



seguridad en la circulación

editorial

En esta edición continuamos con los aspectos y análisis de nueva OMFOM sobre Títulos y Habilitaciones. Os informamos de la historia de los Ferrocarriles Alemanes y, sobre todo, continuamos denunciando la falta de compromiso político para eliminar los puntos más oscuros del ferrocarril, los Pasos a Nivel.

Recordaros que, entrando en nuestra página web www.sff-cgt.org, tenéis todas nuestras ediciones en revisita digital. En ellas podéis encontrar, con un solo "clic de ratón", normas, documentos, informes, actas y fotos de los temas que abordamos en cada edición y, cómo no, ver quién está el primero en nuestro RANKING.

índice

- 1- renfe/adif
- 2- otros entes
- 3- normativa
- 4- sucesos
- 5- sabías que...
- 6- sanas críticas



MANTENIMIENTO HABILITACIONES

Las habilitaciones serán válidas mientras sus titulares cumplan las condiciones exigidas para su mantenimiento, fundamentalmente cursos de reciclaje y certificados de aptitud psicofísica.

Los titulares, al menos cada tres años y cuando se produzcan cambios normativos que afecten al contenido de la habilitación, deberán seguir un **curso de actualización y reciclaje** de conocimientos teóricos y prácticos, cuyo contenido y alcance será establecido, según los casos, por:

1) El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, para las habilitaciones de:

- **Personal de circulación:** Responsable de circulación y Auxiliar de circulación.
- **Personal de infraestructura:** Encargado de trabajos, Piloto de seguridad y Operador de maquinaria de infraestructura.

2) La Entidad otorgante de las habilitaciones, para:

- **Personal de operación del tren:** Auxiliar de operaciones de tren, Cargador y Operador de vehículos de maniobra.

3) El Centro homologado de mantenimiento, para:

- **Personal responsable de control y mantenimiento de material rodante ferroviario.**

En general, todas las habilitaciones perderán su validez cuando cause baja laboral en la empresa que lo expidió, excepto en los casos de la habilitación de piloto de seguridad o de operador de maquinaria de infraestructura que, al cambiar de empresa y a propuesta del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, podrán obtener otra idéntica sin seguir el correspondiente curso de formación.

Para el **Personal de conducción**, hasta la entrada en vigor del Título VI de la Orden 2871/2010 el 11 de enero de 2015, seguirá en vigor el Título V de la Orden FOM 2520/2006 para la obtención de títulos y habilitaciones, por el cual, las habilitaciones, tanto por clase de material como por infraestructura, estarán sujetas al régimen de renovación que establezcan las entidades que las otorgan, las cuales determinarán su periodicidad y contenido.



Será el responsable de seguridad en la circulación de las empresas ferroviarias el que determine el contenido y alcance de los programas de formación para la renovación de dichas habilitaciones, que perderán su validez si el título de conducción A o B fuera suspendido o revocado. Para mantener en vigor el título de conducción, la Dirección General de Ferrocarriles requerirá superar, cada tres años, un curso de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos.

Cuando entre en vigor del Título VI de la Orden FOM 2871/2010, la licencia de conducción tendrá una validez de 10 años y será renovable por parte de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos exigidos para su obtención. Los Certificados de conducción A o B, que además contendrán las actuales habilitaciones, se renovarán de acuerdo con lo que establezca la entidad ferroviaria que los haya emitido. En todo caso, los titulares de los certificados realizarán cursos de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos, al menos cada tres años. Perderán su validez si la licencia de conducción es suspendida o revocada.

El **certificado de aptitud psicofísica** para el **personal de conducción** tendrá una validez de tres años desde la fecha de su expedición, como norma general. Será de un año el plazo de validez para personas de más de 55 años. Como el plazo de renovación se reduce respecto al fijado en la Orden FOM 2520/2006, estos plazos se empezarán a contar a partir de la fecha de caducidad de los certificados de aptitud ya expedidos.

Como norma general, el certificado de aptitud psicofísica para el **resto del personal ferroviario** tendrá una validez de cinco años. Se reducirá a tres años a partir de los 50 años de edad hasta los 60 años de edad, que tendrá validez sólo de un año hasta el final de su vida laboral. Existe una **excepción** en el caso de los **cargadores** que, a partir de los 50 años de edad, tendrá una validez de 3 años hasta el final de su vida laboral.

HISTORIA DE LOS FFCC ALEMÁN

La primera línea de ferrocarril alemana se inauguró en 1835. En 1871, al final de la I Guerra Mundial, Alemania contaba con una red de unos 8.500 km. En 1920, se constituye la compañía ferroviaria Deutsche Reichsbahn, que al fin de la II Guerra, tras la división de Alemania, fue transformada en los Deutsche Bahn (DB) en la Alemania Occidental y mantuvo su nombre en la Alemania de Este.

En 1994 ambas administraciones se fusionaron en los DB como resultado de la unificación alemana. En la actualidad, el grupo DB funciona bajo la figura de sociedad anónima de derecho privado, en la que el Estado controla el 100% de su capital, y su estructura es de un holding de empresas. Aun con la entrada de operadores privados, la DB sigue manteniendo alrededor del 90% de la cuota de mercado del transporte ferroviario de mercancías y de viajeros en este país. Su gran tamaño permite dar trabajo a una plantilla de 270.000 empleados, frente a Renfe Operadora tiene una plantilla de 13.075 empleados.

La red ferroviaria alemana, con una longitud de 33.862 km y alrededor de 5.400 estaciones, es la más larga de la UE. Paradójicamente la alta velocidad sólo ocupa 1.300 km, menos de un 4% de toda red por donde circulan a diario unos 32.370 trenes transportando a más de 4 millones de pasajeros. Está concebida de modo que cualquier ciudad de más de 25.000 habitantes esté conectada con cualquier punto de Alemania. Según la longitud de los trayectos, se clasifican como:

- ICE: El Inter City Express es el ferrocarril de alta velocidad.
- IC: Con algunas paradas más que el ICE, no muchas, y más económico.
- ICN: Inter City Night, uno de los trenes nocturnos más cómodos de Europa.
- IR: Conectan ciudades importantes de regiones (o Landas) distintas.
- RE: Regional Express, trenes de cercanías con paradas en núcleos población importantes.
- RB: Tren regional que para en todas las estaciones.

Además, en el transporte de mercancías, con 355,7 millones de toneladas, la DB AG es líder europeo en tm/km, aproximadamente el 24% del total comunitario, por delante de Francia con un 16%. En Alemania, apenas existen pasos a nivel por definición.



normativa

El **Real Decreto 641/2011**, modifica el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación (**RD 810/2007**). Este Real Decreto traspone las modificaciones de la **Directiva 2008/110/CE**, sobre las certificaciones del reconocimiento de los vehículos para poder circular por la red europea.

La modificación más importante es el reparto de las responsabilidades en el mantenimiento de los vehículos (Propietario y Entidad de mantenimiento). En este sentido, antes de la puesta en servicio de cualquier vehículo, debe tener asignado una entidad encargada de mantenimiento, la cual será la responsable de que los vehículos estén en las condiciones reglamentarias para su utilización de manera segura. Se excluyen los vehículos históricos que circulen por la RFIG, siempre que cumplan la normativa específica de seguridad. También se excluyen los ferrocarriles históricos, de museo y turísticos que operen en sus propias redes.

La certificación de estas Entidades, que deberá otorgarla el Ministerio de Fomento, será válida en toda la Unión Europea, como también serán válidos en España los certificados concedidos en otros Estados miembros de la UE.

Finalmente, el Consejo de Ministros aprovecha este RD para aclarar el **RD 100/2010**, sobre el libre acceso a las actividades de servicios ferroviarios y su ejercicio (**Ley 25/2009**). En concreto, en la parte que se refiere a la prestación de servicios complementarios en la RFIG y en áreas administradas por el ADIF, especifica que se efectuará en régimen de Derecho privado y podrá ser realizada, además del ADIF por sus medios o mediante gestión indirecta, directamente por empresas prestadoras que estén provistas del preceptivo título habilitante otorgado por el ADIF, eso sí, a su riesgo y ventura.

SUCESOS

El accidente de Eschede (Alemania)

Un Inter City Express (ICE-1) descarriló a 200 km por hora, dejando un total de 101 muertos y 88 heridos graves. El accidente se produjo en el pueblo de Eschede, al norte de Alemania, cuando el tren ICE que circulaba entre Múnich y Hamburgo-Altona descarriló, chocando el cuarto coche contra el pilar de un puente, provocando su derribo y el choque en zigzag de los coches que le seguían. Como en el accidente se descubrieron restos de un vehículo, en un principio se pensó que la causa del accidente había sido un turismo que cayó desde el puente a la vía. La segunda hipótesis fue que el tren se cortó y

la máquina se separó de los coches sin que el maquinista se diera cuenta.

La investigación posterior determinó que el fallo se produjo en una rotura de las ruedas de los bogíes del coche, que se colapsó por fatiga de material. La DB no tenía implementado un sistema fiable para detectar fisuras en el material. Después del accidente reemplazaron el antiguo sistema de ruedas elásticas, por ruedas monobloc. Para compensar las vibraciones incorporaron a los bogíes suspensión neumática. Limitaron la velocidad a 160 km/h y retiraron de la circulación todas las unidades de la misma serie hasta que fueron revisadas.

sabías que...

El tren de la muerte alemán

Los nazis utilizaron la poderosa maquinaria de los ferrocarriles alemanes para trasladar a los prisioneros a campos de concentración. Los apilaban en vagones de carga diciéndoles que les trasladaban a campos de trabajo pero, para la mayoría, significaba su último viaje a campos de exterminio. No les daban agua ni alimento, aún cuando los transportes debían esperar días en ramales ferroviarios a que pasaran otros trenes, y muchos de ellos morían antes de llegar a su destino.

El 14 de junio de 1940 salía de la ciudad de Tarnów (sur de Polonia) el primer tren de la muerte con 728 personas detenidas hacia el campo de exterminio nazi de Auschwitz-Birkenau. De este primer convoy sólo sobrevivieron 239.

Además de Auschwitz, el régimen nazi tenía diseminados por el Este otros lugares donde utilizaban a los deportados para trabajos forzosos y donde fueron asesinados miles de judíos, gitanos y otras minorías étnicas, que llegaban allí casi siempre aprovechando la red ferroviaria europea, la cual desempeñó un papel crucial en la "solución final", el plan nazi para la destrucción y el asesinato sistemático de alrededor de 11.000.0000 de judíos en Europa.

Según cálculos de los investigadores, gracias al transporte de prisioneros y deportados, el ferrocarril de los nazis ganó el equivalente actual a 500 millones de euros*. Se sirvieron del ferrocarril como herramienta para consumir el asesinato de millones de judíos, gitanos, homosexuales, discapacitados...

sanas críticas

En España no solo no aumentan los esfuerzos por suprimir los pasos a nivel, sino que no se hace nada para mejorar la seguridad de los cerca de 3.000 existen. La excusa de falta de presupuesto, amparándose en el [RD 780/2001](#), no sirve para evitar incrementar la seguridad ferroviaria, más cuando se trata de circular a mayor velocidad por ellos.

En un trayecto de la línea 120, ADIF permite incrementar la velocidad máxima hasta 155 km/h (si se incrementara a 160 km/h tendría que suprimir los

pasos al mismo nivel), motivo por el cual los trenes que circulan a la distancia del bloqueo se encuentran con las señales de **P.N. desprotegido**. Para evitar esta señalización ADIF debería modificar el emplazamiento de los pedales, que provocan la señalización y el cierre de esos pasos a nivel, pero ADIF se niega a variarlos, es más, en la línea 222, para evitar tener que desplazarlos, introduce limitaciones "temporales" de velocidad en la proximidad de los pasos a nivel. Por esta razón ingresa el Presidente de ADIF en nuestro [RANKING](#).

EQUIPO REVISTA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Contacto: cgtsegurcir@gmail.com

COORDINADOR

Jose Manuel Fernández

COLABORADORES

Pablo Gómez
Jesús Aranda Molano

Esteban Guijarro
Rafael Castañeda

DISEÑO / MAQUETACIÓN

Jose María Santamaría