



FeSMC
Ferroviario

Servicios,
Movilidad
y Consumo



ADIF

Comunicado 115

ADIF deteriora la seguridad en los 'tajos'

06 de noviembre de 2018.- En la última reunión del Comité de Seguridad y Salud de la Dirección General de Explotación y Construcción en el área de Infraestructura, asistimos a una situación sin precedentes. Con la excusa de modificar el **Procedimiento General de ADIF para Cortes de Tensión en Líneas Aéreas de Contacto de 25 Kv, 3 Kv y 1,5 Kv**, los responsables de ADIF se plegaron a las presiones de los gestores de la producción, al tomar decisiones unilaterales al margen de la negociación colectiva, tendentes a favorecer que las empresas privadas puedan realizar cortes de tensión eléctrica. Con ello, **consideramos que realizan una dejación** de sus funciones en materia de prevención, olvidando que la seguridad tiene el mismo rango que la producción y, en caso de conflicto de intereses, debe primar la seguridad de los trabajadores.

No obstante, este intento de las empresas por debilitar progresivamente los niveles de seguridad son el correlato de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que, en su desafortunada actuación, rechazó las **alegaciones enviadas por UGT el 14 de enero de 2016** en contra de la creación del Piloto de Seguridad Habilitado contenidas en el Reglamento de Circulación Ferroviaria, como obra en su escrito de contestación del 4 de noviembre del mismo año (adjuntamos ambos documentos).

Desde UGT nos oponemos a rebajar los niveles de protección de los trabajadores con riesgo de alta tensión, de manera específica en cuanto a la definición de 'tajo', y **defendemos que todo corte de vía cuente con los agentes cualificados de ADIF**, que se materializan normativamente mediante la figura del **Encargado de trabajos**.

Asimismo, consideramos que los trabajadores de ADIF no pueden sustituirse por nuevas figuras privadas destinadas a aparentar *pseudoseguridad*, siendo éstos quienes cuentan con la habilitación profesional, conocimientos y experiencia que les convierte en el mejor elemento de protección y seguridad en los 'tajos'.

Tampoco es válida la pretensión empresarial de reinterpretar las normas generales de seguridad a conveniencia de las diferentes jefaturas. Una empresa seria y solvente no puede permitirse que la seguridad se venda al mejor postor territorial según las conveniencias de los gestores de turno.

En definitiva, en UGT consideramos lamentable que una empresa pública del reconocido prestigio en seguridad como ADIF, especialmente en lo relativo a la alta tensión, se deje llevar por la **indolencia en el ejercicio de sus responsabilidades** y se doblegue ante los intereses de la empresa privada que progresivamente va colonizando sectores de actividad propios de la empresa pública, imponiendo además sus reducidos criterios de seguridad en connivencia con los gestores de ADIF. El resultado es la **disminución de los niveles de seguridad de los trabajadores y de la circulación**, desprofesionalización de la actividad ferroviaria, despreciando la negociación y participación colectiva. En consecuencia, tomaremos las medidas necesarias para revertir una situación caótica, que daña la seguridad y salud de los trabajadores, así como el prestigio de la empresa pública.

Página 1 de 1

**UN SINDICATO NO SE MIDE POR LO QUE PIDE,
SINO POR LO QUE CONSIGUE**



@ugtferroviarios

www.ugtferroviarios.es

AHORA TE TOCA



TÚ ELIGES

FeSMC-UGT Informa



Sector Federal Ferroviario

AESF

Entrada

Nº. 201600020000107

14-01-2016 11:44:50

A/A D. CARLOS DÍEZ ARROYO
DIRECTOR
AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Madrid, a 14 de enero de 2016

Como Vd. conoce, en el Reglamento de Circulación Ferroviaria aprobado por Real Decreto 664 de 17 de julio de 2015 se establece un cambio sustancial y conceptual en la figura y funciones de seguridad en la circulación sobre las que actualmente están reguladas por Orden Ministerial en el sector ferroviario, denominada **Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos**.

A esta figura se le otorgan unas facultades que chocan frontalmente con los preceptos establecidos en la actual legislación ministerial en materia de seguridad en la circulación, vulnerando las facultades del Encargado de Trabajos, llegando incluso a intervenir esta nueva figura en el concierto de los trabajos. Tradicionalmente, la ejecución y el desarrollo de los trabajos en el ámbito de la Infraestructura (vía, señalización, electrificación, etc.), se han basado en tres pilares funcionales determinantes para que la gestión de los mismos sea segura y eficaz, como son el responsable de circulación, el encargado de los trabajos y el piloto de seguridad.

No obstante, todo apunta a que la aparición en el RCF del Piloto de seguridad **habilitado para concertar trabajos** rompe los preceptos legales establecidos por la Orden FOM 2520, 2872 y 679, además de no obedecer a exigencias vinculadas a la seguridad en la circulación, sino a otros aspectos más ligados a otro tipo de necesidades.

Desde nuestra organización ya hemos trasladado esta problemática a la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF, no habiendo obtenido respuesta satisfactoria, por lo que hemos estimado conveniente ponerlo en su conocimiento para que tome las medidas que correspondan.

Esperando su contestación, reciba un saludo.



Agapito Alcarazo Núñez-Barranco
Responsable de Operación e Infraestructura
Sector Ferroviario UGT



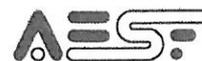
MINISTERIO
DE FOMENTO

AESF

Salida

Nº. 201600020004743

22-11-2016 11:03:24



AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Carlos Díez Arroyo

DIRECTOR

Madrid, 4 de noviembre de 2016

D. AGAPITO ALCARAZO NÚÑEZ-BARRANCO

UGT Sector Federal Ferroviario

Avda. Ciudad Barcelona, 10

28007 Madrid

Estimado señor.

Esta Agencia ha recibido su escrito de fecha 14 de enero sobre la figura del piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos.

Como bien sabe, uno de los aspectos en los que el Reglamento de Circulación Ferroviaria aprobado por el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio introduce novedades respecto a la regulación actual, es sobre las prescripciones de los trabajos en las zonas de peligro. Así, el Capítulo 3 "Trabajos y pruebas" del RCF regula las condiciones de aquellos trabajos que no sean compatibles con la circulación de trenes, distinguiendo entre sistemas de trabajo en intervalos de liberación por tiempo (ILT) y sistema de interrupción de la circulación con Entrega de Vía Bloqueada (EVB).

El objetivo del RCF ha sido homogeneizar estos procedimientos de trabajo, que en la regulación actual, tenían tratamiento diferente en las diferentes redes, según si estaban reguladas por el Reglamento General de Circulación (RGC) o por las normas NEC o PTO.

En el apartado de "Sistema de trabajos en intervalos de liberación por tiempo" el RCF señala que, para su realización, es imprescindible la presencia permanente de un Encargado de trabajos o alternativamente de un piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos. Se resalta que esta segunda opción solo es válida en el caso de que por su contenido tecnológico, los trabajos deban de ser realizados, controlados, dirigidos y supervisados por personal especializado que garantice la calidad y consistencia de los mismos y certifique su finalización y las condiciones en las que se deja la vía y las instalaciones antes de restablecer la circulación de trenes

El procedimiento operativo para que el responsable técnico de los trabajos comunique al piloto de seguridad la finalización de los trabajos y las condiciones en las que se deja la vía y las instalaciones antes de restablecer la circulación de trenes, debe estar contemplado en los sistemas de gestión de seguridad de los administradores de infraestructuras.

Hay que tener en cuenta que las normas NEC y PTO actuales ya contemplan que las funciones de comunicación con los responsables de circulación sean llevadas a cabo por pilotos de seguridad en el régimen de liberación por tiempo.

Por tanto, **el RCF viene a añadir nuevos requisitos, reforzando que esos cometidos sean efectuados por personal con las debidas competencias y formación (con una habilitación específica para la concertación de trabajos), con la participación de personal especializado que asegure que la vía se entrega a condiciones adecuadas y conforme a procedimientos contemplados en el SGS.**

Para asegurar que estos pilotos de seguridad que llevan a cabo las funciones de concertación de trabajos recogidas en el RCF tengan los conocimientos adecuados, la “Resolución de 23 de diciembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario” **ha introducido un alcance especial con formación adicional** y mayor a la que tiene un piloto de seguridad que no vaya a realizar esas funciones. Así, en su apartado Tercero indica:

c) Habilitación de piloto de seguridad en la circulación: Además de la habilitación con alcance general básico, de conformidad con lo previsto en el artículo 3.3.2.2 del RCF, se establece una habilitación de piloto de seguridad, con alcance adicional de concertación de trabajos en vía. Faculta a su titular a realizar las funciones propias del alcance general y además, la de concertar con el responsable de circulación trabajos que por su contenido tecnológico, sean realizados, controlados, dirigidos y supervisados por personal especializado que garantice la calidad y consistencia de los mismos y que certifique la finalización de los trabajos y las condiciones en las que se deja la vía y las instalaciones antes de restablecer la circulación de trenes.

Adicionalmente en el apartado II.2. B del Anexo 1 se regula la formación complementaria para el alcance de concertación de trabajos en vía, estimándose en un módulo mínimo de 24 horas (un 15 % adicional a la formación general de un piloto de seguridad).

En conclusión tanto el RCF como la Resolución de la AESF citada regulan el alcance y las condiciones de los trabajos a realizar por el Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos y la formación que debe recibir para poder obtener la habilitación correspondiente. Por tanto, esta Agencia considera que no se está estableciendo vulnerando la regulación legal ni se está estableciendo ninguna nueva figura.

Quedando a su disposición para cualquier aclaración, reciba un saludo.

