

COMITÉ CENTRAL DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE FEVE DEL 11/11/2010

MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS POR SEMAF PARA REDUCIR EL RIESGO DE ACCIDENTES.

En el último Comité Central de Seguridad en la Circulación la Dirección nos transmitió el incremento de incidentes y accidentes habidos, solicitándonos, a los sindicatos, colaboración para intentar reducir esta tendencia puesto que la mayoría de los accidentes o incidentes, atribuibles a fallos humanos, sucedían por rebases indebidos o excesos de velocidad.

Así pues nosotros aportamos las siguientes medidas a tomar para reducir el riesgo de accidentes. Solicitamos nuevamente lo siguiente:

- Aumento de la formación, así como una formación de reciclaje para todo el personal implicado en circulación ya que en muchos casos se demuestra que este personal tiene dudas en la aplicación del reglamento al hacer mucho tiempo que no se aplica especialmente el capítulo de anomalías o bloqueos alternativos.
- Instalación de balizas de Asfa para la entrada a vía desviada, así como en los casos de limitaciones de velocidad tanto temporales como permanentes inferiores a 50 Km/h, aprovechando el nuevo sistema de Asfa digital.
- Solicitamos también que si la Dirección tiene conocimiento de personal de conducción que circula de forma habitual por encima de la velocidad establecida proceda a comunicar a dicho personal que está poniendo en grave peligro la seguridad en la circulación.

Hasta la fecha no observamos que se haya tomado ninguna de estas medidas.

PUNTOS PROPUESTOS POR SEMAF

- **Regulación del uso del Asfa Digital.** Solicitamos se regule el funcionamiento y uso del Asfa Digital mediante un reglamento incorporado al Reglamento de Circulación de Trenes, estableciéndose en que casos hay que utilizar cada uno de los tres tipos de Asfa y en que tramos. También que se utilice el Asfa Básico, en vez del Asfa Digital, hasta que se adapten las balizas a este nuevo sistema. Así como se dé un cursillo específico del sistema a todos los maquinistas. Esto fue solicitado por escrito el 23 de julio de 2010.
- **Recomendaciones de la Dirección de Infraestructuras Ferroviarias no cumplidas.** Hace más de un año, en un escrito del 14 de octubre de 2009, la Dirección de Infraestructuras Ferroviarias recomendó que se instalaran enclavamientos eléctricos o electrónicos en todas las estaciones por las que se circula en régimen de Agente Único, no habiéndose instalado ningún nuevo enclavamiento hasta la fecha.
- **Protocolo de actuación del maquinista en caso de accidente.** En un escrito del 30 de octubre del 2009 solicité que se estableciera un protocolo de actuación en caso de accidente. Entendemos que si en la actualidad se envía a los maquinistas a realizar pruebas médicas es por que esta actuación pertenece a algún protocolo establecido.

Este protocolo nos es desconocido y solicitamos que se dé a conocer a todo el personal afectado. También pedimos que se actué de la misma manera con todo el personal implicado y que se establezca el relevo inmediato del personal en caso de accidente, además del acompañamiento del empleado a la realización de las pruebas por personal del gabinete médico de la empresa.

- **Formación de las unidades UTDH 2700-2900.** La formación práctica de estas unidades se está dando de forma errónea, ya que lo establecido es de al menos 35 horas de formación práctica en bloque y por lo tanto continuada. Sin embargo así no se está dando en algunas residencias, como Vizcaya, donde se ha dado esta formación de forma discontinua en el tiempo, cuando el personal tenía asignado el tren y en algunos casos a varios maquinistas a la vez contabilizándoseles a todos el total de las horas de conducción cuando cada uno conducía un tiempo reducido del trayecto del tren.
- **Exceso de jornada de los maquinistas en trenes turísticos.**
Se está permitiendo y fomentando por la Dirección la realización, en los trenes turísticos, de jornadas superiores a las establecidas en el artículo n.º 98 de la Normativa Laboral por el personal de conducción, alcanzándose en muchos casos las 12 horas de jornada diarias.
- **Deficiencias de diseño en las unidades 2700-2900.**
La carencia de espejos de estas unidades dificulta mucho la comprobación de la finalización de las operaciones del tren. Consideramos que las cámaras externas deberían ser adicionales a los espejos y no sustitutivas de los mismos. La visión de estas cámaras se elimina inmediatamente tras la orden de cierre de puertas generándose el riesgo de que se pueda llevar a algún viajero a rastras si le engancha alguna puerta, además de la posibilidad de que se puede dejar a viajeros en tierra. Además el campo de visión que ofrecen las cámaras es prácticamente el espacio que ocupa el tren y, por lo tanto, muy inferior al que ofrecen los espejos. Otro problema añadido es el empañado de las cámaras, frecuente especialmente con el frío, que las inhabilita.
También el alumbrado de corto alcance no es operativo por su escasa iluminación, por lo cual hay que circular siempre con el de largo alcance con el riesgo de deslumbramiento que ello genera. Aunque el de largo alcance también es muy escaso, como ocurre con las unidades 3800, debido al cristal que lleva delante de los focos el cual reduce luminosidad a los focos; lo anterior se puede comprobar fácilmente con las unidades en las que alumbran directamente los focos sin ningún cristal delante, las cuales tienen mucho mejor alumbrado, como ejemplos tenemos las 3600, las 1900 y las 1600.
El sistema de cierre de cuadradillo de las cabinas es muy poco seguro ya que cualquiera lo tiene y, por lo tanto, puede entrar en las mismas personal ajeno al tren.
- **Falta de visibilidad en andenes por la falta de mantenimiento adecuado de las instalaciones (espejos, etc.).**
Falta de visibilidad en los andenes debido a que no hay mantenimiento de los espejos. Esta falta de mantenimiento genera suciedad, su empañamiento, su mal estado como en Matueca y Robles, que estén rotos como en Valdepielago y Robles, o que falten como por ejemplo en Cerdido y en Hospitales.

El espejo del apeadero de Colegio está en muy mal estado, no se puede ver nada del andén y por tanto está inútil.

No se han instalado dispositivos anti empañado tal y como nos dijo la Dirección que se iba a hacer. De todo esto se informó por escrito el 9 de julio de 2009.

Para solucionar los problemas de suciedad, empañado y de visibilidad proponemos la instalación de monitores que ofrezcan una imagen de atrás hacia adelante del tren en los apeaderos en curva.

- **Personal apto para la conducción de vehículos ferroviarios sin la categoría de maquinista y la regulación de sus aptitudes psicofísicas.**

Hay personal que está realizando labores de conducción sin cumplir los requisitos establecidos en la reglamentación, como son: haber superado las correspondientes pruebas psicofísicas, tener la categoría de maquinista y el conocimiento de la línea desde como mínimo un año, habiendo sido examinados de la línea y del material por el personal establecido a tal fin. Lo anterior, es decir el incumplimiento de los requisitos establecidos, es el caso de los técnicos de León, Cantabria y Asturias.

- **Personal habilitado para la conducción restringida en talleres.**

En Cartagena el personal de talleres, habilitado en conducción restringida para la realización de maniobras dentro del taller y del depósito, efectúan estas labores de conducción incorporándose a las vías de circulación, incumpliendo por tanto la reglamentación.

- **Deficiente mantenimiento de vía e instalaciones de seguridad por existencia de maleza, abundancia de garrotes, falta de visibilidad de señales, etc.**

Hay deficiencias en el mantenimiento de la vía con trincheras en mal estado, maleza que tapa señales, garrotes y baches en la vía por falta de reparación. En el caso de trincheras en mal estado envíe un escrito el 6 de marzo del 2009, tal y como me solicitó el anterior Director General de Infraestructuras con una relación del tramo Ferrol-Oviedo, y en el caso de deficiencias en la visualización de señales envié una relación con fecha 30 de octubre del 2009. Después de más de un año no ha habido ningún cambio en contra de las recomendaciones efectuadas por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios del Ministerio de Fomento, como en el caso del accidente del 12 de diciembre del 2009.

- **Falta de carteles en las señales o carteles borrados.**

Debido a la importancia que tiene para la seguridad en la circulación la identificación correcta de las señales solicitamos que se revisen todos los carteles de las señales procediéndose a instalar los carteles que falten o a pintar los que se hayan borrado o tengan dificultades para su identificación. Como muestra decir que las señales indicadoras de las señales S1/1 y S1/3 de Virgen de la Peña tienen los carteles borrados tal y como se comunicó por escrito.

- **Incorrecta aplicación y regulación del agente único.**

El establecimiento de los tramos por los que se puede circular en régimen de Agente Único se ha establecido por nota informativa y no por consigna como debería de haberse establecido.

Además con la aplicación de forma indiscriminada de la circulación en régimen de Agente Único existen artículos del Reglamento de Circulación que se están incumpliendo, concretamente todos los relacionados con la orden de marcha (2-14-00, 3-00-12, 3-03-06 y 3-04-079).

Añadir que en Bloqueo Telefónico el artículo 3-10-04 correspondiente a estaciones de servicio intermitente también se incumple, por lo tanto solicitamos se regule de forma correcta.

Además en muchos casos los Puestos de Mando incumplen las Consignas del Agente Único, tal y como ocurrió con el Puesto de Mando de Santander el 29 de septiembre del 2010 que permitió la circulación de trenes en régimen de Agente Único en el trayecto entre Torrelavega y Barreda, en el cual se había establecido vía única temporal; hemos de decir que en este trayecto a contravía no existen balizas de Asfa ni siquiera en la señal de entrada, de esto tenía conocimiento el Puesto de Mando y aún así lo permitió poniendo en peligro la seguridad; esto fue comunicado por escrito el 18 de octubre de 2010.

- **Regulación de la actuación ante un paso indebidamente cerrado.**

Sigue sin regularse la actuación ante un paso indebidamente cerrado en régimen de Agente Único y no está clara su regulación tal y como afirma la Dirección en el caso de un paso a nivel que no cierre ni por proximidad. En este caso se establece que será cerrado de forma manual o cubierto por un agente si es posible (es decir cierre físico del paso), en el caso de que no haya personal para cubrirlo no está garantizado que aunque se hubieran detenido los vehículos de la carretera no se puedan poner en marcha antes de que el tren haya rebasado el paso con el consiguiente riesgo de arrollamiento.

- **Relación de deficiencias en instalaciones de seguridad con fecha 30 de octubre del 2009.**

Envié un escrito con una relación de las deficiencias en las instalaciones de seguridad el 30 de octubre de 2009 sin que hasta la fecha se haya arreglado prácticamente nada.

- **Comités Zonales de Seguridad en la Circulación celebrados los días 24 y 25 de marzo del 2010.** En estos comités zonales los representantes de Semata propusieron una serie de puntos que fueron recordados por mí en escritos de fecha 31 de agosto de 2010 y dirigidos al Secretario de los Comités Zonales y al Gerente de los Puestos de Mando sin que se haya hecho nada hasta la fecha.

- **Pasos a nivel.**

Sigue habiendo problemas con algunos pasos a nivel que fallan con mucha frecuencia, como por ejemplo ocurre con los pasos 23, 6 y 5 de Aranguren Balmaseda y Balmaseda Bilbao. Circunstancia denunciada en los Comités Zonales correspondientes.

En el ramal de Irauregui a Luchana hay dos pasos a nivel que llevan al menos tres meses averiados, pasos a nivel que tienen mucha circulación de vehículos con el peligro que trae consigo. En concreto son el paso de clase B situado en el pk 1/350, adscrito a la estación de Irauregui (paso a nivel de frecuente paso de vehículos por obras en una carretera) y que señala en rojo y el paso de clase C de las Delicias II, adscrito a la estación de Irauregui, situado en el pk 2/070,

con señalización apagada. Los maquinistas comunican diariamente las averías de estos pasos sin que se haga nada para repararlos.

En la línea de Cartagena a los Nietos concretamente el paso a nivel que se encuentra en la estación de la Unión cierra cuando el tren se encuentra estacionado en la estación con el consiguiente riesgo de arrollamiento en caso de que se alargue la frenada del tren al encontrarse el paso a nivel contiguo al andén.

Solicitamos que todas estas deficientes se solucionen a la mayor brevedad.

- **Comunicaciones muy deficientes.**

Las comunicaciones son prácticamente inexistentes en algunos tramos, ni a través de la emisora ni por el teléfono, como ocurre en Vizcaya entre Aranguren y Balmaseda y Balmaseda y Bilbao.

Además la comunicación entre el CTC-Puesto de Mando del Berrón y las circulaciones en Asturias es muy deficiente.

- **Manual abreviado de conducción de trenes.** Con escrito de fecha 21 de mayo de 2009 solicité se entregara a los maquinistas un manual abreviado de conducción de trenes actualizado ya que se ha incorporado material nuevo y ha sufrido reformas el que ya existía desde que se nos entregó el anterior manual.

- **Linternas operativas.** Continúa sin haber recibido linternas operativas el personal de conducción.

- **Teléfonos.** Solicitamos se entregue a los maquinistas que así lo soliciten teléfonos de empresa con una tarjeta para doble número de teléfono. El sindicato ha realizado una consulta con Vodafone y ésta nos ha contestado que es posible. Así se evitaría que el personal lleve dos teléfonos, circunstancia que impide que muchos maquinistas acepten el teléfono y, por tanto, que reduce la posibilidad de comunicación entre los Puestos de Mando y los maquinistas.



Fdo.: Luis Ángel Alonso Rodríguez
Coordinador de Normativa y Seguridad en la circulación de SEMAF