



ALEGACIONES,

**al Borrador de Proyecto de
Reglamento General de Circulación
(Edición 2006)**

Octubre 2006



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACION

SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
FERROCARRILES

Luis de Santiago Pérez

DIRECTOR GENERAL

Madrid, 6 de octubre de 2006

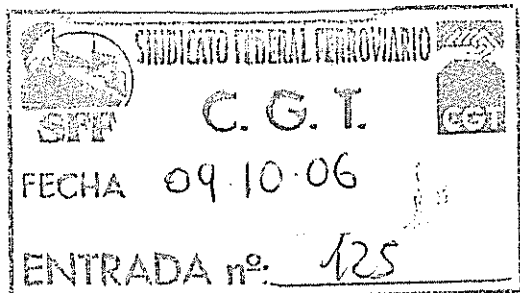
Secretario General
Sindicato Federal Ferroviario
SFF-CGT
Avda. Ciudad de Barcelona, 10-sótano 2º
28007 - MADRID

ASUNTO: Envío del Proyecto de Reglamento General de Circulación.

De acuerdo con las conversaciones mantenidas a finales del pasado mes de julio le remito, como paso previo a una próxima reunión con las organizaciones sindicales –a convocar en la segunda quincena de este mes-, el borrador de **Proyecto de Reglamento General de Circulación** que ha sido elaborado en esta Dirección General; rogándole que dado el reducido plazo que, de acuerdo con la normativa en vigor, se dispone para la adopción de dicho Reglamento, identifique las cinco cuestiones que, a su juicio, revisten el máximo interés, con el fin de que sean tratadas en dicha reunión.

Por todo ello le encarezco la remisión de dicho informe en un plazo no superior a 10 días naturales a partir del de recepción de este escrito, para permitir la próxima convocatoria de dicha reunión.

EL DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES



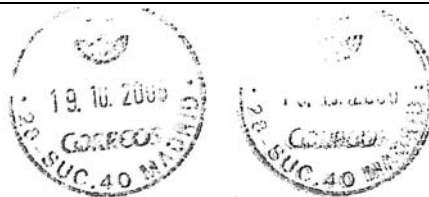

Luis de Santiago Pérez

Nota: El documento adjunto se remite en soporte informático debido a su volumen. Se ruega adelanten la contestación a través de correo electrónico a: amartinez@fomento.es y f.nebot@ttu.es.

PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071-MADRID
TEL.: 91 597 93 44



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



AL DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES DEL MINISTERIO DE FOMENTO MADRID

EL SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO DE LA CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO, representado por José Manuel Fernández Martínez, en calidad de Secretario de Jurídica, ante esa Dirección comparece y como mejor proceda en derecho DICE:

- I. Que con fecha 9 de octubre de 2006 este Sindicato recibió su escrito de fecha 6 de octubre anterior, manifestándonos que, de acuerdo con las conversaciones mantenidas a finales del pasado mes de julio, nos remite el borrador de Proyecto de Reglamento General de Circulación. En dicho escrito nos encarece que, en el breve plazo de 10 días naturales, le enviáramos un Informe, identificando las cinco cuestiones que, a nuestro juicio, revisten el máximo interés, con el fin de ser tratadas en una próxima reunión.
- II. Pues bien, dando cumplimiento a lo requerido por Vd. le enviamos Informe al borrador del proyecto del Reglamento General de Circulación de aplicación a la RFIG administrada por ADIF, excluyéndose en este caso las líneas administradas por FEVE.

No obstante, antes de pasar a las alegaciones planteadas por esta Organización Sindical, le debemos de manifestar, pues no podría ser de otra manera, que la referencia que hace en su escrito de las conversaciones mantenidas con este Sindicato desgraciadamente no son ciertas, y ello a pesar de enviarle escrito para aclararle cualquiera de las cuestiones que planteábamos en las alegaciones al borrador del proyecto de la actual 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, y de la que por supuestos no estamos conformes.



ALEGACIONES

PRIMERA.- En el Título I. “GENERALIDADES” 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. 101 Introducción.

Se debe de incorporar también a los **responsables de seguridad** de Adif y EE FF.

*“..... de forma que los agentes intervinientes en el proceso y **responsables de seguridad** conozcan en todo momento.....”*

Art. 102 Reglamento General de Circulación (RGC).

Por un lado, no tiene sentido establecer que la comunicación a la Dirección General de Ferrocarriles, tanto de las Cartas Circulares de Reglamentación, como de la Consignas C Experimentales, se realice después de su publicación o de finalizado el periodo para el ensayo con resultado positivo. **Entendemos que se debe comunicar antes de la publicación o de iniciar el ensayo según proceda**, entre otras cuestiones porque estas Consignas modifican, generalmente el RGC y esta potestad reglamentaria está conferida por la Ley del Sector Ferroviario al Ministerio de Fomento, sin posibilidad de delegarla en el ADIF.

Así mismo, se deberá comunicar a ese Ministerios todas las normas reglamentarias antes de su entrada en vigor, sobre todo para comprobar que dichas normas no se oponen o contradicen al RGC y, **en cualquier caso para comprobar que dichas normas no van en contra de la seguridad ferroviaria**. Además, sería conveniente resaltar que antes de la entrada en vigor de cualquier Consigna o Norma Reglamentaria **se haya impartido la formación al Personal afectado por la misma**. Las horas formativas, en cualquier, deberán ser aprobadas por ese Ministerio.

Art. 103 Normas complementarias de circulación.

Valga aquí lo expuesto en el artículo anterior.



Art. 104 Aplicación de normas.

Las atribuciones de normas reglamentarias únicamente se pueden conferir a personas concreta y no a una función o ente:

1. Los trabajadores que intervienen directamente en el proceso de circulación deberán ostentar la categoría profesional según Convenio Colectivo, que le acredita y autoriza para realizar las atribuciones que las normas le confieren en el RGC.
2. Los responsables de seguridad de Adif y EE FF deberán tener plena autonomía en materia de seguridad dentro del orden jerárquico, y deberá ostentar la acreditación y autorización correspondiente del Ministerio de Fomento.

“.....

▪ *Las atribuciones que el **RGC** confieren **al responsable del Puesto de Mando (PM)**”*

▪ *Las atribuciones que el **RGC** confieren a una **figura reglamentaria**, únicamente podrán ser ejercidas por el agente que **ostente el título y/o la habitación reglamentaria correspondiente**.*

Art. 110 Autorizaciones del personal que interviene en el tráfico ferroviario.

Unido a las alegaciones realizadas al art. 101 entendemos que el título del artículo debería ser:

“Art. 108 “Figuras Reglamentarias”.

*A efectos de este Reglamento se entiende por **Figuras Reglamentarias** a toda persona que”*

A las figuras reglamentarias propuestas deben **incorporar las siguientes:**

“De gestión y regulación:

- **De responsable de PM:** *En lo sucesivo PM, el Agente que gestiona y regula el tráfico ferroviario en tiempo real. Ejerce el mando en todas las estaciones y trenes dentro de su ámbito de actuación en todo lo relativo a circulación, siendo responsable del cumplimiento de otras normas reglamentarias que le corresponda.*



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



De operaciones del tren:

.....

- **De Agente de Material Remolcado:** *El agente que garantiza la circulación de los vehículos remolcados mediante la aplicación de las normas reglamentarias que le correspondan.*

Otras autorizaciones....

- **De responsable de seguridad de Adif y EE FF:** *La persona que por los conocimientos técnicos es responsable de la seguridad del tráfico ferroviario en el Adif o EE FF. Tendrá plena autonomía en materias de seguridad dentro del orden jerárquico.”*

Se debe de eliminar la duplicidad de funciones entre las distintas figuras reglamentarias, como por ejemplo, sucede con la figura reglamentaria de Auxiliar de circulación y el de Operaciones del tren, por lo que proponemos modificar aquella:

De circulación:

.....

- **De Auxiliar de circulación:** *El agente de la estación que sin llevar a su cargo la dirección de la circulación, cuando las circunstancias lo requieran puede ejercer de Jefe de Circulación. Estará a las órdenes directas del Jefe de Circulación o del CTC a quien le pueden delegar funciones relacionadas con la circulación de supervisión y dirección de maniobras.*

Igualmente sucede con el Operador de vehículos de maniobras y Operador de Maquinaria de Infraestructura y los Título de conducción, si estas personas salen a vías generales, circulando como cualquier otro tren por la RFIG administrada por ADIF, a todos los efectos, deben ser **Personal de conducción** y no Operador.

Por último, cualquier autorización que menciona este borrador de proyecto de RGC, debe ampararse y reflejarse en alguna de los títulos y habilitaciones contempladas en al ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio. El RGC no puede ser un subterfugio para no cumplir la LSF, pues es ilegal autorizar a personas determinadas a realizar todas o alguna de funciones relacionadas con la circulación sin ostentar los títulos y habilitaciones correspondientes, ya que de lo contrario sería un incumplimiento del art. 60 de la Ley del Sector Ferroviario y de la propia Orden ministerial que lo desarrolla.



Art. 132 Documento de tren.

El *Documento de tren*, es el documento **esencial** para que el Personal de conducción conozca todas las prescripciones técnicas y **fundamentales** para la seguridad en la circulación, al igual que actualmente es el Boletín de Circulación y Frenado. Pues bien, aunque todavía no entrará en vigor, no queda claro quién es el responsable debe de entregar al Agente de conducción el documento de tren, a pesar del borrador respecto a las Disposiciones de la futura Orden Ministerial, que apruebe en nuevo RGC.

Desde CGT, siempre hemos defendido que, como mínimo y solamente respecto a la responsabilidad de la entrega del BCF o Documento de Tren, en beneficio de la seguridad ferroviaria, en todas las estaciones donde se inicien o se le realicen maniobras exista como mínimo un Jefe de Circulación, cuando se trate de trenes de mercancías o de material convencional exista la figura de Agente de Material Remolcado en el ADIF, para verificar antes de su expedición **QUE CUMPLE CON TODAS LAS PRESCRIPCIONES TECNICAS Y DE SEGURIDAD** para poder ser admitido a circular por la RFIG administrada por ADIF.

Art. 141 Clasificación de las comunicaciones.

En el punto 7 debe modificarse, por la propia extensión interpretativa del anterior punto 4, cuando se tenga constancia de falta de grabación de comunicaciones verbales, éstas se deberán realizar por escrito o mediante telefonema, con la finalidad de garantizar la seguridad de la comunicación verbal:

“7. Las comunicaciones por los teléfonos del CTC, teléfonos de los PP NN, y cualquier otro teléfono centralizado relacionado con la circulación, incluida la radiotelefonía, serán registradas en equipos al efecto. En caso de que exista constancia de la falta de registro las comunicaciones verbales tendrá la consideración de notificaciones a los efectos del punto 4 anterior.

Art. 147 Instalaciones de seguridad.

Se debe incorporar el **software de los CTC** y la **radiotelefonía como instalaciones de seguridad** al cumplir unas funciones muy importantes en la seguridad en la circulación. Además deberán homogeneizarse y homologarse.



Art. 152 Orden de marcha.

Continúa con una ambigüedad cuyo efecto va en contra de la seguridad. Es necesario establecer con claridad que la *Orden de marcha* implica que se han realizado todas las operaciones del tren, para que pueda circular:

*“1. Es el conjunto de indicaciones **reglamentarias** que se deben dar en momento oportuno al Agente de conducción para que un tren pueda salir o pasar por una estación **AC. Además implica que previamente se han realizado todas las operaciones reglamentarias para que el tren pueda circular.**”*

Art. 162 Sistemas de trabajos en la vía.

Por encima del Reglamento General de Circulación está la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, por tanto la regulación de los sistemas de trabajos en la vía debe garantizar la seguridad de los trabajadores implicados.

El Sistema de **liberación por tiempo propuesto** no garantiza la seguridad de los trabajadores, por lo que nuestra propuesta es **eliminarlo del reglamento**, salvo que se establezcan otras medidas de seguridad, que la **mera información de los trenes**, que garantice la seguridad de los trabajadores, como por ejemplo:

*“2. **Sistema de liberación por tiempo.** Para realizar los trabajos se suspende la circulación por el punto kilométrico o tramo de vía afectado por los trabajos.*

Art. 165 Mercancías peligrosas.

Además del RID, la IG 43 y Reglamento de materias y objetos explosivos se debe incluir el RD sobre materias peligrosas por ferrocarril.

Nota: Para la aplicación de las nuevas figuras reglamentarias, incluidas las propuestas por este Sindicato o por el Ministerio de Fomento, se tiene que negociar con los Comités Generales de Empresa de Adif y RENFE-Operadora una **TABLA DE EQUIVALENCIAS** en relación con las categorías profesionales del XV Convenio Colectivo que puedan desempeñarlas.



SEGUNDA.- En el Título II. “SEÑALES E INSTALACIONES DE SEGURIDAD” del borrador de proyecto de Reglamento General de Circulación edición 2006, observamos una serie de materias que se sería conveniente modificar en beneficio de la seguridad ferroviaria:

Art. 239 Comunicación de las limitaciones.

El artículo 132 *Documentos de tren* propuesto dice que se incorporará al documento de tren, entre otras informaciones, las **Limitaciones de Velocidad**, y dado que este documento está previsto para que, en su momento, pueda sustituir a la Consigna B (Art. 122 propuesto), es necesario realizar una referencia en este artículo. Así como las permanentes en del Libro de Horarios (Art. 118 propuesto).

“La entrada en vigor o supresión de una limitación de velocidad (permanente o temporal), que no haya sido incluida o suprimida en el Horario de los trenes, Documento de Tren, o Consigna B, requiere.....”

No es correcto reglamentariamente, conforme establece el punto 4 del art. 141 “Clasificación de la comunicaciones” propuesto, el cambio de la palabra “**notificación**” del actual RGC por la de “**comunicación**”, en el título y dentro del propio texto de dicho precepto.

Además existe una grave contradicción entre los artículos que regulan la forma de notificar al Personal de conducción la Limitaciones de velocidad temporal. Estos son en primer lugar mediante “Consigna B” según art.122 propuesto. Pero, según este artículo esta Consigna puede ser sustituida por el *documento de tren* regulado en el art. 132 propuesto, y si vamos al último apartado de su punto 2, establece que:

- *“Para la notificación al Agente de conducción de las limitaciones de velocidad temporales, **no recogidas en la Consigna B**, se procederá como se determina en el Art. 239.”*

Con esta regulación podemos concluir que: sí la Consigna serie se sustituye por el *documento de tren*, las limitaciones de velocidad temporales estarán a cargo siempre del Jefe de Circulación o del CTC. Y ante política de eliminar los Jefes de Circulación de las estaciones, estas notificaciones recaerán directamente en los Jefes de CTC.



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



Debemos ser conscientes que al Jefe del CTC, además de modificar sus funciones anteriores con respecto a la obligación de notificar al Personal de conducción, se le incrementa su carga de trabajo, teniendo en cuenta que un Jefe del CTC, hoy en día puede estar a cargo de más de 30 estaciones, ya que no existe una regulación específica, ni un sistema de medición de saturación de cargas de trabajo. A pesar de ser requerida por el Personal de Circulación de los PM y reivindicada en el último conflicto laboral, y que fue contemplado en el acuerdo de desconvocatoria de huelga entre ADIF y este Sindicato, mediante el compromiso de realizarla a fecha de 31 de diciembre de 2005. Compromiso a esta fecha incumplido, al igual que el descanso ante Pantallas de Visualización de Datos.

Art. 260 Anormalidades (ASFA).

El en **apartado 3 punto 1** aparece una abreviatura o acrónimo no regulado, a saber "CICEF", y que volverá aparecer en otros artículos, descociendo su significado.

En el **apartado del punto 5**, debe modificarse en los siguientes términos para garantizar a un más la seguridad en la circulación del tren afectado:

"5., pudiendo continuar a 140 Km/h hasta finalizar el recorrido del tren si circula con Agente doble de conducción, en caso contrario podrá continuar sin exceder la velocidad de 80 Km/h hasta la estación más próxima."

Art. 262 Anormalidades (Dispositivos de control de velocidad y vigilancia).

El punto 3 debe modificarse en los siguientes términos para garantizar aun más la seguridad en la circulación, ya que no se permite la realización de cualquier función relacionada con la circulación por personas que no ostenten título o habilitación que las autorice:

"3., se dispondrá de la presencia en la cabina de conducción del vehículo motor Personal de conducción o de un Auxiliar de operaciones del tren"

Art. 263 Medidas a tomar cuando el captador detecte calentamiento de ejes.

Los detectores de ejes pueden producir **falsas alarmas**, por tanto el apartado 2, puede incorporarse una modificación para que el Agente de conducción en plena vía detecte que se trata de una falsa alarma, no tenga la obligación de volver a parar en la estación inmediata.



“

-
- **En plena vía:**

*Reconocerá el eje y si este presentare un calentamiento a la alarma detectada, si es posible, seguir su marcha, con las precauciones que considere necesarias, hasta la estación inmediata donde procederá como se indica en el apartado anterior. **Si una vez reconocido el eje se tratare de una falsa alarma continuará su marcha normal, previa comunicación al PM.***

Art. 274 Rebase de una señal que ordene parada.

En el punto 1 se debe cambiar la palabra “agente” por el Jefe de circulación y del CTC, ya que son las únicas personas que pueden tener a cargo una señal.

Art. 276 Rebase indebido de una señal de parada.

En el apartado 2 del punto 1 debe incorporarse las condiciones de circulación en la autorización tras un rebase indebido una señal de salida que ordene parada, por ello debe modificarse en los siguientes términos:

“1.

-
- **Señales que no llevan “P”.**
..... . *Cuando se trate de señales de salida la orden de reanudar la marcha se dará por escrito o telefonema, **comunicando al Agente de conducción las condiciones de circulación.***



TERCERA.- En el Título III. “CIRCULACIÓN” 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. 301 Circulación de trenes.

Los protocolos de seguridad para la realización y la comunicación de las operaciones que deben realizarse al tren antes de la puesta a disposición del Adif para su circulación, no pueden quedar en manos de las empresas ferroviarias. La responsabilidad y potestad reglamentaria la tiene el Ministerio de Fomento, por lo que en este RGC o en un Manual de Circulación al efecto debe regularse las prescripciones técnicas y de seguridad a realizar antes de poner el tren a disposición del ADIF para su circulación por la RFIG que éste administra.

Por otro lado, es también necesario que a los trenes con material remolcado, **sobre todo de mercancías**, realizarles una supervisión previa a su salida de la estación de origen o estación intermedia que se agregue material, por personal cualificado y autorizado de Adif, como los actuales **Agentes de material remolcado**.

Art. 302 Marchas para la asimilación de trenes.

Definir el término de **franja horaria**.

Art. 304 Órdenes e informaciones temporales.

Al igual que sucede con las notificaciones de limitaciones de velocidad temporales (art. 239 propuesto), no estamos conforme con que se elimine la palabra “NOTIFICACIÓN” del actual RGC.

Art. 315 Operaciones del tren.

En el segundo párrafo añadir “documento de tren”:

“En Consigna B o documento de tren”



Art. 318 Personal de circulación.

El Jefe de Circulación dentro de la estación ostenta el máximo rango jerárquico funcional reglamentario (Art. 108 propuesto), por tanto no puede recibir orden alguna, sobre asegurar agujas, cierre de barreras, etc, por tanto debe eliminarse la referencia establecida en el punto 2, debiendo quedar:

“2. El Auxiliar de circulación que reciba una orden verbal..... “

Art. 319 Personal de conducción.

La introducción de nuevos medios técnicos, como por ejemplo en los TALGOS serie 102 (no tiene espejos retrovisores sino cámaras de video), hace necesario la incorporación de dichas medidas en el punto 1, que quedaría así:

“1. Comprobar frecuentemente..... bien por observación directa, por espejo retrovisor u otros medios técnicos instalados en la cabina de conducción..... .”

En el punto 10 hay que incluir la excepción específica de los trenes que circulen con señalización en cabina (regulado en las normas NET), por lo que quedaría:

“10. Cuando salga de vía desviada..... excepto cuando una señal indicadora de posición de agujas eléctrica indique vía directa o le ordene otra velocidad. Así mismo tampoco se aplicará a los trenes que circulen con señalización en cabina y tengan indicación de magnitudes guía.

Art. 320 Personal de operaciones del tren y personal que presta servicio para la EF a bordo del tren.

Eliminar del título el término: “ y personal que presta servicio para EF a bordo del tren”, o bien poner en un artículo genérico dentro del Título I “Generalidades” aquellas funciones que no están relacionadas con la circulación, sino que son de sentido común en la obligación de ayuda y socorro hacia todas las personas que lo necesiten, porque, volvemos a reiterarlo de forma insistente, para poder realizar funciones relacionadas con la seguridad en la circulación el Personal debe ostentar el título y/o habilitación, conforme establece la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y la ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio.



Art. 321 Personal de Infraestructura.

Valgan aquí las mismas alegaciones que hemos expuesto en artículo anterior.

Art. 325 Corte urgente de tensión en catenaria.

Debido a la existencia de cantones con vías múltiples es conveniente incorporar la numeración técnica de la vía, por lo que se debería incluir en el apartado 1 del punto 2 lo siguiente:

“2.

- Si se trata de vía doble se deletreará la palabra “par o “impar” y en vías múltiples “GI”, “GII”, “GIII”, “GIV”, etc. para evitar confusión.

Art. 326 Interceptación de la vía.

La mención que se hace del “**responsable de infraestructura**”, además de entrar en confusión con el Agente de Infraestructura es demasiado genérico, por lo que sería conveniente cambiarlo por:

*“..... en coordinación con el responsable **de la Jefatura de Infraestructura del ámbito**....., determinará .”*

Art. 331 Prescripciones generales.

Como quedó expuesto en las alegaciones al punto 7 del artículo 141 propuesto los PN estarán dotados de sistemas de grabación de las comunicaciones verbales recibidas y emitidas. Por lo que se debe incluir en el punto 3 lo siguiente:

*“1. Con independencia..... todos los PN con aviso telefónico **deberán estar dotados de sistema de grabación de las comunicaciones y serán regulados por**.....”*

Art. 332 Pasos a Nivel provisionales por trabajos.

Debido al gran riesgo que para la circulación de los trenes supone un PN, entendemos que se tiene que modificar la palabra seguridad en que más genérica, por la de protección, conforme a la LSF, su reglamento y OM sobre protección PN:



“
..... por Consigna CO indicando **el tipo de protección** que
afecte al PN.”

Art. 333 Avisos a los Agentes a cargo de la guardería

Nuevamente manifestamos que: se debe cambiar la palabra “**Agente**”, tanto del Título como del texto del precepto, por la “**Piloto de seguridad**”, que es la persona habilitada para poder hacerse cargo de un PN. Lo mismo ocurre con los artículos 334 y 337. En este a mayores establece “**personal de infraestructura autorizado**”, que también debe ser cambiando.

Art. 340 Trabajos.

Tal y como alegamos anteriormente la seguridad de las personas está por encima de la regularidad de los trenes. Por tanto se tienen que realizar las siguientes modificaciones:

*“1 Quedan sometidos, así como **todos los trabajos** que
tengan lugar en una zona de seguridad.....”*

Asimismo, el **primer el punto 5 de decir que:**

*“5 Cuando los trabajos no estén programados, el Encargado
solicitará....., el **sistema de interrupción de la circulación**
previsto en este Capítulo.”*

Estas modificaciones se deben a que el **sistema de liberación por tiempo** no ofrece garantías suficientes para la **seguridad de los trabajadores** que operan en la zona de trabajos, e incluso, en muchos casos en la **seguridad en la circulación**. Pues todos los trabajos realizados dentro de la zona de seguridad conllevan siempre un grave riesgo para la seguridad de los trabajadores y/o en la seguridad de la circulación, siendo necesario un protocolo de seguridad que lo garantice la seguridad efectiva, y este protocolo únicamente se establece en el Art. 341 “Trabajos con el sistema de interrupción de la circulación”. **Son muchos accidentes laborales, con resultado de muerte, e incluso algunos accidentes ferroviarios que se han producido como consecuencia de la aplicación del sistema de liberación por tiempo.**



Art. 342 Trabajos con el sistema de liberación por tiempo.

La regulación de este sistema tiene que eliminarse, conforme a las alegaciones realizadas en el artículo anterior.

Art. 343 Entrega de vía bloqueada.

Redacción nueva, que unifica los tres tipos de Bloqueo de vía establecidos en el RGC actual, pero faltan algunas **especificaciones técnicas necesarias** para que se pueda entregar una vía o vías al o los Encargados de Trabajos con seguridad. Así como el **número de trabajos que se puede conceder por un Jefe de CTC**, no debemos olvidar que actualmente este último, cuestión por otro lado que debe cambiar, algunos puestos tienen a su cargo más 30 estaciones y controlan cientos de kilómetros de vía.

En cuanto a las especificaciones técnicas es **requisito imprescindible** para que el Jefe de Circulación o del CTC pueda entregar uno o más vías al Encargado de Trabajos **las agujas y señales de las estaciones que protegen la vía o vías a entregar al Encargado de Trabajos (EVB), estén inmovilizadas y bloqueadas – bien con medios mecánicos, bien eléctricos o electrónicos – en la posición e indicación que no permita el acceso de los trenes a la vía o vía entregadas, y que impida cualquier cambio e indicación fortuita.**

Asimismo cuando un Jefe del CTC conceda la EVB entre más de dos estaciones, de igual forma las estaciones intermedias afectadas deberán tener bloqueadas las agujas y señales o itinerarios para impedir el acceso a la vía o vías concedidas al Encargado de Trabajos y de cualquier cambio o indicación fortuita.

Cuando estas inmovilizaciones y bloqueos de las agujas y señales se puedan realizar desde el **Cuadro o Mesa de Enclavamientos** de la estación o de la **Mesa del CTC**, lo llevará a cabo el **Jefe de Circulación o del CTC** respectivamente. **En cualquier otro caso, se realizará por el Personal de Infraestructura correspondiente**, cumplimentando lo establecido en el art. 345.

Por otro lado, el máximo de EVB concedidas por un Jefe del CTC no podrán ser más de TRES. Conforme el escrito de fecha XX-XX-XX del entonces Director Gerente de la Unidad de Negocio de Circulación.

En el **punto 7 “Trayecto con estaciones cerradas”**, siempre procede la transmisión del telefonema n.º 10 a la estación abierta que no intervenga en la EVB, por la estación abierta que lo efectúa. Por tanto, se debe eliminar del último párrafo del apartado primero: **“CUANDO PROCEDA”**.



Art. 344 Trabajos en las estaciones.

En el **punto 1 “Aplicación”**. Eliminar el sistema de liberación por tiempo. Siempre se realizara los trabajos bajo el sistema de interrupción de la circulación.

En el **punto 2 “Forma de proteger los trabajos”**: debe quedar de la siguiente forma:

1. **Trabajos dentro de una vía o vías de estacionamiento:** En este caso, **siempre es posible inmovilizar, bien con medios mecánicos, bien eléctricos o electrónicos, las agujas** a una posición que impida su movimiento a la posición que permite el acceso de trenes o maniobras a la vía o vías afectadas. **Por lo tanto, el Jefe de Circulación o del CTC no concederá los trabajos sin cumplir este requisito.**
2. **Trabajos en zonas de agujas o cruzamientos.** En estas zonas, puede ser que no exista agujas para evitar el acceso a las mismas. Pero en cualquier caso, las entradas de las estaciones están protegidas por señales, por lo que a través del bloqueo de las mismas en la indicación de parada se impedirán el acceso a la zona de trabajos.

Por lo tanto, para que los Jefes de Circulación y de CTC puedan autorizar estos trabajos, será requisito imprescindible que las señales, que protejan la zona de trabajos, estén bloquearán, bien con mecánicos, bien eléctricos o electrónicos, en la indicación de parada, e impida que cambie a una indicación que permita el acceso de los trenes a la zona afectada.

Cuando estas inmovilizaciones y bloqueos de las agujas y señales se puedan realizar desde el **Cuadro de Mandos o Mesa de Enclavamientos** de la estación o de la **Mesa del CTC**, lo llevará a cabo el **Jefe de Circulación o del CTC** respectivamente. **En cualquier otro caso, se realizará por el Personal de Infraestructura correspondiente**, cumplimentando lo establecido en el art. 345.



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



CUARTA.- En el Título IV. “BLOQUEO DE TRENES” del borrador de proyecto de Reglamento General de Circulación edición 2006, observamos una serie de materias que se sería conveniente modificar en beneficio de la seguridad ferroviaria:

Art. 402 Expedición de trenes desde vías que no disponen de señal de salida.

El RGC no puede crear ambigüedades. En el punto 3 se menciona a **un agente autorizado** para asegurar un itinerario al Jefe del CTC. No podemos dejar al libre albedrío sobre quién debe asegurar los itinerarios. Las figuras reglamentarias están para definir claramente las funciones de cada trabajador que interviene en la circulación, junto con la necesaria habilitación para poder desempeñar funciones relacionadas con la seguridad en la circulación, conforme la OM 2520/2006, de 27 de julio. **Por tanto sean claros y definan qué figura y qué tipo de habilitación debe ostentar la persona autorizada de ostentar para realizar esta función.**

Art. 403 Intervención en el bloqueo.

Una de las cuestiones esenciales a la hora de intervenir en un bloqueo es conocer la situación de los trenes e instalaciones, por tanto en **punto 3** debe incluirse:

“3.

.....

*Quando cesen las causas que motivaron la toma del ML, el Jefe de CTC se hará cargo del MC, **previa información de la situación de los trenes.**”*

Otras de las cuestiones importantes es la aparición en el **punto 4**, “ex novo”, del termino reglamentario: **“Jefes de CTC colaterales”**:

“4. Esta misma autorización será necesaria entre Jefes de CTC colaterales.

Pues bien, esto dicho así, parece hasta normal regularlo, si hay Jefes de circulación colaterales, porqué no van a existir Jefes de CTC colaterales. Pero lo cierto es que ese Ministerio y las personas de ADIF y RENFE-Operadora que hayan colaborado en hacer este borrador del RGC, desconocen por completo: qué es un CTC, qué ubicación y desempeño funcional tiene dentro del los Puestos de Mando, qué ámbito de actuación puede tener, de cuántas herramientas de trabajo esta dotado, y lo que es más importante qué cantidad de trabajo tiene un Jefe del CTC en cada uno de estos puestos de trabajo. **De hecho desde ADIF se está estudiando una nueva Instrucción General n.º 7 sobre organización y funciones de los Puestos de Mando, las cuales deberán ser pactada con el Comité General de Empresa.**



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



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 Trafico 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:



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



- 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.



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



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 telemandadas por otras.

No quedan bien regulado las prescripciones y particularidades del establecimiento del BTS, BTV y el EVB con estaciones intermedias telemandadas, 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 telemandada 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**.



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



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 una serie 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.

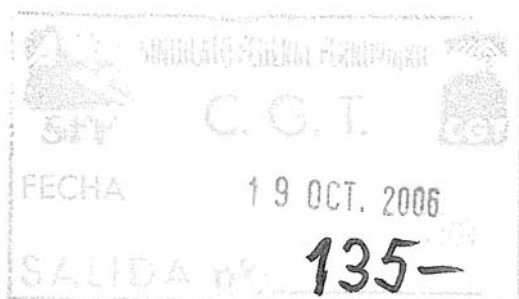
Por todo ello,

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