Medidas exigidas por el colectivo de circulación

Resumen del documento aprobado en asamblea el 10 de noviembre de 2026, sin ningún voto en contra

Treinta medidas para garantizar la seguridad de la circulación ferroviaria y unas condiciones de trabajo acordes con la responsabilidad del puesto. Este resumen recoge las principales y explica por qué se piden.

> El personal de circulación autoriza y regula el paso de cada tren por la red y toma decisiones de seguridad en tiempo real, muchas veces con las instalaciones en situación degradada. Trabajar agotado y saturado deteriora la seguridad de la circulación, y cuando algo falla se busca a una persona en lugar de corregir el sistema. **Las condiciones de trabajo de este colectivo son también condiciones de seguridad.**

1 Plantilla, jornada y carga de trabajo

Plantilla suficiente. Crear plazas en los centros de regulación y control (CRC) y en las estaciones, empezando por los puestos con más carga, y cumplir la reciente catalogación de puestos, que exige personal complementario para cubrir las pausas. Con una sola persona por turno, una jornada con incidencias puede suponer ocho horas sin poder ir al baño. Con plantilla suficiente, además, el refuerzo llega a tiempo cuando una estación entra en situación degradada.

Jornada y pausas. Que los turnos de doce horas dejen de ser habituales y que se fije por escrito un límite al tiempo de gestión continuada de la circulación, con pausas mínimas, como el de cuatro horas que ya establece la normativa ferroviaria de la Comunitat Valenciana. Que el día de salida de la última noche no compute como día de descanso, porque en la práctica no lo es.

Turno de noche. Fijar una edad a partir de la cual no se continúe en el turno de noche y retomar ante el Ministerio de Hacienda el reconocimiento de la penosidad del puesto. Son puestos de alta exigencia cognitiva y con responsabilidad directa sobre la seguridad de las personas.

Embarazo y lactancia. Que la trabajadora que comunique su embarazo deje el turno de noche desde ese momento, sin esperar a un reconocimiento médico que puede tardar semanas, y que las madres lactantes no tengan que pasar un nuevo reconocimiento para dejarlo. La Ley de Prevención de Riesgos Laborales ya prevé, cuando sea necesario, dejar el trabajo nocturno para proteger la maternidad.

Carga de trabajo. Un estudio independiente del factor humano y de la carga de trabajo, que incluya las estaciones, y que la empresa explique cómo mide hoy esa carga y qué hace cuando se supera el límite de tareas críticas. Menos carga administrativa: acabar con el doble registro de los trabajos y digitalizar los telefonemas, para dedicar ese tiempo a la circulación.

2 Seguridad de la circulación

Barreras técnicas. Cuando fallan los automatismos, la seguridad pasa a depender casi por completo de la atención y la memoria del responsable de circulación. Se piden barreras técnicas independientes, enclavamientos, alarmas y verificaciones automáticas que protejan también en situación degradada.

Ante la duda, suspensión. Eliminar el bloqueo telefónico, que en plena situación degradada deja toda la responsabilidad en el responsable de circulación: suspender la circulación hasta que se repare la avería o continuar solo con marcha a la vista. Tras un golpe de vía, no reanudar la circulación hasta comprobar la vía sobre el terreno.

Reglamento claro. Protocolos precisos para las situaciones críticas, en lugar de remitir a la lectura del reglamento para que cada cual decida, y fin de las órdenes que obligan a actuar en contra del reglamento. Nadie debería tener que elegir entre el reglamento y las órdenes que recibe.

Trabajos en vía. Un máximo de trabajos simultáneos por responsable de circulación, su agrupación en un solo corte con un único encargado y bandas de mantenimiento fuera de las horas punta.

Comunicación con los maquinistas. Comprobar la comunicación tren-tierra antes de la salida de cada tren y sustituir el sistema actual por GSM-R o uno equivalente. En una incidencia grave hay que poder hablar con el maquinista de inmediato, sin tener que buscar su teléfono a través de las operadoras.

Instalaciones fiables. Corregir los fallos recurrentes de las instalaciones, reducir el tiempo de respuesta ante averías y dar a los gabinetes de circulación los medios y la información que les faltan. Trabajar a diario en situación degradada no puede considerarse normal.

3 Formación

Formación inicial. Una estructura común de lo que debe saber un agente para operar con seguridad, una valoración con criterios objetivos antes de hacerse cargo del puesto y un primer mes de servicio con la supervisión continua de otra persona.

Formación continua. Reciclaje cuando cambian las normas, tiempo dentro del turno para leer la documentación diaria, prácticas periódicas en simulador de situaciones degradadas, rotación por menos mesas para conocer bien cada una y recoger el conocimiento práctico de los veteranos antes de que se jubilen.

4 Protección del colectivo

Custodia de las escuchas. Un registro de cada acceso a las grabaciones y una investigación independiente de la filtración de los audios de un compañero. Nadie trabaja con seguridad sabiendo que lo que dice en servicio puede acabar en los medios.

Trato respetuoso. Tolerancia cero con los gritos y las amenazas de represalias por parte de los superiores, con un cauce de queja que proteja a quien la presente. Sin un ambiente en el que los errores se puedan comunicar sin miedo, la cultura justa no existe.

5 Convenio propio y condiciones laborales

Convenio propio. Un convenio para el colectivo de circulación, en la figura que el Estatuto de los Trabajadores prevé para los grupos con perfil profesional específico (convenio de franja). Circulación tiene un perfil propio, con responsabilidad directa sobre la seguridad y un régimen de turnos, noches y festivos que el convenio general no recoge.

Retribución. Un salario acorde a la responsabilidad del puesto y una retribución adecuada de los festivos, las noches, las guardias y los descansos trabajados.

Movilidad y conciliación. Promoción interna real antes de que las plazas salgan a la oferta de empleo público y transparencia en la movilidad. Conciliación sin renunciar a parte del sueldo, y que el personal disponible conozca sus descansos con tres meses de antelación.

La asamblea traslada el documento completo, con las treinta medidas, a la representación legal y sindical de los trabajadores para que lo haga suyo y lo defienda en la negociación con Adif.