

Nuevo Modelo Productivo de Circulación

Análisis y Conclusiones



Nuevo Modelo Productivo de Circulación

Análisis y conclusiones

Introducción

Desde la segregación de la antigua RENFE en Adif y Renfe-operadora, Circulación ha dependido de las distintas Direcciones Generales de Infraestructura, situación que cambió en el año 2017, cuando el Consejo de Administración Adif, en su sesión extraordinaria de 16 de julio de 2018, acordó una nueva estructura de la Entidad, creando la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidades.

Esta medida fue bien acogida por el personal de Circulación, ya que con ella dejaba de estar subordinada a otras áreas de actividad de la entidad.

Con esta nueva situación, la DG de Circulación y Gestión de Capacidades se dispuso a planificar un nuevo modelo de producción, que fue presentado ante el Comité General de Empresa el pasado 30 de septiembre de 2020 bajo la denominación de “nuevo modelo productivo de circulación (NMPC)”.

Pasado un tiempo de análisis y comprensión, esta Asociación publica el presente documento con el fin de informar al personal de Circulación y plantear una serie de conclusiones sobre los contenidos y repercusiones del mismo.

Propuesta del NMP

La propuesta del nuevo modelo se basa en dos ejes fundamentales: por un lado, la continua innovación tecnológica concentrará la actividad de control y regulación del tráfico ferroviario en los CRCs (Centros de Regulación de Circulación), y por otro que, a pesar de ello, hay situaciones no controlables desde estos centros que requieren la presencia de personal de Circulación en determinados puntos del territorio en un momento determinado. El NMPC se centra en tres planes:

1. Plan de integración del área de circulación de la RAM.
2. Plan de despliegue de Jefaturas Técnicas de Operaciones (JTOs) y nuevos Servicios Integrales de Circulación (CENTRO SIC+).
3. Plan de reordenación de los Puestos Mando, ahora denominados Centros de Regulación de Circulación (CRCs).

- **Plan de integración del área de circulación de la RAM**

El 31 de diciembre de 2012 desaparece FEVE, integrándose en Adif la parte de infraestructura y circulación. Hasta el 2016, el Convenio Colectivo de Adif - Adif AV, no se unificaron las condiciones laborales y hasta hace poco se mantenía la organización específica de la RAM, ya que este Plan ya está ejecutado y su personal está integrado en las Subdirecciones de Circulación Norte y Noroeste dentro del modelo productivo de circulación.

- **Plan de despliegue de JTO y nuevos SIC+**

El Comité de Dirección aprobó, el pasado el 19 de noviembre de 2018, el desarrollo organizativo de las Jefaturas Técnicas de Operaciones, donde se determina el número de PROs y la cantidad de supervisores y personal por PRO de cada JTO. Asimismo, aprobó la creación y definición del ámbito territorial y funcional de los nuevos CENTROS SIC+.

- **Creación** en poblaciones medias o grandes, estando dotados estos centros de un Supervisor SIC+ (N1) como responsable del mismo con personal suficiente para poder cumplir con sus cometidos.
- **Adscripción:** será obligatoria, especialmente el caso de personal de nuevo ingreso.
- **Jornada laboral:** será la establecida convencionalmente, pudiendo aplicarse el Real Decreto 1561/1992, de 21 de septiembre, sobre Jornadas Especiales de Trabajo.
- **Retribución:** no podrá ser inferior al actualmente en vigor para el Servicio de Incidencias de Circulación (SIC).
- **Ámbito:** El CENTRO SIC+ tendrá un ámbito territorial y funcional, que integrará un determinado número de gabinetes de circulación o puestos regionales de operaciones (PRO) / Puestos locales de operaciones (PLO), donde el personal SIC+ prestará servicio de forma itinerante y rotatorio en cualquiera de ellas. En el ámbito de cada CENTRO SIC+ habrá un gabinete de circulación o PRO/PLO con mando local con el propósito, entre otras cosas, de Mantener las Aptitudes de Circulación (MAC) y las habilitaciones reglamentarias del personal.
- **Formación:** el personal deberá recibir una formación específica efectiva y eficaz para poder desempeñar sus funciones en los gabinetes de circulación o PRO/PLO's de su ámbito, tanto en circunstancias normales como degradadas en la circulación.

- **Plan de reordenación de los CRC's**

Como consecuencia de la ejecución del Plan de Supresión de Bloqueos Telefónicos y la incorporación de líneas al telemando, será necesario reordenar las Bandas de Regulación en función de la asunción de las nuevas cargas de trabajo que reciban.

Análisis de la propuesta del NMPC

Visto los Planes del proyecto del NMPC podemos analizar que:

- **El primer Plan**, actualmente está ejecutado, dado que se trataba de una materia administrativa, que quedaba dentro del ámbito organizativo de la empresa.
- **El segundo Plan** es más ambicioso, ya que supone, entre muchas otras cosas, una negociación con el Comité General de Empresa al conllevar modificaciones sustanciales de las condiciones de trabajo. Las modificaciones que se pretenden realizar son:

- ✓ Eliminar la actual organización de adscripción a estaciones, junto con sus calidades SE, SO y DG. (*Ver Art. 191 del X CC antigua RENFE*)
- ✓ Se amplía el ámbito funcional del actual SIC, pues no solo se utilizará para el caso de incidencias, sino también para la producción normal. Además, pasará a ser de adscripción obligatoria para todo el personal de circulación de las JTOs (*Ver Acuerdo SIC, Anexo III del XIV CC de la antigua RENFE*).
- ✓ El personal de circulación de las JTOs tendrá la consideración de personal itinerante, ya que un CENTRO SIC+ tendrá asignado, dentro de su ámbito territorial y funcional, un número determinado de centros de trabajo (gabinetes de circulación, PRO o PLO), donde podrán ser mandados para desempeñar funciones de circulación.

Esta itinerancia entre centros de trabajo móviles, entre otras cosas, supone una movilidad geográfica obligatoria y la supresión del abono por gastos de destacamento por desplazarse entre los gabinetes de circulación, PRO o PLO adscritos al CENTRO SIC+ de su ámbito (*Art. 40 del E.T. y Movilidad geográfica temporal de la NMM del XII CC de la antigua RENFE*).

- ✓ Modificar la clasificación de estaciones y mantener la posibilidad de aplicar el RD 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre Jornadas Especiales de Trabajo. Es decir, la posibilidad de ampliar la jornada laboral hasta 12 horas diarias y la reducción del descanso diario y semanal regulado como derecho mínimo necesario por el Estatuto de los Trabajadores (*Arts. 183, 232 y 242 del X CC de la antigua RENFE*).
- ✓ La retribución no será inferior a la que actualmente se abona al SIC, y se analizará las diferentes situaciones para el abono de Toma y Deje. (*Ver Acuerdo SIC y Art. 209 del X CC de la antigua RENFE*).
- ✓ La única propuesta sobre la clasificación profesional y acción de movilidad es para los nuevos Supervisores de CENTRO SIC+ nivel N1.

- **Por último, el tercer Plan**, que nace de la sustitución del Bloqueo Telefónico por otros con mayor o menor nivel de automatización, incluyendo su incorporación a los distintos telemandos, efectivamente requiere de un análisis para la reordenación de las Bandas de Regulación en función de las cargas de trabajo que asuma el CRC. A las inversiones necesarias para esta modernización se añaden otras que afectan a otros sistemas operaciones y de apoyo, como son:
 - SITRA+ y Enrutador automático que permitirá regular una Banda desde cualquier puesto, incluso desde fuera del CRC.
 - Adaptación de DICOM a la nueva estructura del CTC y al sistema de regulación SITRA+, que permitirá la integración con el Tren Tierra y radio telefonía.
 - Nueva aplicación “Telefonemas digitales” como ayuda al controlador sobre todo en el BT.
 - Desarrollo de un sistema que permita el intercambio fácil y rápido de la telefonía de explotación.

Todo lo anterior tendrá sin duda un efecto facilitador en la labor del Responsable de Circulación, sin embargo, se echa en falta la consideración de una serie de problemas de gestión y de deficiencias ampliamente comunicadas y demandadas por el personal, tales como:

- Mejorar y corregir errores de visión videográfica en los monitores.
- Unificar y mejorar la estructura de los distintos CTCs de un CRC.
- Mejora en la seguridad y protección real del Responsable de Circulación (y por tanto de la circulación) mediante la incorporación de comandos que posibiliten bloquear cualquier instalación de seguridad y bloqueos direccionales en aquellas Bandas de Regulación que no los tienen.
- Banalizar líneas, sobre todo, aquellas que están dentro de los ámbitos del servicio de trenes de cercanías. Esta inversión evitaría el establecimiento de bloqueos supletorios como el telefónico, tanto entre personal de circulación de las estaciones, como del CRC, lo que incidiría en la regularidad y, sobre todo, en la seguridad ferroviaria.

Implantación del proyecto del NMPC

La dirección hace una previsión de implantación efectiva del proyecto para el 2023. Pero dependerá de diversos factores como la negociación colectiva, el nivel de inversión en las mejoras tecnológicas, el ingreso de personal mediante la Oferta de Empleo Público y/o los Presupuestos Generales del Estado.

Conclusiones

- **Antecedentes**

El sistema organizativo y de producción requiere de un profundo cambio modernizador, ya que el actual es de épocas pretéritas y se basa en la eliminación masiva de puestos de trabajo en estaciones. Ese modelo sostenido en el tiempo ha llevado a una clara y permanente infradotación de personal que debe ser revertida mediante el ingreso constante de personal para mantener una adecuada prestación del servicio de circulación, ya que se debe tener en cuenta la necesidad de afrontar futuras -cada vez más presentes- masivas jubilaciones y, sobre todo, porque para formar a un controlador ferroviario se necesita un mínimo de seis meses, tanto para obtener la habilitación reglamentaria, como para adquirir la formación complementaria necesaria que le permita hacerse cargo de un puesto de responsable de circulación (*Resolución de 23/12/2015 de la AESF*).

El compromiso de ingreso por parte del gobierno de turno debe ser real y estructural para poder cubrir de forma continua la necesidad de personal. Estas plazas deben verse reflejadas anualmente en la Oferta de Empleo Público. A partir de este compromiso, se puede construir un sistema moderno y de futuro, comenzando por programar actuaciones en materia de formación y NMPC.

Pactar un nuevo modelo de producción de circulación sin tener este compromiso gubernamental sería perpetuar el parcheo actual y la infradotación de personal con las consecuencias que tiene tanto para el servicio como para el propio personal.

- **La propuesta del NMPC es incompleta y anticuada**

Visto el proyecto del nuevo modelo de producción de circulación podemos decir que está incompleto y es anticuado, tanto desde el punto de vista de su desarrollo, como de su circunscripción organizativa y territorial:

- **Incompleto en cuanto a su desarrollo**, porque la dirección general de circulación y gestión de capacidades propone claramente una parte de su nuevo modelo, pero entra de puntillas en las contraprestaciones.

Esta falta de concretar las contraprestaciones es, seguramente, porque el ámbito de negociación corresponde a la dirección general de gestión de personas. Este hecho es un problema porque el personal de circulación, por un lado, observa que la propuesta conlleva unos perjuicios en sus condiciones laborales actuales y, por otro, no ven compensación real por dichos perjuicios.

- **Incompleto en su circunscripción organizativa y territorial**, porque el proyecto del nuevo modelo productivo afecta solamente a una parte del personal de circulación. Por lo que, se desaprovecha una oportunidad para hacer un modelo productivo integral de todo el personal de circulación perteneciente a la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidades.
- **Anticuoado en cuanto a su desarrollo**, porque mantiene el mismo acuerdo de SIC, que data de 2003, en casi todas sus vertientes, salvo en la voluntariedad y la funcionalidad, que pasaría a ser obligatorio, con un régimen transitorio hasta el 2023 y se realizaría funciones en cualquier situación de normalidad e incidencia. Con el añadido de centros móviles o itinerantes incluidos en el ámbito de CENTRO SIC+, convirtiendo a este personal en itinerante. Igualmente se mantiene la opción de puesta a disposición del vehículo propio para la empresa. Todo esto pone de manifiesto la falta de modernidad que pretende Adif para el área de circulación.
- **Anticuoado en su circunscripción organizativa y territorial**, porque se continúa manteniendo la misma estructura organizativa y territorial de hace 30 años. Con el agravante de que hace 30 años RENFE no estaba segregada y las funciones del personal de circulación no estaban especializadas, ya que un Factor de Circulación o Jefe de Estación hacía todas las funciones de la estación. Un claro ejemplo, es la gestión y organización de los CRCs, que continúan siendo reinos de taifas, porque cada Subdirección y Jefatura crea su propia gestión y organización interna. Esto es debido, principalmente, por la inexistencia de regulaciones unificadas que determine su estructura, en relación a puestos de trabajo, funciones y responsabilidades de cada uno de ellos, así como acciones de mejora, sobre todo en materia de formación continua (*Antigua Instrucción General n.º 7 sobre Puesto de Mandos*).

La Dirección General de Circulación, únicamente propone para el nuevo modelo de productividad para la reclasificación profesional, la creación de un nuevo puesto de Supervisor de CENTRO SIC+. Esta decisión crea una decepción generalizada en el colectivo de circulación, porque esperan que su Dirección apueste por la modernidad con una nueva reclasificación profesional justa y conforme a las responsabilidades ejercidas por su personal.

Una apuesta por una clasificación del personal de circulación debe incluir desde los Factores de Circulación hasta los Técnicos de Regulación, pasando por Supervisores de Circulación, donde se les reconozca, de una vez por todas, sus condiciones laborales: turnicidad, descansos rotativos, consideración de personal nocturno, responsabilidad de relevo del servicio y, sobre todo, en la toma de decisiones relacionadas con la seguridad de personas y cosas, que puede conllevar responsabilidad penal.



- **Necesidad de una mayor formación profesional continua**

Una mejora del proyecto es la creación de aulas de formación para Mantenimiento de Actividades de Circulación (MAC) y la habilitación reglamentaria del personal de circulación de las JTOs, ya que, en algunas ocasiones, el personal no está debidamente habilitado para llevar a cabo unas determinadas funciones en situaciones degradadas de circulación.

- **Esta propuesta formativa se queda incompleta en su desarrollo**, porque se debe realizar otras acciones formativas dirigidas para analizar la ingente documentación reglamentaria que recibe el personal, ya que en la mayoría de casos esta documentación no es clara, lo que provoca interpretaciones varias de aplicación, y, sobre todo, para analizar las incidencias surgidas en el desempeño diario.
- **También está incompleta la propuesta formativa en cuanto a su circunscripción territorial**, porque esta formación se debe extender al personal de circulación de los CRCs.

Con independencia del derecho del trabajador, con al menos un año de antigüedad en la empresa, a un permiso retribuido de veinte horas anuales para la formación profesional, que establece en el artículo 23.3 del Estatuto de los Trabajadores, es un hecho notorio que, uno de los pilares básicos de un modelo productivo moderno es el nivel de inversión que hace la empresa en la formación continua de sus trabajadores. Por lo tanto, si se pretende un modelo productivo moderno, esta formación continua mensual (FCM) debería estar reglada para todo el personal de circulación de las JTOs y CRCs. Esta regulación de FCM debe comprometer un porcentaje de la jornada laboral mensual del personal para recibirla.

- **Más inversión tecnológica**

Otra de las mejoras que se proponen en el nuevo proyecto es la sustitución del boqueo telefónico (BT) por otros sistemas de bloqueos automáticos (BA), ya que incide directamente en mejorar la seguridad ferroviaria.

Otra cuestión distinta es aprovechar estos bloqueos automáticos para que puedan ser telemandos desde los CRC's mediante el sistema de Control de Tráfico Centralizado (CTC's). No debemos caer, nuevamente, en los criterios históricos de reducción de costes y de amortización de dicha inversión con la supresión de puestos de trabajo de circulación de las estaciones afectadas, sin tener en cuenta otras variables que inciden en la seguridad.

Las mejoras tecnológicas de sustitución del BT por BA, no solamente deben ir acompañadas con otras inversiones e incremento de personal en los CRC's, tal y como se reconoce en el proyecto del Plan de reordenación de los CRC's, sino también en mejorar las ratios de seguridad sobre el terreno.

En este sentido, se debería invertir en eliminar los pasos a nivel, tanto para la circulación de vehículos por carretera como para el paso de personas, de las estaciones que se dejan sin personal; innovar en tecnologías para evitar alcances en túneles de determinadas longitudes y orografías, ya que no existe personal en el terreno para comprobar que las circulaciones llevan las señales de cola reglamentarias; mantener personal en estaciones de las líneas de vía doble o múltiple donde circulan trenes de mercancías cada un número determinado de kilómetros para comprobar que su carga va bien dispuesta o que no tiene otro tipo problemas en su circulación que comprometa la seguridad ferroviaria. No hay justificación válida de que un tren de mercancías circule por estas líneas de Cádiz a Barcelona sin que ningún personal de circulación observe que circula reglamentariamente.

No hay inversiones para una unificación y mejora en la estructura del CTC. Existen muchos errores y fallos en la visión videográfica. La visión de la Banda de Regulación en los distintos monitores de la Mesas de CTC, en la mayoría de las ocasiones redundante en una miniaturización excesiva que imposibilita una visión correcta. Existen Bandas de Regulación donde no se puede bloquear instalaciones de seguridad, ni bloqueos direccionales, etc. Todas estas anomalías las conocen las Subdirecciones y Jefaturas correspondientes.

Por último, también es necesario invertir para banalizar líneas, sobre todo, aquellas que están dentro de los núcleos de cercanías. Con ello, se mejoraría la regularidad y seguridad ferroviaria ante situaciones degradadas de circulación y para la concesión de trabajos en vía.

- **Conclusión final de la propuesta del NMPC.**

Nuestra visión es que cada una de las Direcciones Generales afectadas van cada una por su lado. Por lo que, sugerimos a la Sra. Presidenta de Adif y Adif AV dé las instrucciones oportunas para que ambos responsables empresariales (DG de Gestión de Personas y DG de Circulación y Gestión de Capacidades) se pongan manos a la obra para presentar un nuevo sistema organizativo y de productividad integral, completo y moderno para todo el personal de circulación de la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidades, que incluya una reclasificación profesional justa a la responsabilidades y condiciones laborales para así, poder valorar en su conjunto, si el nuevo modelo propuesto contribuye a mejorar las condiciones del personal de circulación y modernizar esta área de actividad de la Entidad Pública, que tanta falta hace, para que podamos mejorar día a día y cumplir los retos presentes y futuros..

Este estudio de análisis se realiza sobre la propuesta presentada por la DG de Circulación y Gestión de Capacidades, el 30 de septiembre de 2020, al Comité General de Empresa y el documento de fecha 14 de diciembre de 2020 sobre principios para el desarrollo del nuevo SIC+.

Equipo técnico-jurídico
Versión 1. 25/01/2021