

SRA. DIRECTORA DE LA DIVISIÓN DE ADMINISTRACIÓN DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA**D^a. ISABEL DORREGO IGLESIAS**

Madrid a 6 de septiembre de 2019

Estimada señora:

Recibida comunicación acerca de la propuesta de modificación de la Orden FOM 2872/2010, de 5 de noviembre; al amparo del artículo 26.6 de la Ley 50/1997 de 27 de noviembre, formulamos las siguientes **alegaciones** que, desde el sindicato **SEMAF** debemos trasladarle:

PRIMERO. - Manifestamos nuestra más enérgica oposición a la modificación de la Orden FOM 2872/2010, de 5 de noviembre, así como la orden FOM 679/2015 de 9 de abril que la complementa, por los graves riesgos para la seguridad en la circulación del sistema ferroviario nacional que ello conlleva.

SEGUNDO. - Añadir una nueva **disposición adicional (“disposición adicional decimosexta”)** recogida en el proyecto de modificación, significa vulnerar gravemente los requisitos obligatorios mínimos establecidos en la Orden FOM 679/2015 en los puntos 1, 2 y 3 del artículo 30 en su nueva redacción recogida en el BOE núm. 94, de 20 de abril de 2015; para la Certificación de maquinistas. Licencia y certificados y sobre la duración de los programas formativos.

TERCERO. - Dichos requisitos fueron acordados en la Agencia de Seguridad Ferroviaria Europea EUAR, en el año 2015, y corroborados después en sede ministerial, con motivo de los contactos para la incorporación al ordenamiento jurídico interno español de la Directiva 2007/59/CE.

En este sentido se respetó por parte del Ministerio de Fomento lo pactado, con motivo del acuerdo de desconvocatoria de huelga de SEMAF, suscrito por parte del Secretario General de SEMAF y la entonces Secretaria General de Infraestructuras de dicho ministerio el 17 de julio de 2006 y que permitió la publicación con acuerdo, de la Orden FOM 2520/2006 de 27 de julio.

CUARTO. - La formación sobre los conocimientos recogidos para la homologación de los maquinistas es un pilar básico en el que se fundamenta la seguridad del sistema ferroviario y su degradación va en contra de lo contemplado en el Pilar Técnico del Cuarto Paquete Ferroviario, cuyo desarrollo normativo se está realizando en estos momentos.

QUINTO. - La directiva 2007/59/CE actualmente en proceso de revisión por aplicación del artículo 33 de la misma, establece en su artículo 2 que solo en las redes separadas funcionalmente del resto del sistema ferroviario pueden estar excluidos de la aplicación de esta Directiva.

SEXTO. - En aras a fomentar la interoperabilidad entre las diferentes redes y para evitar la generación de duplicidades en las habilitaciones del personal de conducción, en aquellas líneas o redes que no están separadas de la RFIG, la única formación reglada para los maquinistas debe ser la recogida en la legislación vigente ya mencionada; esto es Licencia de Maquinista y Diploma sobre aquellos conocimientos necesarios para el certificado de conducción de categoría B al completo, con un montante total de al menos 1150 horas.

Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios

SÉPTIMO. - Añadir una nueva **disposición transitoria (“disposición transitoria decimotercera”)** como la recogida en el proyecto de modificación, pone de manifiesto ignorar la realidad existente, entre otras, en la estación de Lleida Pirineus y en la línea de ancho métrico entre Basurto Hospital e Irauregi.

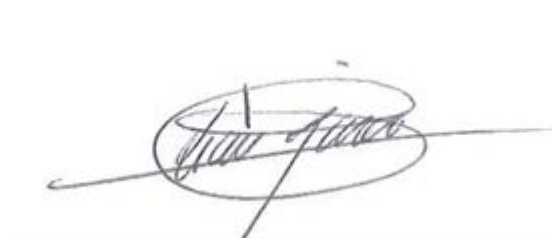
OCTAVO. - Que la estación de Lleida-Pirineus está ubicada en cuatro líneas, tres de ancho ibérico (línea 200, 220 y 206) y una de ancho internacional (línea 050) donde confluyen trenes de larga distancia, media distancia, alta velocidad y mercancías, muchos de estos últimos con mercancías peligrosas como metilato sódico, hidróxido sódico, ácido alquilsulfúrico, metilamina, entre otros y que solo en el tramo Lleida-Puigverd Artesa la media semanal de circulaciones es de doscientas, según datos suministrados por la CIAF en sus informes de 25 de noviembre de 2014 y 26 de julio de 2019, sobre conatos de colisión en la mencionada estación.

Que en la línea 240 en la factoría de SOLVAY de Martorell, y en la línea 238 en la Estación de Barcelona-Morrot y Puerto de Barcelona, al igual que en Lleida-Pirineus se comparten vías y sistema ferroviario, por lo que todo el personal de conducción que realice servicio por todas las líneas mencionadas deben disponer de la Licencia de Maquinista y Diploma sobre aquellos conocimientos necesarios para el certificado de conducción de categoría B, tanto de las empresas privadas, las del Grupo Renfe o de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, como ya mencionamos anteriormente, para evitar la generación de duplicidades en las habilitaciones, así como facilitar la interoperabilidad de las redes según se recoge en el Reglamento de Ejecución EU 2019/773 de 16 de mayo de 2019 sobre la ETI de explotación y gestión de tráfico.

NOVENO. - Que los Maquinistas que hoy en día realizan sus funciones en la línea entre Basurto Hospital e Irauregi, transferida al administrador de infraestructuras ferroviario del País Vasco (Euskal Trenbide Sarea), se encuentran todos en posesión de los títulos habilitantes recogidos en la Orden FOM 2872/2010 y 679/2015 por lo que reiteramos los mismos argumentos que para los que realizan servicio en la línea 206.

Por tanto, en atención a las alegaciones expuestas esperamos de ese Ministerio de Fomento la desestimación y retirada del proyecto de modificación de la Orden FOM 2872/2010.

Atentamente,



**Fdo.: Juan Jesús García Fraile
SECRETARIO GENERAL**



Tras la reunión mantenida en el seno del Ministerio de Fomento entre la Secretaria General de Infraestructuras y el Sindicato SEMAF, éste acuerda desconvocar la huelga convocada en Renfe-Operadora para los próximos días 18 y 19 de Julio de 2006.

Ambas partes acuerdan que es conveniente introducir modificaciones en el proyecto de Orden Ministerial sobre la homologación y habilitación del personal ferroviario relacionado con la seguridad, que actualmente se encuentra en su última fase de tramitación.

De las reuniones técnicas mantenidas en los últimos días se han identificado los puntos que deben ser objeto de precisiones o que deben ser perfeccionados. Como más importantes se han concretado los siguientes:

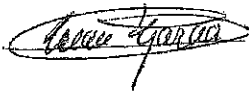
- Se incorpora la denominación de maquinista.
- Se redefine la actividad de maquinista no aludiendo el proyecto de orden a las funciones de enganche y desenganche.
- Requisitos de acceso a la formación de maquinista. Se modifican las condiciones para el título A (eliminación de la posibilidad de acceder con la titulación de ESO) y para el título B (se requiere formación profesional de grado superior).
- Se incrementa el número de horas lectivas requeridas para la formación de los títulos de conducción A y B.
 - El número de horas para el título A se sitúa en 425.
 - El número de horas para el título B se sitúa en 1.150.
- Se fija un número mínimo de horas lectivas para la formación necesaria para la obtención de las habilitaciones de conducción correspondientes al título B así como a las locomotoras de líneas del título A.
 - Para la habilitación de material se establece un mínimo de 80 horas.
 - Para la habilitación de infraestructura se establece un mínimo de 30 horas
- Se precisan las funciones y actividades amparadas por el título A de conducción, referidas a vehículos ferroviarios auxiliares.
- En el caso de la habilitación de operador de vehículo de maniobra se exige estar en posesión del título A para cuando se salga a vías de circulación, siendo de aplicación en este caso, lo establecido en el punto 5 del artículo 13 de la O.M.



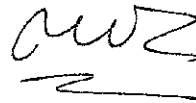
- Se exigen cuatro años al responsable de la formación práctica de los centros homologados de formación.
- Se acreditará una formación de seguridad en la circulación de 40 horas para acceder a la convocatoria única y extraordinaria para la obtención del título A (D.T.3ª).
- Se exime únicamente del requisito de titulación académica a los responsables de seguridad en la circulación de las empresas ferroviarias que tuvieran licencia antes de la entrada en vigor de la Orden (D.T.9ª).

Se realizará una reunión entre ambas partes para el análisis de la redacción final.

Y en conformidad con lo anterior firman el presente documento en Madrid a diecisiete de julio de 2006.



Juan Jesús García Fraile
Secretario General de SEMAF



Josefina Cruz Villalón
Secretaria General de Infraestructuras