibir l@s trabajador@s por cometer una falta laboral relacionada con la seguridad en la circulación. ....	24
4. Superación de los cursos de actualización y reciclaje. ....	26
5. Reconocimientos médicos. ....	27
6. Personal de conducción en la plantilla de ADIF.....	29
VI. CONCLUSIONES.....	30
ANEXO I: Condiciones de capacidad psicofísica para la aptitud del Personal de conducción...31	
ANEXO II: Contenidos mínimos teóricos para obtener el título de conducción.....33	
ANEXO III: Contenido de las prácticas para obtener el título de conducción.....34	



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### I. INTRODUCCIÓN.

La ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de **títulos y habilitaciones** que permiten el ejercicio de la funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica, está motivada por Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF), que **transforma RENFE en dos nuevas entidades públicas empresariales ADIF y RENFE-Operadora. Además, permite la entrada de empresas privadas para explotar el transporte de mercancías por ferrocarril y, en un futuro no muy lejano, el transporte de viajeros.**

La **segregación y privatización de RENFE, traerá consecuencias perjudiciales, tanto para los usuarios como para l@s trabajador@s ferroviari@s.** Por este motivo el Gobierno trata de desarrollar un entramado que sirva de marco jurídico en el Sector Ferroviario, creyendo que con ello eliminará o reducirá los riesgos que suponen esta inaceptable segregación y privatización del servicio público ferroviario, sobre todo para la calidad y seguridad del transporte ferroviario.

Es notorio que el fin de las empresas privadas es conseguir el máximo de beneficios económicos. Ya se vieron las consecuencias de esta máxima en el ferrocarril de Inglaterra, porque **este fin es diametralmente opuesto a la obligación de realizar grandes inversiones para garantizar la seguridad y la calidad de este servicio público ferroviario. Ese fin, además, empeora las condiciones laborales de l@s ferroviari@s.**

Por otra parte, las cuantiosas cantidades invertidas en crear líneas de alta velocidad, unido al abandono de los cerca de 11.000 Km. de red convencional, no cumple con las necesidades sociales que debe prestar el ferrocarril a tod@s sus ciudadan@s.

Tanto la LSF como esta OM perjudican de forma clara los derechos e intereses de l@s ferroviari@s, como a continuación podréis observar.

**CGT ha sido y es el único sindicato que se opone a la LSF, a la que llamamos “Ley Sin Ferrocarril”, así como a las normas que la desarrollan, como es esta OM que regula la obtención, validez, suspensión e incluso la revocación administrativa de los títulos y habilitaciones, para poder desempeñar las funciones de nuestra Categoría Laboral. Tengamos en cuenta que por una misma falta laboral se nos puede sancionar con tres regulaciones distintas: una por lo laboral, otra por la OM y finalmente por la Ley del Sector Ferroviario.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### II. ORDEN MINISTERIAL SOBRE TÍTULOS Y HABILITACIONES.

Esta ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio, dice que tiene su **amparo legal en el artículo 60** de la LSF. Consta de 71 artículos, distribuidos en nueve Títulos que, a su vez, algunos de ellos, se dividen en Capítulos, con seis disposiciones adicionales, nueve transitorias, una derogatoria y dos disposiciones finales.

Para evitar realizar un documento muy extenso, analizaremos la OM en varios documentos, en función de cada uno de los grupos profesionales a los que pueda afectar.

### III. PERSONAL DE CONDUCCIÓN.

El Personal de conducción está regulado en el Título V de la OM, artículos del 24 a los 38, ambos inclusive. En este Título, a diferencia del resto del Personal regulado por esta OM, se establecen, por un lado, *dos tipos de títulos o licencias de conducción de vehículos ferroviarios de categorías: A y B*, y dos tipos de habilitaciones: *De conducción por clase de material y De conducción por infraestructura*. Así como las condiciones y requisitos para su obtención y validez, terminando con los motivos de suspensión y revocación de los títulos y habilitaciones.

Creemos que para comprender mejor las repercusiones y alcance de la OM, el análisis lo elaboraremos basándonos en la contestación a una serie de preguntas que nosotros mismos nos hacemos, al igual que tod@s l@s trabajador@s ferroviari@s. Las respuestas las realizamos en base a lo que establece la LSF y sus normas de desarrollo, e incluso la propia OM, **sin perjuicio de nuestra disconformidad, tanto desde el punto de vista jurídico, como sindical con la LSF y, en consecuencia, con todas sus normas de desarrollo, incluida esta OM:**

#### 1) ¿Qué son y que finalidad tienen los títulos o licencias de conducción?

El título o licencia de conducción de vehículos ferroviarios es un documento **administrativo** y su finalidad es: acreditar administrativamente que un@ trabajador@ puede ejercer la conducción de vehículos ferroviarios por la Red Ferroviaria de Interés General, siempre que cuente con las debidas habilitaciones de conducción. Los tipos de vehículos y las condiciones de circulación dependerá del tipo de título y de las correspondientes habilitaciones que ostente el/la trabajador@.

#### 2) ¿Cuántos tipos de títulos de conducción existen?

Existen dos títulos de conducción:

- ✚ **De categoría A:** es la licencia básica e inicial para poder obtener el título de conducción de categoría B.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



Esta licencia permite, con las debidas habilitaciones, poder conducir vehículos de maniobras; de trenes de trabajos a velocidades máximas de 60 km/h y no más de 100 km. desde la base a la zona de trabajos y viceversa; vehículos de mantenimiento y construcción de infraestructura y locomotoras cuando sean utilizadas para la realización de maniobras.

- ✚ **De categoría B:** es la licencia que permite la conducción de todo tipo de vehículo ferroviario por cualquier línea de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), siempre que se complemente con las debidas habilitaciones de conducción.

Aunque las líneas de FEVE están dentro de la RFIG, la LSF las excluye de su aplicación y por lo tanto de toda la normativa de desarrollo, continuando rigiéndose por su normativa actual en tanto no se desarrolle un régimen específico para dicho personal (disposición transitoria séptima de esta OM).

También podemos observar que **NO EXISTE UN CRITERIO ÚNICO** a la hora de establecer títulos y habilitaciones para realizar la función de conducción, ya que existen otro tipo de habilitaciones que permite la conducción de vehículos, incluso sin necesidad de ostentar ningún título de conducción:

- ✚ **De Operador de vehículos de maniobras:** Esta habilitación permite al Personal de operaciones del tren que la ostente a realizar – *dentro del límite de la denominada zona de maniobras de las terminales y estaciones integrantes de la RFIG, que establece la normativa vigente en materia de seguridad en la circulación* –, la conducción de vehículos ferroviarios por sus vías, en operaciones asociadas a las actividades de maniobras, de clasificación, y de retirada o suministro de material ferroviario.

**En todo caso, cuando sea necesario salir a vías de circulación, el titular de esta habilitación deberá estar en posesión del título de conducción de categoría A.**

- ✚ **De Operador de maquinaria de infraestructura:** Esta habilitación faculta al Personal de infraestructura que la ostente a conducir vehículos ferroviarios específicamente habilitados para realizar trabajos en la infraestructura, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía, los vehículos de socorro y los vehículos automóviles adaptados a circular por las vías.

**En todo caso, para poder conducir estos vehículos por tramos de línea no exclusivo para trabajos de infraestructura, se exigirá a al titular de esta habilitación estar en posesión del título de conducción de categoría A.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### 3) ¿Qué son y qué finalidad tienen las habilitaciones de conducción?

Las habilitaciones de conducción también son documentos administrativos y su finalidad es complementar los títulos o licencias de conducción A ó B, para que una persona pueda ejercer la conducción de un/unos determinados vehículos ferroviarios y por un/unas determinadas líneas de la RFIG, excluyendo las de FEVE.

### 4) ¿Qué tipos de habilitaciones existen para el Personal de conducción?

El Personal de conducción, para poder realizar la función de conducción dentro de las líneas de la RFIG administradas por ADIF, además de ostentar el título o licencia de conducción de categoría A ó B, debe tener las dos siguientes habilitaciones de conducción:

- 1) **Por clase de material.** Faculta a su titular para conducir el/los vehículos ferroviarios que se indiquen en esta habilitación.
- 2) **Por infraestructura.** Faculta a su titular para conducir por itinerario/s o entorno/s operativo/s que se recojan en esta habilitación.

No se establece límites de vehículos ni de líneas a habilitar. Por lo que un@ trabajador@ podrá habilitarse de cuántos vehículos y líneas sean necesarias para realizar su función de conducción. Las condiciones que se establece para acceder a la formación que requiere una habilitación, son las mismas que las establecidas para acceder a la formación que permite obtener el título de conducción, además de que el/la trabajador@ debe **estar integrado en la plantilla de personal de la entidad a la que corresponda otorgar la habilitación**

### 5) ¿Qué ha llevado al Ministerio a establecer distintos títulos y/o habilitaciones para el personal que tiene la función de conducir vehículos ferroviarios?

Nosotros entendemos que se debe principalmente a dos motivos:

#### 1. Reducir los gastos en materia de FORMACIÓN a las EMPRESAS FERROVIARIAS, al ADIF y a las empresas contratistas: ya que:

- ✚ Para la habilitación de Operador de vehículos de maniobra se establece que, al menos, será de una carga lectiva equivalente a **100 horas**, de las cuales 80 corresponderán a la formación práctica, y de éstas, como mínimo 40 se emplearán en el manejo de vehículos ferroviarios dentro de la Terminal. Y si el que accede a esta habilitación **ostenta el título o licencia de conducción categoría A**, serán **60 horas de carga lectiva**, de las cuales 40 corresponderán a la formación práctica.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



- ✚ Para la habilitación de Operador de maquinaria de infraestructura, incluirá, al menos, una carga lectiva de **150 horas**, de las cuales 30 corresponderá a la formación práctica y de éstas, y como mínimo 20 se emplearán en el manejo del vehículo auxiliar. No obstante, cuando se disponga del **título de conducción de categoría A**, esta carga lectiva será de **100 horas**, de las cuales 20 corresponderán a una formación práctica.

Para **obtener solamente el título o licencia** de conducción de **categoría A**, es necesario al menos impartir una carga lectiva equivalente a **400 horas**, de las cuales, al menos 120 corresponderán a la formación práctica y de ésta, como mínimo 40 horas serán prácticas de conducción efectiva en vehículos ferroviarios. Y para la **categoría B**, al menos, **1.150 horas**, de las cuales, al menos 500 corresponderán a la formación práctica, y de ésta, como mínimo 200 serán prácticas de conducción efectiva en vehículos ferroviarios. Además, para el Personal de conducción se distinguen y se separan las dos habilitaciones: **Por clase de material**, con una carga lectiva de **80 horas** y **por infraestructura**, de **30 horas**.

**Conclusión, para habilitar a un Operador de vehículos de maniobras o a un Operador de maquinaria de infraestructura, se le despacha en una sola habilitación y con un total de 100 horas o 150 horas de formación respectivamente, y si ostenta título de conducción de categoría A, con 60 y 100 horas respectivamente.**

Teniendo en cuenta que las materias de formación, tanto para la habilitación de Operador de maquinaria correspondiente al Personal de Infraestructura como para la habilitación de Operador de vehículos de maniobras perteneciente al Personal de operaciones del tren, son prácticamente las mismas que para obtener el título y habilitaciones del Personal de conducción.

2. **Evitar posibles repercusiones o conflictos laborales.** La separación del Personal de conducción mediante la creación de habilitaciones “independientes”, como son: la establecida para **Operador de Maquinaria de Vía**, dentro del Personal de Infraestructura, y la de **Operador de vehículos de maniobras**, dentro del Personal de operaciones del tren, **con distintas e inferiores condiciones y requisitos que para el Personal de conducción, no tiene justificación válida e incluso va en contra de los criterios lógicos para garantizar la seguridad en la circulación**, ya que no dejan de ser personal de conducción o maquinistas de vehículos ferroviarios, sean éstos auxiliares, trenes de trabajo, para maniobras, etc. Teniendo en cuenta, además, que el título o licencia de conducción de categoría A y B, junto con las habilitaciones de conducción, engloba las funciones de las dos habilitaciones mencionadas.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



Por ello, a parte de la reducción de los gastos por formación, también puede ser que el Ministerio, aleccionado por el ADIF y RENFE-Operadora, eluda cualquier atisbo de relación o semejanza con la palabra Maquinista para, por un lado, mantener fuera del ADIF empresas contratistas y de prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares, sindicatos corporativistas de Maquinistas, e incluso evitar el traspaso de sus condiciones laborales al resto del personal de conducción que circule por las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General.

### 6) ¿Por qué establece la OM que para circular por vías de circulación, es necesario el título o licencia de conducción de categoría A, y no la B o las dos?

Esta claro que en principio el Ministerio quiere establecer un título o licencia de conducción para poder conducir por las líneas de la RFIG, ya que no podía obviarlo conforme establece la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles, pues, al fin y al cabo, la conducción de vehículos ferroviarios auxiliares se realiza en las mismas circunstancias que cualquier otro tren. Pero la pregunta concreta es ¿por qué el título o licencia de categoría A y no la B, o ambas?

Algunos dirán que el título o licencia de conducción de categoría A está limitada por la velocidad máxima permitida y por la distancia del trayecto a recorrer. Pero lo cierto es que **únicamente se establecen estas limitaciones para los trenes de trabajos:** velocidad máxima 60 Km./h y en una distancia máxima de 100 Km. desde la base a la zona de trabajos y viceversa. Otros dirán que está limitada a las maniobras o a las dos.

Desde CGT entendemos que la **diferencia entre las categorías A y B** de los títulos o licencias de conducción que podemos extraer de la OM, **radica únicamente en el criterio, para nosotros totalmente ilógico de cara a la seguridad, de conducir trenes según el servicio que presten**, por ejemplo: a la categoría A no se le autoriza a conducir en servicio comercial de línea en trenes de viajeros ni de mercancías (cargados o vacíos), salvo los trenes de trabajos, con las limitaciones establecidas. Tampoco autoriza a conducir locomotoras, salvo cuando se utilicen para la realización de maniobras.

**Por lo tanto, desde el punto de vista de esta OM, el título de conducción de categoría A y B autoriza a conducir cualquier clase de vehículo de maniobras por toda la RFIG, administrada por ADIF, excepto por las líneas de FEVE, sin límites de distancias máximas ni de velocidad, todo lo contrario a lo que se establece para la conducción de un tren de trabajos.**

### 7) ¿Qué requisitos y condiciones se establecen para acceder a la formación, que permite obtener los títulos y habilitaciones de conducción?

✚ **Acceder a la formación para obtener el título de conducción de categoría A se requiere:**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



1. Haber cumplido 18 años.
  2. Título de Bachiller o equivalente, o título de Técnico especialista en Formación Profesional de Grado Medio o equivalente.
  3. Y para los que no posean la nacionalidad española, acreditar un conocimiento suficiente del castellano, a través de la superación de una prueba de evaluación.
- ✚ Para el **título de conducción de categoría B** lo único que se requiere a mayores es: que el título de Técnico especialista en Formación Profesional sea de Grado Superior o titulación equivalente, **salvo que el/la trabajad@r esté en posesión del título de conducción de categoría A y haya desempeñado sus funciones dos años como mínimo.**
- ✚ Para **acceder a la formación que requieren las habilitaciones**, además de las contempladas para cada uno de los títulos, es imprescindible que el/la trabajador@ esté integrado en la plantilla de personal de la empresa a la que corresponda otorgar la habilitación.

En cuanto a la **obtención de los títulos** o licencias de conducción se requiere:

1. Reunir las condiciones establecidas en el párrafo anterior.
2. Superar los programas de formación (teórica y práctica), impartidos por centros homologados de formación privados, o de las entidades públicas empresariales (ADIF O RENFE-Operadora). Los programas de formación los propondrán los centros homologados y los aprobará la DG Ferrocarriles.
3. Superar las pruebas- teórica y práctica – de evaluación realizadas por la DG Ferrocarriles.
4. Obtener el certificado de aptitud psicofísica tras superar las pruebas médicas - reconocimiento inicial – en centro homologado de reconocimiento médico, dentro de los dos meses anteriores a la fecha de realización de las pruebas de evaluación. Adjuntamos **ANEXO I: Cuadros de condiciones psicofísicas Personal de Conducción.**

Para **obtener cualquier habilitación** se requiere **superar unas pruebas teóricas y prácticas.** NO SE PODRÁN OTORGAR HABILITACIONES DE CONDUCCIÓN a l@s trabajad@r@s que NO DISPONGAN DE UN TÍTULO DE CONDUCCIÓN EN VIGOR, y solo serán VÁLIDAS mientras exista la relación laboral entre el/la trabajad@r@ y la empresa que le habilitó.

### 8) ¿Qué programas de formación establece la OM para la obtención de títulos y habilitaciones de conducción?

La OM únicamente regula los **programas de formación para la obtención de títulos** de conducción, los adjuntamos en los **ANEXOS II y III.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



Estos programas serán autorizados por la Dirección General de Ferrocarriles a propuesta de centros homologados de formación. Sin embargo la OM no regula los **programas de formación para la obtención de las habilitaciones**.

Los **programas formativos para obtener las habilitaciones** los determinará el responsable de seguridad en la circulación de las EMPRESAS FERROVIARIAS, y en su caso ADIF, el centro homologado de formación realizará una propuesta de desarrollo de los mismos, estableciendo las horas de docencia y la tipología y características de las pruebas teóricas y prácticas. Finalmente esta propuesta deberá aprobarla el responsable de seguridad en la circulación de las EMPRESAS FERROVIARIAS, y en su caso ADIF.

La OM deja en manos de las empresas la FORMACIÓN, por lo que habrá UN PROGRAMA FORMATIVO por CADA UNA DE ELLAS. No obstante el Ministerio dice que: “deberá ser tal que aporte el conocimiento suficiente para la superación de las pruebas teóricas y prácticas que aseguren un nivel de formación y conocimientos adecuados para realizar las funciones para las que facultan, que como mínimo contendrá:

### a) Para la habilitación por clase de material:

1. Pruebas y verificaciones prescritas antes de la salida del tren.
2. Conocimiento del material rodante.
3. Pruebas de frenado del tren.
4. Tipo de marcha y velocidad máxima del tren en función de las características de la línea.
5. Dominio de la conducción del tren para no degradar las instalaciones ni el material.
6. Anomalías.
7. Incidentes y accidentes de explotación, incendios y accidentes con víctimas.
8. Condiciones de reanudación de la marcha después de un incidente que afecte al material.
9. Inmovilización del tren.

### b) Para la habilitación de infraestructura:

1. Pruebas de frenado del tren.
2. Tipo de marcha y velocidad máxima del tren en función de las características de la línea.
3. Conocimiento de la línea.
4. Reglamentación de seguridad.
5. Conducción del tren.
6. Anomalías.
7. Incidentes y accidentes de explotación, incendios y accidentes con víctimas.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### 9) ¿A quién corresponde otorgar los títulos y habilitaciones de conducción?

- ✚ Los **títulos de conducción** los otorga la **Dirección General de Ferrocarriles**. En este caso sí establece unos **plazos: dentro de los 30 días siguientes a la comunicación del resultado de las pruebas de evaluación, que se realizará en el plazo máximo de un mes desde la fecha de su realización.**
- ✚ Las **habilitaciones** corresponde **otorgarlas a las EMPRESAS FERROVIARIAS, o en su caso, al ADIF, para el personal propio de dichas empresas, a propuesta de su responsable de la seguridad en la circulación. No existe plazos de comunicación.**

### 10) ¿El personal de la antigua RENFE y, en su caso, de ADIF y RENFE-Operadora debe cumplir las condiciones y requisitos para obtener los títulos y habilitaciones de conducción?

Esta pregunta tiene mucha enjundia, por lo que vamos a ir paso a paso, pero previamente analizaremos una cuestión que creemos que es de interés.

La presente OM se apoya en el art. 60 de LSF. Pues bien, nosotros entendemos que únicamente este artículo 60 es aplicable al Personal Ferroviario de las Empresas Ferroviarias. El apoyo jurídico para este aserto nos lo da la propia LSF ya que, si por un lado analizamos su ubicación, el mencionado artículo corresponde al Título IV “Transporte Ferroviario”, y no está en el correspondiente al personal de ADIF regulado en el Capítulo V “Administrador de Infraestructuras Ferroviarias” del Título II “La infraestructura Ferroviaria” y, por otro, siendo el más importante, **la disposición adicional sexta de la LSF únicamente dispone la habilitación del personal de RENFE-Operadora:**

“Se entenderá que el personal ferroviario cualificado que, a la entrada en vigor de esta ley, ejerza sus funciones en RENFE-Operadora está habilitado para el desempeño de las mismas y que el material rodante con el que cuente dicha entidad, se halla homologado.

No obstante en el plazo de dos años computado desde la misma fecha, dicho personal tendrá que estar habilitado y el referido material rodante habilitado en la forma establecida en la ordenes que se dicten por el Ministerio de Fomento, con arreglo a lo previsto en los artículos 58 y 60 de esta ley.”

Por lo tanto, la LSF obvia por completo al personal de ADIF. Esta falta de regulación se puede deber a diversos motivos, bien por error o vacío legal, o bien como pensamos nosotros, porque el legislador pretendió únicamente regular administrativamente los títulos y habilitaciones para el personal de las empresas ferroviarias y para el personal que presten servicios adicionales, complementarios o auxiliares.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



Damos por sentado que el resto de personal de ADIF está habilitado sin necesidad de regularlo, al amparo de la regulación anterior de RENFE ya que, en la disposición adicional primera de la LSF se establece que RENFE pasa a denominarse ADIF.

Este argumento se corrobora en el artículo 133 “Sección de Personal Ferroviario” del Título V “Registro Especial Ferroviario” del Reglamento del Sector Ferroviario, sobre el registro de títulos y habilitaciones, de conformidad con el artículo 60 de la Ley del Sector Ferroviario, al establecer que:

“1. En esta Sección se inscribirán los datos relativos al personal especialmente habilitado para prestar sus servicios en la empresas ferroviarias o, **en su caso**, en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. ....”

El término “en su caso”, **entendemos que se relaciona con las actividades de transporte ferroviario que el propio ADIF puede realizar**, al igual que cualquier empresa ferroviaria más, pero exclusivamente para su propio uso, como por ejemplo: la conducción en línea de vehículos ferroviarios auxiliares y de trenes de trabajo, etc.

Entendemos que las habilitaciones que se regulan en esta OM para el personal de ADIF no se corresponden con el mandato establecido en el artículo 60 de la LSF.

Analizada esta compleja situación jurídica del personal de ADIF, pasamos a contestar la pregunta del enunciado. Entendemos que el personal de ADIF está cualificado y habilitado para ejercer sus funciones conforme a las normas de la antigua RENFE, que viene dada por ostentar una categoría profesional determinada. Ahora bien, a pesar de ello, al regular esta OM una serie de condiciones y requisitos para poder desempeñar unas determinadas funciones relacionadas con la seguridad ferroviaria, derogando cuantas disposiciones de igual o inferior rango al de esta orden se opongán a lo en ella previsto, **todo el personal afectado por la OM debe cumplir las condiciones y requisitos establecidos en la misma, para poder desempeñar las funciones reguladas.**

No obstante, en las disposiciones adicionales y transitorias de la OM, se establecen distintas situaciones reglamentarias que expondremos posteriormente en el apartado IV “Disposiciones adicionales y transitorias de la OM, que afecta al Personal de conducción”.

**Asimismo, con independencia de lo que disponga la OM, las condiciones laborales del personal de ADIF y RENFE-Operadora deberán mantenerse en tanto éstas no sean sustituidas mediante la correspondiente NEGOCIACIÓN COLECTIVA, conforme establecen las disposiciones adicionales primera y tercera de la LSF.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### 11) ¿Qué plazo y condiciones existen para mantener la validez de los títulos y habilitaciones de conducción?

Los **títulos de conducción** serán válidos mientras que sus titulares cumplan las condiciones exigidas para su mantenimiento y no incurran en ninguna de las causas de suspensión o revocación y mantengan en vigor el certificado de aptitud psicofísica de condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud de personal de conducción (*Ver anexo I*).

La **condición para el mantenimiento de los títulos de conducción** es la renovación del certificado de aptitud psicofísica, es decir, **superar los reconocimientos médicos periódicos**, ya que estos certificados tienen un plazo de validez, plazo que se ha ampliado con respecto a la regulación anterior de RENFE:

- ✚ Para personas de **hasta cincuenta** años de edad la validez del certificado será de **cinco** años.
- ✚ A partir de los cincuenta años el plazo de validez se reducirá a **tres** años.
- ✚ Y a partir de los sesenta, a **un año**.

Pero estos períodos de validez del certificado podrán ser reducidos por el centro médico en función de las pruebas practicadas. Pero no se establecen con qué criterios, ni tampoco la posibilidad de que existan los distintos tipos de APTOS de las actuales condiciones laborales, como por ejemplo: APTO CON LIMITACIONES, y elimina los canales psicofísicos actuales de permanencia.

Así mismo, también será necesario para mantener la validez de los títulos de conducción que, al menos **cada tres años** y, en cualquier caso, cuando se produzcan innovaciones tecnológicas o cambios normativos que a juicio de la Dirección General de Ferrocarriles, tengan carácter sustancial, **superar un curso de actualización y reciclaje** de conocimientos teóricos y prácticos. El contenido de estos cursos, así como de las pruebas teóricas y prácticas, los programarán los centros habilitados de formación y los deberá aprobar la DG de Ferrocarriles.

En cuanto al período de validez de las **habilitaciones de conducción** lo dispondrán las EMPRESAS FERROVIARIAS, y en su caso el ADIF, a su personal propio habilitado, conforme al régimen de renovación que cada empresa establezca. En todo caso, el régimen de renovación deberá contemplar un curso de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos, con la periodicidad y contenido que disponga cada empresa. Asimismo, correrán la misma suerte que los títulos de conducción en cuanto a los reconocimientos médicos periódicos.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### 12) ¿Quién puede suspender y revocar los títulos y habilitaciones de conducción, cuáles son los motivos y qué procedimiento existe?

Esta OM establece que la **Dirección General de Ferrocarriles** del Ministerio de Fomento tiene la potestad reglamentaria para **suspender y revocar los títulos de conducción**, siempre y cuando concurra alguno de los siguientes motivos:

#### ✚ **Motivos de suspensión, con independencia de en quién recaiga la responsabilidad del hecho:**

- ✚ No haber realizado en tiempo y forma el curso de actualización y reciclaje.
- ✚ Cometer infracción administrativa conforme establece el art. 92 de LSF.
- ✚ Caducidad del certificado de aptitud psicofísica por no haber realizado el correspondiente reconocimiento médico periódico, antes de que expire su plazo de validez.

#### ✚ **Motivos de revocación de los títulos de conducción:**

- ✚ Pérdida sobrevenida de las capacidades psicofísicas requeridas para el desempeño de las funciones para las que se está habilitado, o sea, no superar el reconocimiento médico periódico, debiéndose acreditar mediante el preceptivo informe médico del centro homologado y no superar los cursos de actualización y reciclaje.
- ✚ Mediante el correspondiente procedimiento sancionador que, en su caso, concluya con la pérdida definitiva del mismo.
- ✚ **Haya sido objeto de revocación de la habilitación de conducción**, por haber detectado niveles de alcohol superiores a los autorizados o de indicios analíticos de consumo de estupefacientes, psicotrópicos o cuales quiera otras sustancias que producen efectos análogos, **un mínimo de dos veces en un período de cinco años** (2).

#### ✚ **Procedimiento para suspender o revocar un título o licencia de conducción:**

El procedimiento debe iniciarse por la DG Ferrocarriles de oficio o a instancia de ADIF o de la EMPRESA FERROVIARIA en la que el/la trabajador@ preste sus servicios, con la obligación de dar audiencia al interesado para que formule alegaciones que estime pertinentes en el plazo máximo de quince días desde que se inicie el procedimiento. La DG de Ferrocarriles dictará resolución en los quince días siguientes, aplicando este plazo al resto de los trámites establecidos en la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Común, para que este formule alegaciones.

- (2) *La OM no establece las causas de revocación de las habilitaciones de conducción, pues únicamente regula en su art. 38 las causas de suspensión de las habilitaciones y las formas de recuperarlas.*



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



La resolución que determine la suspensión o revocación, la DGF la cual se anotará en el Registro Especial Ferroviario y, en su caso, se comunicará al responsable de seguridad en la circulación de la empresa para la que el afectado realiza su actividad. Esta resolución NO agotará la vía administrativa, pudiendo interponerse recurso de alzada contra la misma, cuyo plazo máximo para dictar y notificar la resolución del mismo será de tres meses. Trascurrido este plazo sin que hubiera recaído resolución expresa se entiende estimado el recurso (silencio positivo).

Los interesados podrán recurrir de forma inmediata esta resolución por dos vías, una la Administrativa, mediante la interposición potestativa del Recurso de Reposición ante el mismo órgano que dicta la resolución de ADIF, y la otra, acudir directamente a la jurisdicción Contenciosa Administrativa. En este caso será necesario abogado/a y, en su caso, procurador/a.

Hay que tener en cuenta que la utilización de ambas vías al mismo tiempo es incompatible, por lo que si utilizamos la Administrativa deberemos esperar a que se nos notifique su resolución, en el plazo máximo de un mes desde la presentación del Recurso de Reposición, para poder acudir a la vía Contenciosa Administrativa. En caso de que, en dicho plazo, no se nos notifique la resolución confirmando la sanción de suspensión o revocación de la habilitación, ésta debe ser sobreseída y archivada. Así mismo, trascurrido el plazo de un mes sin que hubiera recaído resolución expresa, el recurso se entenderá estimado (silencio positivo).

En este Título la OM, al contrario de los que regulan al Personal de circulación y de Infraestructura, **obvia por completo regular las entidades** que tiene la potestad reglamentaria para **suspender y revocar las habilitaciones** del Personal de conducción. Entendemos que los motivos son claros ya que, a nuestro juicio, aunque les permite otorgarlas, las EMPRESAS PRIVADAS FERROVIARIAS NO PUEDEN EJERCER FUNCIONES ADMINISTRATIVAS PÚBLICAS SANCIONADORAS. Por lo tanto, existe un vacío legal por el que no se PODRÍA SUSPENDER NI REVOCAR ninguna de las habitaciones contempladas en este Título. No obstante únicamente se regula los siguientes motivos de suspensión:

### ✚ **Motivos de suspensión, con independencia de en quién recaiga la responsabilidad del hecho:**

- ✚ Detección de niveles de alcohol superiores a los autorizados o de indicios analíticos de consumo de estupefacientes, psicotrópicos o cuales quiera otras sustancias que producen efectos análogos.
- ✚ No haber realizado en tiempo y forma el curso de actualización y reciclaje.
- ✚ Cometer infracción administrativa conforme establece el art. 92 de LSF.
- ✚ Negativa a someterse a los controles para la detección de consumo de alcohol o de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas por personal autorizado, cuando se está ejerciendo la actividad laboral.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### ✚ Procedimiento para suspender (o revocar) las habilitaciones de conducción:

Igualmente, obviando la ENTIDAD U ORGANISMO que tiene la potestad reglamentaria de suspender (valga lo expuesto anteriormente sobre la inexistencia de las causas de revocaciones) las habilitaciones de conducción, tampoco se establece el procedimiento para llevar a cabo dicha resolución.

Únicamente se regula que la resolución del procedimiento de suspensión o, en su caso, revocación de la habilitación, se comunicará, en los casos de suspensión o revocación, al Registro Especial Ferroviario y al responsable de seguridad en la circulación que hubiera otorgado dicha habilitación.

### 13) ¿Se pueden recuperar los títulos y habilitaciones de conducción?, ¿Cómo y cuándo?

La forma de recuperar los TÍTULOS DE CONDUCCIÓN suspendidos o revocados son:

#### ✚ Recuperación de los títulos de conducción suspendidos:

- ✚ Supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje.
- ✚ Cumpla la sanción a la que hubiere dado lugar la infracción cometida, o se proceda a su archivo.
- ✚ Acredite de nuevo su aptitud psicofísica.

#### ✚ Recuperación de los títulos o licencias de conducción revocados:

La OM no establece la forma de recuperar un título revocado, al igual que si lo hace cuando está suspendida. No obstante, bajo nuestro punto de vista, se podrá recuperar:

- ✚ Cuando desaparezca la pérdida sobrevenida de la capacidad psicofísica y/o se superen los cursos de actualización o reciclaje.
- ✚ Cuando sea revocada la decisión o sanción de revocación de la habilitación, bien en vía Administrativa, o bien por la jurisdicción contencioso-administrativa.

Como hemos dicho antes, existe un vacío legal para poder suspender y/o revocar las habilitaciones del Personal de conducción, **ya que no se establece la entidad u organismo facultado reglamentariamente para realizarlo, ni su procedimiento.** No obstante la OM regula la posibilidad de recuperar las HABILITACIONES DE CONDUCCIÓN suspendidas:



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



- **Recuperación de habilitaciones suspendidas:**
  - ✚ Cuando la causa fuere por detección de niveles de alcohol superiores a los autorizados o de indicios analíticos de consumo de estupefacientes, psicotrópicos o cuales quiera otras sustancias que producen efectos análogos, o la caducidad del certificado de aptitud psicofísica por no haber realizado el correspondiente reconocimiento médico periódico antes de que expire su plazo de validez, **recuperará la habilitación cuando acredite de nuevo su aptitud psicofísica.**
  - ✚ Si el motivo fuere por no haber realizado el curso de actualización y reciclaje en tiempo y forma, **recuperará la habilitación cuando supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje.**
  - ✚ En el caso de haber cometido infracción administrativa conforme establece el art. 92 de LSF, incluida la detención de alcohol y drogas de abuso o psicoactivas, **cuando cumpla la sanción administrativa a la que hubiere dado lugar la infracción cometida o se proceda a su archivo.**
  - ✚ Si es por negativa a someterse a los controles para la detección de consumo de alcohol o de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas por personal autorizado, si se está ejerciendo la actividad laboral, **cuando hayan transcurrido tres meses desde la negativa, previa realización de reconocimiento médico en centro homologado que acredite la aptitud psicofísica.**
  - ✚ Por último, la sanción de suspensión de la habilitación, independientemente de la causa que la motivó, podrá recuperarse cuando sea revocada, bien en vía Administrativa, o bien por la jurisdicción contencioso-administrativa.
- **Recuperación de las habilitaciones de conducción revocadas:** La OM no establece las causas de revocación de estas habilitaciones, regulación que si existe para las habilitaciones de Personal de circulación y de infraestructura, por tanto, bajo nuestro punto de vista, no se puede revocar una habilitación de conducción, permaneciendo en la situación jurídica de **SUSPENSIÓN** de las **HABILITACIONES DE CONDUCCIÓN.**

**No obstante, como las habilitaciones están condicionadas a los títulos de conducción, la revocación de éstos supone, de manera indirecta, la revocación de todas las habilitaciones. Por lo tanto, habrá que estar a lo expuesto anteriormente sobre la REVOCACIÓN DE TÍTULOS DE CONDUCCIÓN.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### IV. DISPOSICIONES ADICIONALES Y TRANSITORIAS DE LA OM QUE AFECTAN AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN.

Las disposiciones adicionales y transitorias tratan de conjugar, a nuestro juicio desacertadamente, la transición y algunos derechos que tenía el personal ferroviario de RENFE, ADIF, RENFE-Operadora, u otra empresa, con anterioridad a la entrada en vigor de la LSF y de la OM, con las normas reglamentarias actualmente vigentes:

1. Conforme a lo establecido en la **disposición adicional primera**, sea por su punto 1 ó 4, **el personal ferroviario de la antigua RENFE o de otra empresa autorizada por aquella** que, a la entrada en vigor de la LSF, el 31 de diciembre de 2004, viniera desempeñando funciones contempladas en esta OM, está autorizado para continuar ejerciéndolas con las mismas condiciones y requisitos con los que las venían desempeñando.

No obstante, en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la LSF, se sujetarán a las condiciones de validez, suspensión y revocación establecidas en el Título correspondiente de esta OM, **o sea, a partir del 31 de diciembre de 2006, el Personal de conducción deberá cumplir con las condiciones de validez, suspensión y revocación establecidas en el Título II de la OM.**

Pero esta condición viene modulada para el personal de la antigua RENFE, actualmente adscrito al ADIF y RENFE-Operadora, cuando lo establecido en la OM modifique las condiciones laborales, conforme a lo dispuesto en la disposición adicional primera y tercera de la LSF:

**“Disposición adicional primera. Asunción de la función de ADIF.**

.....

3.El Ministerio de Fomento velará, especialmente, por el adecuado cumplimiento de lo previsto en el apartado anterior, promoviendo la interlocución entre las entidades y colectivos afectados por su aplicación. Asimismo, tutelaré el respeto de las condiciones laborales del personal de la entidad en tanto éstas no sean sustituidas mediante la correspondiente negociación colectiva.”

**“Disposición adicional tercera. Creación de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora.**

.....

15.El Ministerio de Fomento velará, especialmente, por el adecuado cumplimiento de lo previsto en el apartado anterior, promoviendo la interlocución entre las entidades y colectivos afectados por su aplicación. Asimismo, tutelaré el respeto de las condiciones laborales del personal de la entidad en tanto éstas no sean sustituidas mediante la correspondiente negociación colectiva.”



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



- De conformidad a lo estipulado en la **disposición adicional sexta**, todo el personal que ejerce o haya ejercido algunas funciones relacionadas con la seguridad en la circulación para las que la OM contempla la correspondiente habilitación, **tendrá derecho a solicitar a la empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras ferroviarias** en las que hubiere prestado sus servicios, la pertinente certificación que acredite el desempeño de las mencionadas funciones, la cual deberá emitir en el plazo de un mes. Dicha certificación podrá ser tenida en cuenta por los centros homologados o por los responsables de seguridad de las entidades ferroviarias, **a efectos de convalidación** en el proceso formativo para la obtención o recuperación de títulos o licencias y las habilitaciones de conducción.

Este derecho se regula en el artículo 13.3 de la Directiva 2004/49, de 29 de abril, sobre Seguridad de los Ferrocarriles Comunitarios. Esta Directiva debió transponerse a nuestro ordenamiento en los dos años siguientes a su publicación, o sea, hasta marzo de 2006, **pero todavía no se ha transpuesto.**

- Al amparo de lo dispuesto en el **punto 1** de la **disposición transitoria primera**, el Personal ferroviario que haya sido autorizado por ADIF o RENFE-Operadora, desde la entrada en vigor de la LSF, el 31 de diciembre de 2004, y hasta la entrada en vigor de la OM, el 3 de agosto de 2006, estará autorizado para seguir desempeñando dichas funciones.

No obstante, en el plazo de dos años computados desde la entrada en vigor de la LSF, o sea, **hasta el 31 de diciembre de 2006**, este personal deberá presentar la documentación correspondiente para la obtención de los títulos de conducción en la Dirección General de Ferrocarriles del Mt. ° de Fomento, y la de las habilitaciones a RENFE-Operadora o ADIF, según corresponda, para su acreditación. Estas acreditaciones estarán sujetas a las condiciones de validez, suspensión y revocación establecidas, en cada caso, en esta OM.

En este caso están contemplados [l@s trabajador@s](#) que están realizando funciones de Maquinista provenientes de la convocatoria publicada por RENFE-Operadora para ocupar puestos de Maquinista, de fecha 14 de noviembre de 2005. Desde CGT entendemos que el título de conducción que debe tramitar, en este caso, RENFE-Operadora es de categoría B, junto con las habilitaciones de conducción que ostenten a fecha 31 de diciembre de 2006, y sin tener que realizar ningún examen ante la Dirección General de Ferrocarriles para obtener dicho título o licencia de conducción, al quedar sin efecto, por esta disposición transitoria, lo establecido en este sentido en el punto 6. “MÓDULO 4” de la convocatoria.

En este sentido, no ocurre lo mismo para [l@s trabajador@s](#) que superen la 2ª convocatoria para acceder a puestos de Maquinistas publicada por RENFE-Operadora, con fecha 5 de septiembre de 2006, quienes deberán superar el examen realizado por la Dirección General de Ferrocarriles para la obtención del título de conducción de categoría B.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



4. En la **disposición transitoria segunda** se establece que el personal que, a la entrada en vigor de la LSF, el 31 de diciembre de 2004, perteneciera a la antigua RENFE y que actualmente esté integrado en las plantillas de ADIF y RENFE-Operadora, se le considerará **convalidado los niveles académicos** mínimos requeridos en esta OM para poder tener acceso a la formación, que permite la obtención de los títulos de conducción, así como de las diferentes habilitaciones que se regulan en la misma, **pero solamente durante un plazo transitorio de cinco años desde de la entrada en vigor de esta OM.**

**En este caso, el personal de la antigua RENFE, que esté integrado en las plantillas de ADIF y RENFE-Operadora, únicamente se les exime de cumplir los niveles académicos exigidos por esta OM para acceder a la obtención de los títulos de conducción y las diferentes habilitaciones, hasta el 3 de agosto de 2.011.**

5. La **disposición transitoria séptima**, el personal que preste servicio en FEVE continuará rigiéndose por su régimen anterior, en tanto no se desarrolle un régimen específico para dicho personal. **Por lo tanto, se excluye de las disposiciones de esta OM al personal de FEVE.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### V. PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS DE LA ORDEN MINISTERIAL.

#### 1) El personal afectado por la OM.

Esta materia es toda una incógnita. En principio la OM regula cinco grupos de personal afectado: **Personal de circulación; Personal de infraestructura; Personal de operaciones del tren; Personal de conducción y Personal responsable técnico del mantenimiento de material rodante**, pero no da las claves para determinar qué trabajadores de ADIF y RENFE-Operadora van a pertenecer a cada grupo y, dentro de éste, qué título o habilitación ostentarán ya que, la **OM utiliza unos términos genéricos y absolutamente ambiguos a la hora de establecer la funciones de cada uno de los grupos**, por ejemplo: en el caso del **personal afectado de conducción** en su artículo 2.5:

“La actividad del personal de conducción o maquinistas, consiste, fundamentalmente, en el manejo y conducción sobre la Red Ferroviaria de Interés General de unidades tractores ferroviarias, sean de tipo convencional o automotrices.”

Ante la falta de definición de cada término funcional que establece la OM, podemos basarnos para su interpretación en la **finalidad u objeto de la OM, los antecedentes históricos y la realidad actual**.

Dado que la LSF permite la privatización de los servicios ferroviarios, el **objeto de la OM** es, sobre el papel, generar la necesaria confianza pública sobre que **el personal ferroviario**, sea de una empresa pública o sea de una privada, **tiene una cualificación suficiente que permite la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y de eficiencia**. Para ello se atropella a l@s ferroviari@s estableciendo requisitos, condiciones y motivos para la obtención, suspensión y, en su caso, revocación de títulos y habilitaciones, pues sin ellas no se les permite trabajar en el ferrocarril en aquellas **categorías vinculadas a la seguridad en la circulación**.

En cuanto a los **antecedentes históricos**, la **Circular n.º de 2** de Presidencia sobre la Seguridad en la Circulación vigente en la antigua RENFE, regulaba las condiciones y requisitos de las **categorías profesionales relacionadas directamente con la circulación**. O sea, concretaba **sin dar lugar a ninguna duda** qué trabajadores y trabajadoras, por su vinculación funcional a la seguridad ferroviaria, debían tener y mantener unas determinadas condiciones y requisitos para poder continuar realizándolas. **Regulación que obvia esta OM, dejándolo totalmente abierto para que las empresas, de forma discrecional y arbitraria salvo que se pacte a través de la negociación colectiva, determinen las personas que están sujetas o no a esta OM**.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



Igualmente, el **Reglamento General de Circulación (RGC)**, edición de 1992, Norma Básica reguladora del sistema de circulación ferroviaria en RENFE, junto con las especificaciones técnicas de las normas **NEC** y **PTO**, aunque también está pendiente de ser derogado y sustituido por otro nuevo mediante otra Orden del Ministerio de Fomento, **establece unas figuras reglamentarias que son las únicas vinculadas a la seguridad en la circulación**. Pero nuevamente esta OM, no solo obvia por completo estas figuras reglamentarias, sino que introduce un nuevo Personal responsable técnico del mantenimiento de material rodante, a pesar de haberse regulado en la Orden Ministerial de **homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento**.

Por último, la **realidad actual** está vinculada a las **normas convencionales** en vigor en ADIF y RENFE-Operadora, donde se determinan las categorías profesionales que realizan funciones relacionadas con la seguridad ferroviaria. Categorías que, por supuesto, están pactadas con dichas figuras reglamentarias, mediante el acuerdo sobre la moratoria del RGC de 9 de marzo de 1993. **Pero nuevamente la OM hace oídos sordos a esta realidad actual**.

Aclarado lo anterior, es **importante mencionar** que, conforme establece el artículo 1.2, la regulación que hace esta OM respecto a las funciones vinculadas a la actividad ferroviaria, no tiene por objeto: “el establecimiento de las bases que defina una clasificación laboral y profesional que afecte a los trabajadores que desarrollen la actividad en el sector ferroviario.”. O sea, **esta regulación funcional no es vinculante para la clasificación profesional actual**.

Además, la obligación de pactar las nuevas condiciones laborales que impone esta OM se refuta mediante la disposición adicional primera de la LSF, al establecer que el Ministerio de Fomento tutelaré el respeto de las condiciones laborales del personal de ADIF, **en tanto éstas no sean sustituidas mediante la correspondiente negociación colectiva**. Estas mismas garantías se establecen para el personal de RENFE-Operadora conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera del mismo texto legal.

### 2) Repercusiones jurídicas derivadas al no superar los reconocimientos médicos o los cursos de actualización y reciclaje.

Al igual que el punto anterior, es una enigma el saber qué es lo que le puede deparar al trabajador@ que no supere los reconocimientos médicos o los cursos de actualización y reciclaje. Es decir, cuando se le revoque la homologación por esta causa, teniendo en cuenta, por un lado, como lo establece la OM: **“Exista una pérdida sobrevenida, de las condiciones exigidas para su obtención”**.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



Las posibilidades jurídicas que se abren ante esta situación no son nada halagüeñas para l@s trabajador@s:

- 1) En el caso de que fuera por pérdida de facultades, lo normal sería el **acoplamiento en otro puesto de trabajo no relacionado con la seguridad**, conforme nuestra Normativa Laboral y la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Pero para llegar a ello es imprescindible que existan puestos de trabajo de estas características.

En este sentido debemos tener en cuenta por un lado, que la segregación de RENFE no ha beneficiado nada en este sentido, ya que se han reducido este tipo de puestos de trabajo y, por otro, que la política empresarial de ADIF es deshacerse de los servicios de comercial, que es la principal fuente de suministro de este tipo de puestos, y aunque existan, cada vez es más improbable que coincidan en la misma residencia.

- 2) Que como resultado de la pérdida de facultades se derive en una **incapacidad total para ejercer la profesión**. Si la solicitan los trabajadores no hay derecho de reingreso conforme la Normativa Laboral, y si se realiza de oficio por la Seguridad Social o a instancia de la empresa, podremos mantener este derecho siempre que nos pongamos a la resolución que declarase la incapacidad.

En cuanto al puesto de trabajo por el reingreso, valga lo mismo que hemos expuesto en el punto anterior y, por supuesto, la situación de incapacidad permanente total aunque sea motivada por accidente laboral, conlleva a una pérdida importante de nuestro jornal: el 55% de la base reguladora, que se puede incrementar en un 20% más para los mayores de 55 años, cuando por falta de preparación y por las circunstancias sociales y laborales del lugar de residencia se presume la dificultad de obtener empleo en actividad distinta de la habitual.

- 3) Que la empresa esté habilitada legalmente para la **extinción del contrato de trabajo por causas objetivas legalmente procedente**, conforme el apartado 1) del artículo 49 del Estatuto de los Trabajadores, relacionado con el apartado a) del artículo 52 del mismo texto legal.

Esto quiere decir que la empresa puede extinguir el contrato de trabajo por **ineptitud** (no aptitud) del trabajador conocida o **sobrevenida**. O sea, que si el trabajador no supera las condiciones psicofísicas o los cursos de actualización y reciclaje establecidos en la OM. la empresa no solo puede revocar la habilitación, sino que puede proceder al despido por causas objetivas del trabajador@, amparándose en una ineptitud sobrevenida legalmente acreditada por la OM.

Por lo tanto, una de las posibles consecuencias es que el trabajador o la trabajadora sea despedida con una **indemnización de 20 días por año de servicio, sin sobrepasar el máximo de 12 mensualidades**.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### 3) Sanciones que pueden recibir l@s trabajador@s por cometer una falta laboral relacionada con la seguridad en la circulación.

En este punto, nuevamente nos enfrentamos a otro azote que tiene como consecuencia la aplicación de la LSF, y que trataremos de explicar de la forma más sencilla posible.

Antes de conocer el atropello sancionador, es necesario conocer algunos pesados pero enjundiosos aspectos jurídicos:

- 1) RENFE-Operadora pertenece a la Administración General del Estado, al igual que el Ministerio de Fomento o su Dirección General de Ferrocarriles al ser, según la LSF y su propio Estatuto Jurídico, una **Entidad Pública Empresarial** regulada por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE).
- 2) La LOFAGE establece que el personal al servicio de las Entidades Públicas Empresariales se registrará por el **Derecho Laboral**, con las especificaciones previstas y las excepciones relativas a los funcionarios públicos.

Pues bien, RENFE-Operadora ya tiene regulado mediante el Derecho laboral, el X, XI, XII, XIII, XIV y XV **Convenio Colectivo** de RENFE, que rigen al personal laboral de RENFE-Operadora, un procedimiento sancionador específico en materia de seguridad: **“Apéndice al Capítulo de Faltas y Sanciones que define y clasifica las faltas en la circulación de trenes y maniobras, de las cometidas por causas secundarias relacionadas con ella y de las que afecten a la reparación y conservación del material rodante e instalaciones”**.

No contentos con la anterior regulación, que es mandato de la propia LOFAGE, la LSF, concretamente en sus artículos 92 y siguientes, **también regula infracciones y sanciones relacionadas con la seguridad en la circulación**, así como un procedimiento sancionador por incumplimiento de la normativa reglamentaria sobre cualificación profesional y seguridad del tráfico ferroviario. **Con ello, se abre otra nueva vía sancionadora, la administrativa. Este artículo afecta única y exclusivamente al Personal de circulación y conducción:**

**“Artículo 92. Infracciones y sanciones específicas en materia de circulación y conducción.**

1. El incumplimiento por el **personal de circulación o de conducción** de la normativa reglamentaria sobre cualificación profesional y seguridad en el tráfico, tendrá el carácter de infracción administrativa.
2. Tendrán la consideración de **muy graves** las infracciones a que se refiere el apartado siguiente, cuando concurren circunstancias de peligro para la seguridad del tráfico ferroviario o pongan en riesgo las personas o las mercancías. Además, será infracción muy grave la conducción de máquinas sin contar con la titulación reglamentariamente exigible al efecto.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



3. Se consideran infracciones **graves** la conducción de máquinas de forma negligente o temeraria, la ingestión de bebidas alcohólicas, con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan o de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia de efectos análogos, que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del **personal de circulación o conducción**, la omisión de socorro en caso de necesidad o accidente y la conducción y circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad establecidas en esta ley y en las normas de desarrollo o excediendo los tiempos máximos de conducción que se fijen reglamentariamente.
4. Tendrán la consideración de infracciones **leves** aquellas que no se califiquen expresamente como muy graves o como graves.
5. Las infracciones **muy graves** serán sancionadas con multas de **hasta 15.000 euros**. Las **graves** con multas de **hasta 6.000 euros** y las **leves** con multas de **hasta 3.000 euros**. En el caso de **infracciones muy graves o graves además podrá imponerse, como sanción la revocación de la licencia o del permiso para la conducción de vehículos de transporte ferroviario**.
6. Del pago de las multas **responderá solidariamente la empresa ferroviaria** en la que preste sus servicios el personal sancionado, **sin perjuicio de la posibilidad de repetir contra el mismo.**”

Queda claro que la OM pretende aplicar este artículo a todo el Personal de conducción, multiplicando las **sanciones por un mismo hecho**, laborales y administrativas, civiles e incluso penales. Además, el punto 6 establece claramente que la empresa ferroviaria, en este caso RENFE-Operadora, **estará obligada a responder solidariamente del pago de las sanciones** impuestas al Personal de conducción, **sin perjuicio de exigírselas al [trabajad@r](#) sancionado**, por lo que el/la trabajador@ tendrá que endeudarse para responder con estas sanciones económicas.

Además, debemos conocer que la imposición de sanciones corresponderá, por infracciones leves, a los Delegados del Gobierno en las comunidades autónomas, las graves, al Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y las muy graves al Ministro de Fomento. Asimismo, las resoluciones que pongan fin a la vía administrativa serán inmediatamente ejecutivas, con independencia de que se recurra ante la jurisdicción contencioso-administrativa competente.

La OM nuevamente vuelve a dar una vuelta de tuerca más en materia sancionadora, ya que la **suspensión o revocación de las habilitaciones es motivo de sanción al no permitirle desempeñar su trabajo**. Además, las habilitaciones se suspenden y se revocan no solamente por pérdida sobrevenida de las condiciones psicofísicas, que estaría dentro de lo normal, sino también por motivos de infracciones en materia de seguridad que ya están reguladas y sancionadas administrativamente en el anterior artículo 92 de la LSF. Por último, es notorio que algunas de las infracciones en materia de seguridad pueden derivar en **responsabilidades civiles y penales**.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



Por tanto, tal y como comentamos al principio de este punto, toda esta regulación sin sentido es un atropello sancionador absolutamente desproporcionado y totalmente discriminatorio, pues no existe ni un **trabajador por cuenta ajena**, que además sea **personal laboral dentro de la propia Administración General del Estado**, al que por el hecho de cometer un fallo se le **triplique o, en su caso, quintuple las sanciones por un mismo hecho**. Veamos: **una sanción laboral** por comisión de una falta en materia de seguridad, en aplicación del Convenio Colectivo; **otra sanción administrativa** por la comisión de esa misma falta, en aplicación de la LSF; **una tercera sanción, también administrativa**, por la suspensión y revocación de las habilitaciones derivada de la misma falta, en aplicación de la OM, **una cuarta sanción civil y finalmente una quinta penal**, cuando de la falta se puedan derivar responsabilidades civiles y penales en aplicación del Código Civil y Código Penal.

#### 4) Superación de los cursos de actualización y reciclaje.

Por si el personal relacionado directamente con la seguridad en la circulación, en este caso el de conducción, no tuviera ya bastante, la OM obliga a superar los cursos de actualización y reciclaje para mantener los títulos o licencias y habilitaciones conducción. Esto es así porque lo establece el apartado a) del punto 1 del artículo 31 y apartado b) del punto 1 del artículo 38 de la OM, ante el hecho, con independencia de en quién recaiga la responsabilidad, de que: “No se hayan realizado, **en tiempo y forma, los cursos de actualización y reciclaje .....**”:

✚ El tiempo para realizar los cursos obligatorios para mantener la validez del título de conducción se da a conocer: **mínimo uno cada tres años o cuando se produzcan innovaciones tecnológicas o cambios normativos, que a juicio de la Dirección General de Ferrocarriles, tengan carácter sustancial**, pero **¿cuál es la forma?**. Para saber cuál es la forma, tenemos que leer el apartado a) del punto 2 del artículo 31 en el que se establece cómo se pueden recuperar los títulos de conducción suspendidos: “**Supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje ...**”.

✚ El tiempo para realizar los cursos obligatorios para mantener la validez de las homologaciones, a diferencia de los títulos, se deja a criterio de cada empresa ferroviaria. Pero para saber cuál es la forma, tenemos que leer el apartado b) del punto 2 del artículo 38, en el que se establece cómo se pueden recuperar las habilitaciones de conducción suspendidas: “**Supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje ...**”.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



En las alegaciones que hicimos desde CGT al Ministerio de Fomento, en el trámite de audiencia preceptivo a los sindicatos más representativos del sector ferroviario conforme al artículo 60.2 de la LSF, entre otras cuestiones, ya advertíamos que **no era de recibo que a l@s ferroviari@s que realizan funciones relacionadas con la seguridad en la circulación se les exija una evaluación continua para acreditar su profesionalidad** ya que, a profesiones tan sensibles para la sociedad, como por ejemplo: médicos, arquitectos, ingenieros, jueces, maestros, bomberos, etc., no se les exige ¿por qué?.

Como dijimos, el riesgo que supone poner en manos privadas la seguridad del ferrocarril no se previene con el endurecimiento de las sanciones, ni con evaluaciones continuas para acreditar la profesionalidad de l@s ferroviari@s, ya que estas medidas son coercitivas y correctivas y, por lo tanto, no van dirigidas a evitar este riesgo, sino a sancionar la infracción cometida como consecuencia del mismo.

Este riesgo se resolvería derogando la Ley del Sector Ferroviario. No obstante, como decíamos en nuestras alegaciones, este riesgo podría reducirse **impartiendo una verdadera formación profesional, sin dejarla en manos de las empresas**. Todos conocemos que la formación es un gasto y, por lo tanto, tiende a reducirse incluso traspasando límites insostenibles, como ocurre con cualquier otro gasto empresarial.

**Formación que, bajo nuestro punto de vista, debe ser reglada dentro de la Enseñaza Pública de la Formación Profesional. Así, con la obtención del título técnico correspondiente se acreditaría la formación necesaria para desempeñar las funciones relacionadas con la seguridad en la circulación, como es el caso del médico, arquitecto, ingeniero, etc.**

### 5) Reconocimientos médicos.

A parte de las repercusiones jurídicas, comentadas anteriormente, que se pueden derivar por no superar los reconocimientos médicos, existen otro tipo de problemáticas, como por ejemplo: los tipos y motivos de los distintos reconocimientos médicos regulados por la Orden Ministerial:

1. **Reconocimiento inicial:** Prueba médica previa a la obtención de las habilitaciones.
2. **Reconocimiento periódico:** Prueba médica que se debe realizar cada cierto tiempo, computados desde la fecha de su última expedición, dependiendo de la edad de la persona: hasta los 50 años cada 5 años, a partir de los 50 cada 3 y, a partir de los 60, todos los años. Estos periodos podrán ser reducidos por indicación del centro médico homologado. En caso de no realizarse en el plazo previsto es causa de suspensión de las habilitaciones.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



3. **Reconocimiento adicional:** Prueba médica por indicación del superior jerárquico del trabajador@ cuando:
- Esté involucrado en un accidente o incidente que hubiera podido dar lugar a un accidente.
  - Que se observaran en el titular alteraciones evidentes de su estado físico o psíquico.***
  - Esté apartado del ejercicio efectivo de sus funciones de circulación por enfermedad o accidente, durante más de tres meses; así como después de un accidente laboral grave o muy grave.

En primer lugar, permite al “superior jerárquico” de ADIF o de la empresa con la que contrate la prestación de servicios, obligar a l@s trabajador@s a realizar este reconocimiento, bajo la amenaza de suspenderles las habilitaciones en caso de no hacerlo.

Y en segundo lugar, **el apartado b) es del todo subjetivo y surrealista. Primero**, ¿qué se puede entender por alteraciones evidentes de un estado físico o psíquico?. **Segundo**, ¿quiénes son y qué capacidad tienen los que observan para decidir que una persona tiene alteraciones evidentes de su estado físico y psíquico?. **Tercero**, ¿Hasta dónde se puede llegar a entender que una persona tiene alteraciones evidentes de su estado físico o psíquico?. Tampoco dice nada de cuándo ni dónde se tienen que observar estas alteraciones, **transgrediendo la vida privada de l@s trabajador@s de forma inconstitucional.**

4. **Reconocimiento aleatorio:** Prueba para la detección de tasas de alcoholemia y drogas de abuso y sustancias psicoactivas, sigue diciendo la disposición adicional quinta de la OM, que **estas pruebas las podrán realizar ADIF y las empresas ferroviarias entre todo el personal habilitado por éstos.**

Podemos extraer de su pésima redacción que, tanto ADIF, como la empresas ferroviarias, pueden realizar estos reconocimientos médicos aleatorios a cualquier persona que esté habilitada por éstos.

5. **Reconocimientos de inspección:** Prueba para la detección de tasas de alcoholemia y drogas de abuso y sustancias psicoactivas, que podrán ser ordenadas por la Dirección General de Ferrocarriles y el ADIF en el ejercicio de sus facultades de inspección e investigación de accidentes.

**Lo cierto es que, además de ser más gravosas algunas claves psicofísicas, eliminando los CANALES DE PERMANENCIA, y las distintas condiciones de APTO, se amplían los reconocimientos médicos actuales, AHORA NO SOLO SE HABILITA A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS, RENFE-Operadora, sino también el ADIF.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### 6) Personal de conducción en la plantilla de ADIF.

Una de las consecuencias de la LSF ha sido la segregación de RENFE. Pero otra de las consecuencias que sufriremos l@s ferroviari@s es el XV Convenio Colectivo que la mayoría del Comité General de Empresa, o sea UGT, CC.OO. Semaf y el Sindicato Ferroviario firmó con RENFE.

Por lo tanto, ante la prácticamente inexistente posibilidad de poder acceder de una empresa a otra, a pesar de que tengamos derecho por la Norma Marco de Movilidad y por la Clasificación Profesional, ambas Normas vigentes. Y aún es más grave porque nadie nos consultó para integrarnos en una empresa u otra. Así, tanto el personal de ADIF como el de RENFE-Operadora, a pesar de ostentar la categoría profesional que, en principio, podría optar por algún título y habilitaciones de conducción, será muy complicado que el personal de conducción de ADIF pueda solicitar un título y las habilitaciones como en RENFE-Operadora. **¿Qué le ocurrirá a este Personal?, ¿Podrá habilitarse como Personal de conducción?.**

Lo que sí podemos interpretar es que: conforme la **disposición adicional sexta**, todo el personal **que ejerce o haya ejercido** algunas funciones relacionadas con la seguridad en la circulación para las que la OM contempla la correspondiente habilitación, **tendrá derecho a solicitar a la empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras ferroviarias** en las que hubiere prestado sus servicios, la pertinente certificación que acredite el desempeño de las mencionadas funciones, la cual deberá emitir en el plazo de un mes. Dicha certificación podrá ser tenida en cuenta por los centros homologados o por los responsables de seguridad de las entidades ferroviarias, **a efectos de convalidación** en el proceso formativo para la obtención o recuperación de las habilitaciones.

**Por lo tanto, desde CGT les informamos que soliciten al ADIF la acreditación del título de conducción de categoría B y las correspondientes habilitaciones si actualmente tiene la categoría profesional de Maquinista y, en caso contrario, solicitar la mencionada certificación al amparo de esta disposición adicional sexta.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### VI. CONCLUSIONES.

A modo de resumen, las principales repercusiones de la Orden Ministerial sobre títulos y habilitaciones al Personal de conducción son:

1. **Permite discrecionalidad al ADIF y EMPRESAS FERROVIARIAS** en cuanto a otorgar, mantener, suspender y revocar las habilitaciones de conducción. Así como en los temas de formación, cursos de actualización y reciclaje, horas formativas, controles médicos, etc.
2. Se nos exige tener un título o licencia de conducción y sus correspondientes habilitaciones, ya no basta con ostentar la categoría profesional de Maquinista, para poder desempeñar las funciones de nuestra categoría.
3. Las condiciones de capacidad psicofísica son más exigentes, y elimina las claves de capacidad que eran más benignas para l@s trabajador@s que permanecemos en la categoría profesional. Así como los distintos tipos de APTOS, como por ejemplo: **ACTO CON LÍMITACIONES**.
4. Para acreditar los conocimientos teóricos y prácticos de las funciones a desempeñar, no vale con ostentar la categoría profesional, sino que nos evaluarán continuamente para poder mantener los títulos y las habilitaciones de conducción, ya que existe el riesgo de no superarlos y quedarnos sin trabajo.
5. El art. 92 de la LSF nos multiplica los procedimientos y sanciones pues, además de las sanciones laborales, se incrementa con las sanciones administrativas por infracciones en materia de seguridad en la circulación, con multas que oscilan entre 3.000 € y 15.000 €, e incluso la posibilidad de perder nuestro trabajo.
6. Obliga a realizar múltiples reconocimientos y controles médicos sin criterios objetivos, incluso algunos se deja a la discreción del “jefe inmediato”.
7. Con la entrada de otras **EMPRESAS FERROVIARIAS PRIVADAS**, que pueden habilitar y autorizar a su propio personal de conducción, conllevará la pérdida de nuestras cargas de trabajo e incrementará el riesgo en la seguridad en la circulación.

Noviembre 2006  
SFF-CGT



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### ANEXO I

#### Condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud de Personal de conducción.

##### Visión:

- a) Agudeza visual lejana: 1 con ambos ojos en visión binocular, con un mínimo de 0,500 en el ojo peor, con o sin corrección (escala de visión lejana).
- b) Si se precisa utilizar dispositivos correctores para alcanzar la agudeza visual requerida, deberá llevar disponible un repuesto de su corrección.
- c) Máxima corrección permitida: Hipermetropía + 5 dioptrías / Miopía -6 dioptrías.
- d) Agudeza visual intermedia y próxima: suficiente sin o con corrección.
- e) Se autorizan las lentes de contacto, excepto las de color y las lentillas fotocromáticas. Se autorizan las lentillas con filtro UV.
- f) Otras condiciones:
  1. Sentido cromático normal con el test de Ishihara y, si fuera necesario, confirmado con otra prueba.
  2. Tiempo de respuesta al deslumbramiento normal.
  3. Sentido luminoso normal.
  4. Visión estereoscópica: normal.
  5. Campo visual completo.
  6. Integridad de los ojos y sus anejos.
  7. Fusión presente.
  8. Sensibilidad al contraste: buena.
  9. No padecer enfermedad progresiva de los órganos de la visión.
  10. En caso de implantes oculares y/o cirugía refractiva deberán transcurrir al menos seis meses antes de ser valorado de nuevo y en todo caso deberá aportar informe oftalmológico favorable.

##### Audición:

- a) Audición suficiente, confirmada por un audiograma, esto es, audición suficiente para mantener una conversación telefónica y ser capaz de oír tonalidades de alerta y mensajes de radio.
- b) Audiometría tonal liminar:
  1. Pérdida Media calculada con la media aritmética de las pérdidas en las frecuencias de 500, 1.000 y 2.000 Hz que cumpla las siguientes condiciones:
  2. No sobrepasar los 40 dB H.L. en ninguno de los dos oídos. Sólo se permitirá alcanzar los 45 dB H.L. en el oído peor a condición que en el otro no se superen los 30 dB H.L.
  3. Pérdida a los 4.000 Hz.
  4. No sobrepasar los 60 dB H.L. en ninguno de los dos oídos. Sólo se permitirá alcanzar los 70 dB H.L. en el oído peor a condición de que en el otro oído no se superen los 50 dB H.L.
- c) Otras condiciones otorrinolaringológicas:
  1. No padecer alteraciones crónicas del habla que dificulten la comunicación verbal suficientemente potente y clara.
  2. No padecer anomalías ni enfermedad del sistema vestibular.
  3. No está permitido el uso de Prótesis auditivas.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### **Sistema locomotor:**

Estado anatómico y funcional del sistema locomotor que permita la realización correcta de las tareas de su puesto de trabajo.

### **Aparato respiratorio:**

- a) No padecer enfermedad obstructiva crónica mal controlada.
- b) No padecer apnea del sueño no controlada adecuadamente.

### **Sistema cardiovascular:**

- a) No padecer cardiopatías ni vasculopatías descompensadas ni miocardiopatías isquémicas en cualquiera de sus formas.
- b) No padecer alteraciones del ritmo cardíaco.
- c) Las cifras de Tensión Arterial no superarán: la Sistólica los 140 mm Hg y la Diastólica los 90 mmHg.
- d) No padecer trastornos isquémicos periféricos grado II o superior de Fontaine.
- e) No permitido uso de marcapasos, ni cardioversores implantados.

### **Sistema nervioso:**

- a) No padecer afecciones que cursen con ataques convulsivos, temblores, incoordinación de movimientos, trastornos de la marcha, pérdidas bruscas de conocimiento o alteraciones del nivel de consciencia.
- b) No padecer epilepsia en ninguna de sus formas.

### **Psiquismo y otros:**

- a) No padecer enfermedad mental.
- b) No padecer enfermedad alcohólica crónica.
- c) No presentar indicios analíticos de consumo de drogas de abuso.
- d) No estar bajo tratamiento con sustancias psicoactivas capaces de alterar el nivel de consciencia, la capacidad de concentración, de vigilancia, el comportamiento, el equilibrio, la coordinación o la movilidad.
- e) No padecer diabetes insulino dependiente ni diabetes tipo II con afectación sistémica o mal controlada o tratada con fármacos potencialmente hipoglucemiantes.

### **Capacidad psicológica:**

La capacidad psicológica para el desempeño de sus tareas con criterios de seguridad se establecerá en base a la evaluación de las siguientes aptitudes:

- a) Cognitiva (atención, concentración, memoria, razonamiento, percepción, comunicación).
- b) Psicomotora (velocidad de reacción, coordinación psicomotora).
- c) Comportamiento-Personalidad (autocontrol emocional, fiabilidad comportamental, responsabilidad, psicopatología, autonomía).



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### ANEXO II

**Contenidos mínimos de los programas de formación para la obtención del título de conducción:**

**1. La formación teórica incluirá:**

- a) Introducción al sistema ferroviario.
- b) Conocimientos sobre infraestructura ferroviaria: la Red Ferroviaria de Interés General, Características físicas y técnicas.
- c) Normativa de seguridad en la circulación: Reglamento General de Circulación.
- d) Prevención de riesgos laborales.
- e) Conocimientos generales sobre el material rodante ferroviario (motor y remolcado).
- f) Adaptación a vehículos de tracción.
- g) Conocimiento de los distintos ámbitos operativos y consignas de trabajo.

**2. La formación práctica contemplará:**

- a) Prácticas de conducción real de vehículos ferroviarios sobre la red.
- b) Prácticas de conducción, en su caso, en simulador, donde se experimente la conducción en situaciones degradadas.
- c) Otras prácticas.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN



### ANEXO III

#### Contenido de las prácticas para obtener el título de conducción de vehículos ferroviarios:

##### Sección 1. Operaciones previas a la salida del tren.

- a) Documentación del tren y su análisis.
- b) Inspección de la locomotora y, en su caso, el tren.
- c) Procedimientos previos a la partida y puesta en marcha de la locomotora.
- d) Realización de pruebas de frenado.
- e) Salida de estación y procedimientos posteriores.
- f) Procedimientos de salida del tren.

##### Sección 2. Marco General.

- a) Relación con los sistemas de señalización y comunicaciones. Cumplimiento de trámites.
- b) Trayecto continuo, con cambios de velocidad.
- c) Operaciones de aceleración hasta velocidad prefijada.
- d) Operaciones de frenado a velocidades prefijadas de inicio y fin, con diferentes masas, y en distancias limitadas.
- e) Circulación por rampas y pendientes con frecuentes cambios.
- f) Comunicaciones con los viajeros.

##### Sección 3. Procedimientos en ruta.

- a) Lectura de líneas (u horarios), cuadros de velocidades e indicaciones de marcha.
- b) Elaboración de un plan de viaje.
- c) Mantenimiento de la velocidad.
- d) Cumplimiento de tiempos de viaje entre estaciones o límites de cantones
- e) Ajuste de velocidad y precauciones eventuales y duraderas; interpretación de consignas.
- f) Uso de las comunicaciones a bordo del vehículo. Conexión con puesto de mando y viajeros.
- g) Marcha manual y marcha automática.

##### Sección 4. Procedimientos de parada en estación.

- a) Procedimientos de parada.
- b) Ajuste de la llegada al horario previsto.
- c) Cambio de agujas en acceso a estación.
- d) Detención en punto fijado.
- e) Documentación a cumplimentar en estaciones.

##### Sección 5. Procedimiento de parada en ruta.

- a) Escenarios de parada en ruta.
- b) Procedimientos de parada.
- c) Operaciones de comprobación. Comunicación con el P.M., y los viajeros en su caso.
- d) Operaciones de parada y arranque en curva y rampas y pendientes pronunciadas.

##### Sección 6. Procedimientos anormales y de emergencia. Puede ser combinada con las sec 1 a 5.

- a) Fallo simulado en equipo de tracción, equipos de freno, equipos auxiliares a valorar según el tipo de vehículo en el que se realice.
- b) Operaciones anormales de circulación: retrocesos, rebase de señales, circulación a contravía, circulación con bloqueos supletorios, pasos a nivel indebidamente abiertos, etc.
- c) Pruebas realizadas en simulador, en su caso.