

Hacia el ferrocarril del futuro: Más que un sindicato



La estrategia global de sostenibilidad, plasmada en los ODS de la agenda 2030, señala el ferrocarril como el medio de transporte del futuro. Tanto para las mercancías como para los viajeros, el sistema ferroviario se va a seguir potenciando, modernizando y extendiendo en todos los territorios y diferentes ámbitos.

En unos días SEMAF, Sindicato de Maquinistas, celebra su XIV Congreso justo el año en que se cumple su 35 aniversario. Dilatada trayectoria que le introduce en la madurez, pero a su vez edad de juventud y vigorosidad en sus posiciones.

El congreso será un encuentro en el que se va a abordar la posición del maquinista, principal agente del ecosistema ferroviario, respecto al escenario al que se encamina el Ferrocarril. Bajo el lema "Hacia el ferrocarril del Futuro" se trazarán las líneas de cómo será el maquinista, cómo pensamos debe ser el ferrocarril, cuáles son los pilares del sistema y del colectivo que hay que fortalecer y qué retos debe afrontar el sistema ferroviario.

El maquinista del futuro

La figura del maquinista se encamina a una gran y **continua profesionalización**. Las **responsabilidades** que exige tener el **conocimiento** del vehículo, de la normativa de circulación, de la infraestructura y de los sistemas de seguridad y protección, sitúan al maquinista como piedra angular del ecosistema. Una figura imprescindible ya que es el único agente que tiene que interactuar con el resto de los componentes, tecnologías y sistemas para el desarrollo de la operación. Incluso si alguno falla (cualquiera) es el único con

capacidad para continuar con el proceso en condiciones degradadas y finalizarlo exitosamente.

El ejercicio de la actividad requiere en segundos del procesamiento de un gran volumen de información, procedimientos, manuales y normativa, y **tomar decisiones** clave para el éxito de la operación, bien en condiciones normales bien en degradadas, haciéndose máximo responsable de la eficacia y seguridad de ésta.

Por ello, el ejercicio de la profesión requerirá una **formación continua**, un profesional **moderno**, estar al día de las últimas tecnologías del tren y de los sistemas. Profundizar en el desarrollo de **habilidades para trabajar bajo presión** y estar preparado para ser capaz de sacar adelante la operación bajo cualquier circunstancia.

Además, un **profesional interesado en participar en los** proyectos internacionales que se avecinan.

Cómo vemos el ferrocarril del futuro

El tren es un medio de transporte **sostenible** y respetuoso con el medio ambiente. Esta característica debe fomentar la sustitución de otros medios de transporte por el ferrocarril. Pero, para ello, es necesario mejorar su **extensión** en el territorio, su **accesibilidad**, su **asequibilidad** y, lo más importante, no perder la referencia de que el ferrocarril es un **servicio público, un ecualizador social**. El precio para desplazarse en tren no debería ser una barrera para ningún usuario.

El sistema ha de experimentar una **modernización** que contribuya a la **agilidad de la operación**. La obsolescencia y dejación de multitud de líneas e infraestructuras hace que el trayecto requiera el doble de tiempo que realizarlo en vehículo particular. Lo que expulsa a los usuarios del tren, y la administración termina por suprimir el tráfico, aduciendo a su baja utilización. Se oculta el foco del problema, que no reside en el bajo interés del usuario por el ferrocarril sino en el deficiente funcionamiento de éste. Y eso hay que corregirlo para permitir al pasajero volver a este medio de transporte.

Por lo que la modernización debe propiciar que el servicio ferroviario sea **frecuente, rápido y reduzca tiempos** para facilitar y mejorar la vida del usuario.

Los pilares del sistema y del colectivo

La seguridad es el pilar principal de toda la operación. Y cada vez hay que elevar su grado de aplicación. Creemos en la creación de comités de investigación de accidentes multidisciplinares e independientes. Es vital que la AESF cuente con los recursos económicos y humanos adecuados para que tenga un papel más activo en la supervisión de los Sistemas de Gestión de Seguridad de las compañías privadas (con objetivos más orientados a los resultados económicos).

La toma de **decisiones relacionadas con la seguridad** debe estar amparada por una **normativa justa que proteja a los profesionales** en su aplicación. No puede suceder que un profesional se someta a una presión para llevar a cabo la operación en detrimento de la seguridad. Y como se ha mencionado antes más si cabe en el maquinista que es quien ha de tomar decisiones sobre todos los elementos de la operación: condiciones del vehículo

(sistemas y mecánica), condiciones de la infraestructura, condiciones de los sistemas de protección, condiciones de circulación, de las comunicaciones...

El ferrocarril frente a otros medios es considerado como un **transporte de calidad**: cómodo, amplio, accesible... El pasaje no puede ser objeto de una mercantilización del centímetro cúbico. Hay que evitar que a los viajeros sean tratados como mercancías.

Apostar por la **rentabilidad social** del ferrocarril, que a medio plazo genera crecimiento social y económico en las zonas donde se implanta. La **recuperación de circulaciones**, el restablecimiento y **aumento de las conexiones** de los núcleos poblacionales que han ido viendo como el tren se alejaba de ellos. Para ello, las compañías han de **contar con los profesionales necesarios** que posibiliten mantener el equilibrio para ofrecer el servicio.

De manera similar a la que sucede con otros colectivos profesionales, se debe establecer un **marco profesional que homogeneice las condiciones** de la profesión, frente a la diversificación de operadoras a la que nos aboca el futuro. Condiciones que mantengan el **reconocimiento** a la gran responsabilidad de su ejercicio y que garanticen su desempeño respetando la normativa establecida en pos de la seguridad.

Qué retos va a afrontar el ferrocarril

La internacionalización de las compañías ferroviarias y la extensión de **la liberalización** del sector va a modificar notablemente el escenario actual.

Dentro de cada territorio la medida pretende impulsar la utilización del ferrocarril 'Aumentando el pastel a repartir' según palabras de técnicos de ADIF. Hay que poner toda la atención para que esto se produzca según lo planificado y no suponga un nuevo fracaso.

Hoy ya es una realidad poder ejercer la profesión en otro país diferente, fruto de los **proyectos internacionales** de las compañías, un hecho que se va a incrementar paulatinamente. Aumentarán los **tráficos internacionales** y cada vez cobra mayor sentido que se establezca un marco legal que haga posible utilizar un mismo idioma común entre maquinistas y reguladores como ocurre en la aviación.

El ferrocarril tiene el reto de **resolver las cuestiones técnicas para llegar a todos los rincones**, apostando por la sostenibilidad, por su capacidad para transportar a un gran número de viajeros y mercancías ágilmente y con numerosas frecuencias. Acercando a las pequeñas poblaciones, haciendo posible a la sociedad descentralizarse de las grandes urbes, y servir de vehículo de integración.

De esta manera, los posibles casos de descentralización de los servicios ferroviarios tienen que producirse siempre que conlleven una mejora en la calidad y seguridad del servicio. Con las garantías establecidas en las ETI europeas y manteniéndose en la RFIG, para mejorar la coordinación e interoperación del tren entre los territorios del Estado.

La gestión de los **recursos humanos** del sistema ferroviario tiene el reto de avanzar en el establecimiento de las **políticas sociales** como son los planes de igualdad y las medidas que posibiliten en todas las residencias la conciliación familiar.

La profesión ha de hacer un esfuerzo para estar **presente en todos los foros y órganos administrativos**, nacionales e internacionales, desde donde se regulan las medidas del

sector. Actualmente, desde SEMAF presidimos el ALE, unión de sindicatos europeos de maquinistas, vehículo imprescindible para tener cabida en estos foros.

Un gran reto del colectivo de conducción es hacer consciente al resto de agentes del sistema de **la importancia de la consideración del factor humano** dentro del desarrollo de sistemas de conducción autónoma, en la regulación europea. En este sentido SEMAF está participando en los grupos de trabajo de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA), contribuyendo a diseñar este sistema para ser supervisado por el maquinista, siendo en todo momento garante de su correcto funcionamiento y haciéndose cargo inmediatamente del mismo ante cualquier situación que lo requiera.