

SR. DIRECTOR DEL DIARIO “LA RAZÓN”
D. Francisco Marhuenda García

Madrid, 25 de marzo de 2008

Sr. Marhuenda:

El pasado día 21 de marzo se publicó en su diario un artículo relativo al personal que realiza la conducción de los trenes de alta velocidad en la línea Madrid – Barcelona.

Queremos pensar que el contenido de dicho artículo se debe a que la “información” publicada no ha sido debidamente contrastada y verificada por el autor del mismo, D. Fernando Cancio, dado que está plagado de falsedades, algunas de las cuales paso a enumerarle a continuación, empezando por el titular del artículo, cuya redacción se ha realizado, indudablemente, con la intención injustificable de generar una alarma social, sin que exista para ello causa objetiva alguna, como se desprende de los datos irrefutables que se aportan:

- ***“Ocho de cada diez AVE a Barcelona están en manos de maquinistas no cualificados”.***

Todo el personal de Renfe – Operadora que conduce vehículos ferroviarios, tanto en la línea Madrid – Barcelona como en el resto de las líneas, cumple escrupulosamente, como no puede ser de otra forma, los requisitos exigidos para realizar dicha conducción.

- ***“Todos los maquinistas que quieran dar el salto a la conducción de un AVE deberán pasar un curso de cinco meses. Todo en aras de la seguridad”.***

Los maquinistas no tienen que “saltar” para acceder a la conducción de trenes AVE o de cualquier otro tren. Sí tienen que realizar, y superar, diferentes cursos que, como mínimo, comprenderán la habilitación de los vehículos que deban conducir y de las infraestructuras por las que circulen los mismos. Los planes de formación para la obtención de todas las habilitaciones están aprobados por la Dirección General de Ferrocarriles y son idénticos en contenido y duración para todo el personal que los realiza, independientemente de su categoría laboral y de la Empresa a la que se pertenezca.

- **Los maquinistas que ostentan la categoría de jefe de tren–mando intermedio (sic) son los capacitados para la alta velocidad. Esta norma está por encima de una orden ministerial.**

Las categorías laborales capacitadas en Renfe – Operadora para tener a su cargo el funcionamiento, manejo y conducción de locomotoras y vehículos autopropulsados son: Mando Intermedio Maquinista Jefe del Tren, Maquinista Principal, Maquinista, y Ayudante de Maquinista Autorizado. Esta es una norma laboral de Renfe – Operadora que no está por encima de una orden ministerial ni de ninguna otra regulación legal. En cualquier caso, ni en la normativa legal ni en la laboral existe regulación alguna que impida que el personal de cualquiera de las categorías antes mencionadas realice la conducción de trenes de alta velocidad.

El Convenio Colectivo vigente, suscrito por todos los sindicatos con representación en el Comité General de Empresa, recoge con absoluta claridad la posibilidad de que los maquinistas realicen servicios de alta velocidad por vías de ancho UIC.

Por otro lado, hay que señalar que no todo el personal perteneciente a la categoría de Mando Intermedio Maquinista Jefe del Tren ha contado con la capacitación necesaria para realizar la conducción de trenes de alta velocidad, habiendo prestado servicio desde la creación de dicha categoría hasta la actualidad en la conducción de trenes por vías de las denominadas “convencionales” a velocidades no superiores a 200 km/h.

Por el contrario, hay Maquinistas Principales y Maquinistas que han venido realizando la conducción de trenes por la línea Madrid – Barcelona (inicialmente hasta Lleida y posteriormente hasta Tarragona), desde hace más de tres años, al contar con la capacitación necesaria para conducir vehículos ferroviarios por esa línea a una velocidad de 250 km/h.

- ***“(…), eligieron a los “ascendibles” entre los depósitos en los que están los trabajadores más antiguos, como por ejemplo Fuencarral (Madrid) y Barcelona, evitando que otros pudieran beneficiarse de dicho ascenso.”***

El Convenio Colectivo vigente establece lo siguiente: *“Los maquinistas que realicen servicios que sean sustituidos por la incorporación de nuevos productos tendrán preferencia para acceder a los mismos”*. Este precepto se ha cumplido escrupulosamente en todos los casos en que los nuevos servicios de alta velocidad han sustituido a los que se venían realizando con anterioridad. De hecho, técnicamente, no son los maquinistas los que se incorporan a los nuevos trenes, sino los nuevos vehículos los que se incorporan a los gráficos de trabajo del personal de las residencias afectadas junto con el resto de servicios que corresponden a los mismos, es decir, no han sido elegidos, sino que les han asignado nuevos vehículos para continuar realizando el trabajo que venían desempeñando anteriormente.

El personal que realiza los trenes no es personal “ascendible”, puesto que, como ya se ha señalado anteriormente, pueden perfectamente realizar los servicios, como así se está haciendo, con su categoría actual, con las condiciones laborales y económicas correspondientes a cada categoría, tal como ha quedado recogido en el Convenio Colectivo vigente.

Además de las residencias de Fuencarral (Madrid) y Barcelona, también se han incorporado a los gráficos de trabajo de maquinistas vehículos de alta velocidad en otras muchas residencias, como Zaragoza, Málaga, Córdoba, Sevilla, Atocha (Madrid), Cerro Negro (Madrid) o Puertollano.

- ***“CURSOS PARA CONDUCIR A 300 KM/H”***

Los cursos para obtener las habilitaciones para conducir vehículos de alta velocidad y para conducir por infraestructuras acondicionadas para la circulación de vehículos de alta velocidad son exactamente los mismos, con idéntica duración y pruebas teóricas y prácticas para todo el personal que quiera obtener dicha habilitación, independientemente de la categoría laboral que tenga.

La única diferencia en la formación entre un Mando Intermedio Maquinista Jefe del Tren y el resto de categorías de conducción son los cursos relativos a la propia categoría de Mando Intermedio, cuyas funciones nada tienen que ver con la conducción propiamente dicha, sino que se añaden a las funciones de conducción para este personal.

La falta de argumentos objetivos para poder encuadrar el tema objeto del artículo en el encabezado del mismo, **"EL CAOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS: UN MES DE ALTA VELOCIDAD EN BARCELONA"**, no justifica, en modo alguno, poner en cuestión de manera gratuita la responsabilidad de las personas implicadas en la puesta en marcha de un servicio de gran importancia para nuestra sociedad y la profesionalidad de un Colectivo que, como se demuestra cada día con la circulación de miles de trenes que transportan a millones de viajeros, cumple sus cometidos con la máxima eficacia y, muy especialmente, en materia de seguridad en la circulación, entendiéndose que este es un valor esencial que proporciona nuestro modo de transporte, como así lo demuestran los datos de accidentalidad en el transporte ferroviario.

El trasfondo que se desprende del encabezado del artículo no supone ninguna justificación para legitimar la mentira y el insulto a un Colectivo Profesional con el objetivo único de generar una alarma social absolutamente injustificada e injustificable, como lo demuestra el éxito indudable de los nuevos servicios de alta velocidad, con un nivel mínimo de incidencias desde su puesta en funcionamiento.

Cualquier reflexión medianamente razonable llevaría a la conclusión de que nadie, ya sea Presidente del Gobierno, Ministra, Secretario de Estado, Presidente de Renfe – Operadora o Adif, Director, Jefe, Técnico, Mando Intermedio Maquinista Jefe del Tren, Maquinista, operario de infraestructura, de talleres o cualquier otro tipo de cargo o profesional involucrado en el ferrocarril, asumiría el riesgo cierto de la posibilidad de un accidente en un tren que circula a 300 km/h con más de 800 pasajeros a bordo. Y que alguien ponga este hecho en cuestión de manera gratuita sólo puede calificarse como de auténtica barbaridad.

Si bien el pasado día 16 de febrero ya se publicaba en su diario, en otro artículo del mismo autor, una referencia a este asunto suscitando dudas en términos similares, entendemos que la gravedad de las afirmaciones contenidas en el artículo publicado la pasada semana exigen una rectificación, bien directamente por parte del autor del artículo, bien publicando la información veraz que le facilitamos en este escrito y que puede contrastar en documentos oficiales, o bien concediendo el ejercicio del derecho de rectificación, a la vista de la contundencia de los argumentos esgrimidos para demostrar la absoluta falsedad de todos y cada uno de los aspectos relacionados en el artículo.

Atentamente,

Fdo.: Santiago Pino Jiménez
SECRETARIO DE INFORMACIÓN Y PRENSA
S.E.M.A.F.

- * Se adjunta anexo con información sobre la regulación establecida en la Orden FOM 2520/2006, de 27 de julio, para la conducción de vehículos ferroviario por vías de la Red Ferroviaria de Interés General y en la Normativa Laboral vigente en Renfe – Operadora.