



Cuestión de resiliencia

La seguridad ferroviaria

La seguridad ferroviaria se caracteriza por estar siempre en constante evolución. Una evolución derivada del aprendizaje continuo y motivada por la necesidad de adaptación del sector ferroviario a los avances tecnológicos y a las coyunturas sociales y culturales del momento. La llegada de la covid-19 y la crisis sanitaria derivada, han supuesto un nuevo reto para un sector altamente resiliente, que ha sabido adaptarse a los nuevos condicionantes con rapidez y con garantías de seguridad.

■ *Texto: ESTEFANÍA CORTÉS RAMÍREZ. Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria*

Marzo de 2020 supuso

un punto de inflexión, tanto en el ámbito nacional como internacional. La llegada de la covid-19 ponía en jaque a nuestro país, provocando la imposición del estado de alarma y de numerosas restricciones por motivos sanitarios, que implicaban efectos colaterales en otros sectores, los cuales debían abordarse con celeridad para aligerar los efectos de la crisis sanitaria.

En el ámbito ferroviario, aunque los servicios de viajeros se vieron reducidos debido a las restricciones de movilidad impuestas a los ciudadanos, todavía era necesario garantizar servicios esenciales, incluyendo también el tráfico de mercancías que garantizaban el abastecimiento en determinados ámbitos. Incluso se impulsó la creación de soluciones alternativas para luchar contra la covid-19 y sus efectos, como los trenes medicalizados.

Garantizar servicios

Para poder garantizar estos servicios, era necesario realizar reformas normativas, ya que, con los nuevos condicionantes en la mano, las normas que se utilizaban hasta el momento para regular la circulación ferroviaria con garantías de seguridad, eran muy difíciles de alcanzar por los operadores. Este hecho provocó que, desde la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (en adelante AESF), se generara una intensísima actividad normativa y regulatoria que permitiera que el sector ferroviario pudiera seguir funcionando y prestando sus servicios a la ciudadanía. Como primera dificultad a superar surgía cómo garantizar la vigencia de los títulos de personal ferroviario contemplados en la

Orden FOM/2872/2010, que impone que el personal que realice funciones de seguridad en el ámbito ferroviario debe contar con el debido título habilitante. Para el mantenimiento de estos títulos se requiere la realización de reciclajes formativos periódicos, realizados en centros de formación homologados, y disponer de un certificado de aptitud psicofísica en vigor, otorgado por un centro médico homologado.

Sin embargo, la vigencia del estado de alarma limitaba las posibilidades de la formación ferroviaria que, hasta la fecha, debido a la naturaleza fundamentalmente práctica de la misma, se realizaba de forma presencial, así como la posibilidad de realizar los reconocimientos médicos y psicológicos necesarios para poder renovar la aptitud psicofísica del personal. Esto podría implicar que un número significativo de personal ferroviario perdiera la vigencia de su título habilitante ante la imposibilidad de renovar sus certificados de aptitud psicofísica o de realizar el reciclaje formativo pertinente. Y esta situación, a su vez, podría traducirse en una afección muy importante del sector, ya que este personal no podría realizar sus funciones. Por tanto, era necesario aplicar medidas extraordinarias que permitieran la adaptación del sector a esta nueva situación.

Esta medida extraordinaria se materializó con la publicación de la Orden TMA/245/2020, de 17 de marzo, por la que se disponían medidas para el mantenimiento del tráfico ferroviario. Impulsada desde la AESF, esta orden permitía, para aquellos títulos que perdieran su vigencia desde el inicio del estado de alarma hasta un mes después de su finalización, prorrogar su vigencia de manera automática hasta tres

meses después del levantamiento del estado de alarma.

En el caso de los maquinistas, las medidas adoptadas, en cuanto a la validez de sus títulos habilitantes, fue necesario coordinarlas a nivel europeo, ya que el modelo de certificación de maquinistas viene impuesto en la Directiva 2007/59/CE sobre la certificación de maquinistas de trenes de la CE, debido a que el personal de conducción es una figura directamente implicada en la interoperabilidad de los trenes a lo largo del territorio de la UE.

A pesar de la flexibilización que permitía la publicación de la orden anterior, en algunos casos, seguía siendo necesario realizar reconocimientos psicofísicos al personal ferroviario. Por ejemplo, personas que hubieran estado apartadas de su puesto de trabajo por bajas prolongadas que fueran a retomar sus funciones o, incluso, personas que hubieran estado afectadas por la covid-19 y fuera necesario medir las consecuencias del virus para su incorporación al trabajo. Para permitir desarrollar estos reconocimientos con mayor flexibilidad, dadas las limitaciones a las que se enfrentaban los centros médicos homologados y las restricciones de movilidad de los ciudadanos, la AESF publicaba la Recomendación Técnica Temporal 6/2020, con el objeto de recomendar a los centros médicos homologados posibles pautas de actuación que permitieran llevar a cabo estos reconocimientos inaplazables de una forma más flexible. Por ejemplo, los centros podían valorar reducir el alcance de las pruebas a realizar según el caso concreto o, incluso, realizar valoraciones por medios telemáticos cuando fuera compatible. En el caso de que se realizaran reconocimientos en estas condiciones, también se recomendaba limitar

su validez a periodos más reducidos, de forma que se hiciera un reconocimiento completo una vez superada la crisis sanitaria.

Formación de profesionales

Solventada la cuestión de la validez de los títulos habilitantes, había que buscar soluciones a otro problema no menor: la formación del personal ferroviario. Los trabajadores del sector son de una importancia vital, ya que constituyen una pieza clave para el desarrollo y la liberalización del sector ferroviario. Y, para la incorporación de nuevos profesionales o para la ampliación de las competencias de los que ya realizan trabajos en este sector, resulta imprescindible la formación ferroviaria.

En primer lugar, había que solucionar como compatibilizar la formación del personal que, disponiendo de título habilitante, debía completar su formación para poder garantizar los servicios esenciales. Por ejemplo, maquinistas que necesitaban formarse en nuevas líneas para poder prestar dichos servicios, como el refuerzo en los servicios de Cercanías para evitar la concentración de viajeros. Para estos casos era necesario establecer excep-

ciones a las limitaciones impuestas por el estado de alarma, con el que se suspendían las actividades formativas presenciales. Desde la AESF se impulsaba la tramitación de la Orden TMA/379/2020, que recogía excepciones para la formación presencial del personal ferroviario que pasase a reforzar la prestación de los servicios esenciales y las condiciones que debían de cumplirse.

En segundo lugar, para evitar futuros cuellos de botella en la formación que, a la larga, pudieran provocar una ineficiencia del sector ferroviario, la formación debía continuar para aquellas personas que, o bien necesitaban acceder a un título habilitante por primera vez, o bien para aquellos que, estando ya dentro del sector, necesitaban ampliar su formación para circular por nuevas líneas, conducir nuevo material rodante, cambiar de ámbitos operativos o realizar sus reciclajes formativos. Hasta la fecha, la formación ferroviaria siempre se había realizado de forma presencial, debido en parte a su naturaleza fundamentalmente práctica. Sin embargo, la llegada de la covid-19 obligaba a romper con esquemas y rutinas establecidas y, por tanto, si quería evitarse un futuro bloqueo

del sector ferroviario, debían de buscarse nuevas fórmulas, nuevos prismas que permitieran continuar con la formación ferroviaria, pero siempre bajo el riguroso cumplimiento de los estándares de calidad garantes de que el personal formado está preparado para el ejercicio de las funciones implícitas de su puesto de trabajo en condiciones de seguridad. La AESF, como administración encargada de la homologación de los centros de formación del personal ferroviario, debía definir las condiciones para el desarrollo de la formación no presencial. Todo un reto si tenemos en cuenta que no existían experiencias previas consolidadas de formación a distancia ni se había regulado con anterioridad. Mediante la Resolución 6/2020, la AESF publicaba las reglas para poder llevar a cabo este tipo de formación que, aunque nunca podría cubrir cursos completos, pues en el ámbito ferroviario siempre hay aspectos prácticos que solo pueden aprenderse *in situ*, sí que permitían seguir avanzando en medio de la crisis sanitaria. En esta resolución se definían los criterios y las condiciones de autorización de este tipo de cursos, que se configuraban, a su vez, como criterios a seguir en



la intensa actividad inspectora que se está llevando a cabo desde la AESF sobre los cursos *online* que, desde hace unos meses, están realizando los centros de formación homologados.

En medio de toda esta vorágine administrativa, seguían funcionando los servicios esenciales ferroviarios. Lo cual implicaba que profesionales del sector, a pesar de las amenazas de la covid-19, se presentaban cada día en su puesto de trabajo para asegurar la continuidad del transporte por ferrocarril. Esto, a su vez se traducía en entidades ferroviarias comprometidas con la salud laboral de sus trabajadores. Con el objetivo de ayudar a dichas entidades a adoptar medidas suficientes que protegieran a sus empleados en su puesto de trabajo, la AESF publicaba la Recomendación Técnica Temporal 1/2020 donde se recordaba la necesidad de adoptar protocolos de protección frente al contagio en las dependencias necesarias para la circulación: salas de regulación de los puestos de mando, gabinetes de circulación, centros de gestión y cabinas de conducción. Se recomendaba también restringir las actividades no imprescindibles como la formación práctica de maquinistas, que requieren la ocupación compartida de espacios reducidos de trabajo durante largos periodos, para disminuir así las posibilidades de contagio.

En esta línea se publicaba también la Recomendación Técnica Temporal 4/2020, ya que, según lo dispuesto en el Reglamento de Circulación Ferroviaria, norma que define las reglas de la operación ferroviaria, es necesario que, cuando la infraestructura carezca de un sistema de protección del tren o cuando durante el trayecto se produzca una anomalía en el tren que impida la circulación con el sistema de protección com-

patible con la infraestructura, el maquinista circule con una segunda persona debidamente habilitada que le ayude a verificar la orden de las señales, salvo que la empresa ferroviaria determine otro procedimiento que mitigue el riesgo generado de forma efectiva y dicho procedimiento sea autorizado por la AESF. Con la publicación de esta recomendación se proponía a las empresas que, para la prestación de los servicios esenciales, hicieran uso de esta posibilidad de excepción, generalmente no utilizada, para evitar la presencia de más de una persona en cabina. En ella se indicaban las pautas consideradas adecuadas para disminuir los riesgos en la circulación como la disminución drástica de la velocidad o aumentar la frecuencia de descanso de los maquinistas ante la mayor atención requerida, entre otras.

Mantenimiento del material rodante

La crisis sanitaria dificultaba también cumplir con los planes de mantenimiento del material rodante ferroviario. Por ello, en aquel material que fuera necesario para la prestación de los servicios básicos, fue primordial permitir cambios provisionales en la ejecución de sus planes de mantenimiento, bien porque se aumentara el plazo para que el material se sometiera a la intervención de mantenimiento o bien porque se redujeran las operaciones de mantenimiento a efectuar. Además, también fue necesario introducir medidas que flexibilizaran la actuación de los centros de mantenimiento homologados como, por ejemplo, realizar operaciones de mantenimiento que superaran el rango inicial de intervención para las cuales estaban homologadas, el uso de instalaciones que estuvieran fuera del alcance de la homologación,

Las normas que se utilizaban hasta el momento para regular la circulación ferroviaria con garantías de seguridad eran muy difíciles de alcanzar por los operadores

o la prórroga de la validez de las homologaciones que caducaran durante la vigencia del estado de alarma. Para ello, la AESF definía las medidas de flexibilización a través de la Orden TMA/311/2020.

Adaptación a la nueva normalidad

Una vez finalizado el estado de alarma, el sector ferroviario, como el resto de sectores de nuestro país, debería comenzar el proceso de adaptación hacia una nueva normalidad en la que todavía estarían presentes la incertidumbre y las condiciones de distanciamiento social e higiene que requiere una sociedad responsable que sigue conviviendo con la amenaza de la covid-19. Poco a poco se irán aumentando servicios y frecuencias en función de la demanda. Para ello, las entidades ferroviarias han realizado y continuarán realizando un duro esfuerzo para garantizar que dichos servicios se presten con las mayores garantías para sus usuarios y trabajadores. Sin dudarlo, los profesionales del sector ferroviario merecen el reconocimiento de la ciudadanía, ya que su esfuerzo y compromiso han permitido no solo la prestación de los servicios esenciales durante la crisis, sino también que el transporte por ferrocarril siga manteniéndose como uno de los modos de transporte más importantes y seguros de nuestro país. ■