



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



EL SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO DE LA CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO, representado por José Manuel Fernández Martínez, en calidad de Coordinador de Seguridad, a esa Dirección General de Ferrocarriles envía las alegaciones al bloque 1º del proyecto del RGC, dando cumplimiento a lo requerido por Vds.

No obstante, y como manifestamos en las reuniones mantenidas con esa Dirección, por parte de esta Organización Sindical mantenemos todas y cada una de la alegaciones presentadas al borrador de 2006, así como que, en caso de publicar finalmente el nuevo RGC, previamente se nos dé trámite de audiencia para realizar las alegaciones que estimemos oportunas.

En otro orden de cosas, el procedimiento de alegaciones, que planteamos a cada uno de los artículos enviados por Vds. se basan por un lado en argumentar los motivos de nuestra propuesta de modificación, y por otro proponemos el articulado en color rojo a modificar.

Por último, las modificaciones que proponemos afectan a otros artículos del RGC, por lo que deberán modificarse bajo los principios de congruencia, normalización y uniformidad.

## **ALEGACIONES**

### **Primera: Artículo 110.**

En cumplimiento del art. 60 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y Orden FOM 2520/2006, de 27 de julio, que lo desarrolla, **toda persona que realice funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria debe estar debidamente habilitada.**



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



El RGC no puede ser un subterfugio para no cumplir la LSF, y sus normas de desarrollo, pues sería ilegal permitir realizar funciones relacionadas con la circulación a personas sin ostentar los títulos y habilitaciones correspondientes. En este sentido el Encargado de pruebas y el Auxiliar del tren propuesto debe incluirse en la OM 2520/2006, como personal habilitado de la EF.

En otro orden de cosas, las normas deben ser claras, y más cuando regulan materia de seguridad ferroviaria, por lo que se deben eliminar o aclarar la duplicidad funcional existente entre las distintas figuras reglamentarias.

**Propuesta articulada:**

**110 Personal que interviene en la seguridad del tráfico ferroviario.**

1. A efectos de este Reglamento se establecen las siguientes **figuras reglamentarias, según sus** funciones:

***De circulación:***

■ **Responsable de circulación.**

Dirigir la circulación de trenes y maniobras en una estación, una o varias telemandadas o en un conjunto de estaciones en las que esté operativo un sistema de control de tráfico centralizado (CTC), así como, determinadas tareas en las terminales y estaciones ferroviarias, tales como el accionamiento de agujas y de las barreras de los pasos a nivel, la realización de maniobras y ejercer todas aquellas otras funciones que el RGC asigne al mismo.

Según el ámbito de actuación, a efectos de este Reglamento, se denomina Jefe de circulación o Jefe del CTC, **y ejerce el mando del personal de las estaciones y de los trenes que se encuentren en ellas en lo relativo a las prescripciones de circulación.**

■ **Auxiliar de circulación.**

Llevar a cabo, conforme a las órdenes del responsable de circulación, determinadas tareas en las terminales y estaciones ferroviarias, tales como el accionamiento de agujas y de las barreras de los pasos a nivel, la realización de maniobras para el **movimiento de trenes** y demás tareas previstas en el RGC asignadas al mismo.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



**De conducción de vehículos ferroviarios:**

La actividad del personal de conducción consiste, fundamentalmente, en el manejo y guiado sobre la Red Ferroviaria de Interés General de unidades tractoras ferroviarias, sean de tipo convencional o automotrices. **Además, en plena vía, ejerce el mando de todo el personal que presta servicio en el tren, excepto en los trenes de pruebas. así como, entre otras, las labores de enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios.** Se distinguen las siguientes cualificaciones:

■ **Agente de conducción con licencia A.**

~~Son sus funciones a efectos de este Reglamento~~ **Con la debidas habilitaciones, realiza** la conducción de: vehículos de maniobras; trenes de trabajos **a velocidades máximas de 60 km y en una distancia máxima de 100 km desde la base a la zona de trabajo y viceversa;** de vehículos ferroviarios auxiliares empleados para el mantenimiento y construcción de la infraestructura ferroviaria; y locomotoras cuando éstas sean utilizadas para la realización de maniobras.

■ **Agente de conducción con licencia B.**

**Además de las funciones previstas para el Agente de conducción con licencia A, y con las debidas habilitaciones, realiza** ~~Son sus funciones a efectos de este Reglamento~~ la operación y manejo de toda clase de vehículos ferroviarios en cualquier línea ferroviaria integrante de la Red Ferroviaria de Interés General. ~~administrada por el ADIF. Asimismo, la realización de las funciones indicadas para el agente de conducción de categoría A.~~

**De operaciones del tren:**

■ **Auxiliar de operaciones del tren.**

Aquél que realiza, entre otras, las labores de **formación y deformación de trenes, mediante el** enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios, colaborar en la realización de pruebas de frenado y efectuar la colocación y retirada de las señales de cola. También podrá realizar, a las órdenes del responsable de circulación **o de formación de trenes,** y cuando disponga de la formación requerida y así conste en su habilitación, todas las operaciones necesarias para las maniobras, excepto el manejo de los vehículos de maniobras.

■ **Operador de vehículos de maniobras.**

Aquel personal **autorizado habilitado** para realizar -dentro del límite de la denominada zona de maniobras establecida en el Reglamento General de Circulación para las terminales de mercancías y estaciones ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General-, el desplazamiento y manejo de vehículos ferroviarias por su vías, en operaciones asociadas a las actividades de maniobras, de clasificación, y de retirada o suministro de material rodante a derivaciones particulares, centros de tratamiento técnico o centros de mantenimiento ferroviario.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



~~Asumirá en la realización de las anteriores actividades, en la parte que esté facultado, las obligaciones reflejadas en el Reglamento General de Circulación para el Agente de conducción.~~

En todo caso, cuando el manejo de los correspondientes vehículos sea necesario salir a vías de circulación, será necesario que el Operador esté en posesión de la licencia A.

■ **Responsable de Formación de trenes.**

Agente que dirige en las terminales o estaciones ferroviarias las maniobras dando las instrucciones necesarias sobre su objeto, finalidad, momento y lugar en que deben realizarse, teniendo en cuenta la compatibilidad e incompatibilidad con otros movimientos.

■ **Responsable Técnico de Mantenimiento.**

El agente que garantiza la circulación de los vehículos remolcados mediante la aplicación de las normas reglamentarias que le correspondan.

■ **Cargador.**

Faculta a su titular para dirigir y realizar las operaciones de carga y descarga de las mercancías transportadas por ferrocarril, entre las que se incluyen el acondicionamiento de la carga y su sujeción al material remolcado.

**De infraestructura:**

■ **Encargado de trabajos.**

Aquel personal ~~autorizado~~ **habilitado** para realizar las funciones correspondientes a actuaciones en vía bloqueada, según se establece en el Reglamento General de Circulación. **Así como para informar, controlar y, en su caso, dirigir los trabajos de su rama y especialidad** que se lleven a cabo en la infraestructura ferroviaria o en sus proximidades, controlando, en su caso, a los pilotos de seguridad en la circulación **y operador de maquinaria de infraestructura**, incluyendo las funciones de vigilancia de la infraestructura y protección de los trabajos sobre la misma en relación con la seguridad en la circulación.

Cuando en los trabajos intervengan más de una rama y especialidad, el **encargado de trabajos será el de la rama y especialidad que más importancia tenga en el desarrollo de la totalidad de los trabajos a realizar.**

**Ejerce el mando del personal que interviene en los trabajos en lo relativo a las prescripciones de circulación.** También podrá ejercer todas aquellas funciones que el Reglamento General de Circulación asigna al mismo.

■ **Piloto de seguridad en la circulación.**

Faculta a su titular para realizar las funciones de vigilancia de la infraestructura y protección de los trabajos sobre la misma en relación con la seguridad en la circulación ferroviaria, así como la vigilancia de los pasos a nivel.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



■ **Operador de maquinaria de infraestructura.**

Aquel personal autorizado para realizar el desplazamiento, manejo y guiado del material rodante auxiliar específicamente habilitado para realizar trabajos en la infraestructura ferroviaria, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía, los vehículos automóviles adaptados para circular por ~~las vías~~, **los tramos de línea exclusivos para trabajos de infraestructura.**

~~Asumirá, en la realización de las anteriores actividades, en la parte en que esté facultado, las obligaciones reflejadas en el Reglamento General de Circulación para el Agente de conducción.~~

**En todo caso, cuando el manejo de los correspondientes vehículos se realice por tramos de línea no exclusivos para trabajos de infraestructura, será necesario que el Operador esté en posesión de la licencia A.**

~~2. A efectos de este Reglamento:~~

■ ~~El Jefe de circulación o del CTC ejerce el mando del personal de las estaciones y de los trenes que se encuentren en ellas en lo relativo a las prescripciones de circulación.~~

■ ~~El Agente de conducción, en plena vía, ejerce el mando de todo el personal que presta servicio en el tren, excepto en los trenes de pruebas.~~

3. Otras:

■ **Encargado de tren de Pruebas.**

El que dirige la realización de las pruebas y ejerce el mando del personal de los trenes de pruebas.

■ ~~Agente de infraestructura.~~

~~De distintas especialidades, que interviene en las actividades de infraestructura.~~

■ **Auxiliar del tren.**

Personal **habilitado** de la EF con los conocimientos necesarios del RGC (artículos correspondientes a la separata 2 ~~406, 110, 137, 138, 319, 320, 517, 519, 548 y 549~~) que en determinados supuestos pueden realizar actividades relacionadas con **la seguridad** del tráfico ferroviario.

■ **Responsable de seguridad de Adif y EE FF:** La persona que por los conocimientos técnicos es responsable de la seguridad del tráfico ferroviario en el Adif o EE FF. Tendrá plena autonomía en materias de seguridad dentro del orden jerárquico.

■ **Responsable de PM:** En lo sucesivo PM, el Agente que gestiona y regula el tráfico ferroviario en tiempo real. Ejerce el mando en todas las estaciones y trenes dentro de su ámbito de actuación en todo lo relativo a circulación, siendo responsable del cumplimiento de otras normas reglamentarias que le corresponda.”



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



**Segunda.- Artículo 132.**

Este artículo es de nuevo “cuño”, utilizando lo establecido en el actual art. 529 del RGC (1992) Modificativo 2.

El *Boletín de Circulación y Frenado o Documento de tren*, son documentos **esenciales** para que el Personal de conducción conozca todas las **prescripciones técnicas y fundamentales** para la seguridad en la circulación. Además, son los documentos registro, ya que el Personal de conducción debe anotar en ellos **las notificaciones que reciba**.

Desde CGT, siempre hemos defendido, en beneficio de la seguridad ferroviaria, que respecto a la responsabilidad de la entrega del *BCF o Documento de Tren*, **exista un Jefe de Circulación** en todas las estaciones donde se inicien trenes o se realicen maniobras, según el Plan de transporte.

Asimismo, cuando se trate de trenes de mercancías o de material convencional exista la figura de Responsable Técnico de Mantenimiento, actualmente Agente de Material Remolcado, en el ADIF para verificar antes de su expedición **QUE CUMPLE CON TODAS LAS PRESCRICIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD** para poder ser admitido a vía regulada de la RFIG, administrada por ADIF, por el responsable del PM.

Entendemos que: debido a la responsabilidad de ADIF, como garante de la seguridad ferroviaria; debido a los tramos de vía doble existentes en la Red o tramos de vía donde se cruzan circulando trenes de distintas EE.FF.; debido a los conflictos de intereses existentes en la E.F entre la seguridad ferroviaria y los comerciales, no es necesario exponer detenidamente los motivos de nuestra propuesta, máxime después de conocer las causas de la tragedia aérea de Barajas.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



**Propuesta articulada:**

**132 Documentación para la circulación del tren.**

La documentación para la circulación del tren tendrá como contenido básico y obligatorio los datos relativos a:

- 1) Identificación del centro emisor, fecha y hora de confección.
- 2) Agente de conducción.
- 3) Datos de circulación del tren: Número de tren, tipo, estación de origen y destino y marcha de asimilación, en su caso.
- 4) Composición y frenado: Número de vehículos motores y remolcados, longitud, masa remolcada, masa total del tren y de frenado automático y de estacionamiento (disponible, necesario, régimen de frenado, prueba realizada, ejes o vehículos sin freno, etc.).
- 5) Prescripciones temporales e informaciones sobre el tren que sea necesario notificar al Agente de conducción.

Atendiendo a su ámbito y contenido se distinguen:

- *Boletín de Circulación y Frenado*. De aplicación general, cuando no se disponga de los medios informáticos habilitados para la elaboración y transmisión del *Documento de tren*.
- *Documento de tren*. Para aquellos casos que específicamente se concreten por Aviso, cuando se disponga de los medios informáticos habilitados al efecto.

**1. *Boletín de Circulación y Frenado*.**

- Se establece por el Jefe de circulación de la estación o terminal de origen del tren, o de aquellas donde se modifique su composición, y deberá complementarse con los documentos reglamentarios que portará el Agente de conducción y que contienen la franja horaria (Horario de los trenes y en su caso la Orden A que regule su circulación) y la Consigna B.

Para su confección el responsable de formación del tren comunicará al Jefe de circulación los datos de la composición necesarios incluyendo, en su caso, las particularidades del cargamento y de las mercancías peligrosas.

Existe un modelo de *Boletín de Circulación y Frenado* exclusivamente para automotores y otro general que puede ser utilizado para cualquier clase de tren. Ambos modelos recogen la información relativa a la composición, al frenado, a los datos de circulación y al personal **habilitado Auxiliar de servicio en tren**.

Para automotores con ciclos repetitivos y composición invariable, se confeccionará un solo modelo de *Boletín de Circulación y Frenado* al inicio del servicio diario. El Agente de conducción anotará los datos del tren de cada servicio en las líneas y columnas correspondientes.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



- En la parte inferior del modelo general hay espacios destinados a las firmas: de los Agentes de conducción que sucesivamente lleven la conducción del tren, de los Jefes de circulación que establecen o modifican el *Boletín de Circulación y Frenado* en estaciones intermedias y ~~los Agentes autorizados del personal habilitado:~~ **Responsables Técnicos de Mantenimiento y Agentes de Conducción** que hayan intervenido en las pruebas de ~~régimen especial frenado~~.

En las estaciones donde se realice la prueba de frenado por otro Agente de conducción que no sea el titular del tren, o donde se realice en régimen especial, el Agente de conducción, o en su caso, el ~~Agente autorizado~~ **Responsable Técnico de Mantenimiento** para su realización, una vez terminada la prueba con resultado normal, inscribirá en el *Boletín de Circulación y Frenado* la clase de la misma (C, completa o P, parcial), y la estación donde se ha efectuado y una vez firmado, lo entregará al Jefe de circulación.

- Si como consecuencia de la prueba de freno, hubiese que modificar los datos del *Boletín de Circulación y Frenado*, el Agente de conducción o el ~~Agente autorizado~~ **Responsable Técnico de Mantenimiento** para su realización, informará al Jefe de circulación de los cambios habidos y éste procederá a rellenar la línea siguiente con los datos corregidos repitiendo el nombre de la estación donde este cambio tuvo lugar.

Cuando se completen las líneas o espacios disponibles, se establecerá un nuevo *Boletín de Circulación y Frenado*.

- **Cuando en casos excepcionales**, en ~~dependencias sin personal~~ las estaciones ~~es~~ de origen del tren o donde se modifique su composición, no **exista Jefe de circulación**, los trenes serán dotados de *Boletín de Circulación y Frenado* de acuerdo con alguna de las siguientes posibilidades:
  - a) En una estación donde el Agente de conducción se presente previamente.
  - b) Enviándolo confeccionado al Agente de conducción por cualquier medio de comunicación disponible (telefax, correo electrónico o medio propio, *etc.*).
  - c) ~~Notificando al Agente de conducción los datos necesarios para poder circular hasta la siguiente estación inmediata abierta continuando igual, donde se le hará entrega del Boletín de Circulación y Frenado definitivo.~~

## 2. Documento de tren.

- Se establece por ~~el Centro de Gestión de la EF (CGEF) para sus trenes~~ **el Jefe de circulación** cuando ~~se~~ disponga de los medios informáticos necesarios para su elaboración y transmisión al Agente de conducción, en la estación o terminal de origen del tren, o en aquella donde se modifique su composición, ~~a partir de la propia información o de la facilitada por el ADIF~~ **conforme al Plan de Transporte**. Si no fuera así se **establecerá el Boletín de Circulación y Frenado**.





**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



El responsable de formación del tren comunicará al Jefe de circulación los datos de la composición necesarios para la confección del Documento de tren, además de las particularidades del cargamento y de las mercancías peligrosas, si procede, para que sean notificados al Agente de conducción.

- Incorpora además de los datos indicados como contenido básico y obligatorio ~~en el punto 1 (Contenido básico)~~, los relativos a:
  - Franja horaria: El horario del tren y, en su caso, la orden A que regule su circulación.
  - Espacios para recoger la clase de prueba de freno realizada, la hora y el agente responsable de la misma, así como para la transmisión del servicio entre sucesivos Agentes de conducción, **y las notificaciones.**
  - Contenidos que le afecten de las Consignas B.
  - En su caso, al personal **Auxiliar habilitado** del tren.
- Para la notificación al Agente de conducción de las limitaciones de velocidad temporales no recogidas en la Consigna B, se procederá como se determina en el Art. 239.

### **3. Anormalidades.**

Si en algún caso, el Agente de conducción al comprobar la composición, constatase diferencias entre los datos previamente recibidos y la situación real por avería o por inutilidad en algún vehículo, recabará la oportuna rectificación de dichos datos y reflejará los cambios o modificaciones que sean necesarios en las casillas correspondientes. Si la comunicación no fuera posible, actuará con los mismos criterios que se señalan en Art. 523.

Texto que se incorporará en el Proyecto de OM FOM que aprobará el RGC:

#### **Disposición transitoria x.- Documento de tren**

En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta orden y para asegurar, en todo lo referente al Documento de Tren, la transición entre los procedimientos actuales y los que se derivan de la aplicación del Reglamento General de Circulación que figura como anexo a esta orden, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en coordinación con las empresas ferroviarias **y la participación de los sindicatos con representación en sus Comités de Empresa**, elaborará una propuesta de actuación en la que se desarrollarán las herramientas, aparatos y sistemas informáticos, de transmisión y de comunicación necesarios para dicha transición. Así mismo, se establecerán las prescripciones técnicas que deben cumplir las citadas herramientas, aparatos y sistemas que deben instalarse en las estaciones y terminales. Se establecerán también las condiciones y las fases de aplicación de dicho plan y la duración u horizonte del mismo, que no podrá ser superior a cinco años desde la entrada en vigor de esta orden. Finalmente se fijarán los mecanismos mediante los que las empresas ferroviarias podrán acceder al libre uso de dichas instalaciones en relación con la confección del Documento de Tren. La propuesta del ADIF deberá presentarse a la Dirección General de Ferrocarriles que la informará en el plazo máximo de tres meses.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



De acuerdo con dicho plan el ADIF procederá a instalar, con cargo a su presupuesto, los citados medios de transmisión y comunicación en todas las estaciones y terminales ~~dotadas de personal de circulación a 31 de diciembre de 2005, cuando vaya a prescindir del mismo~~ origen de trenes o tengan previstas maniobras, conforme al Plan de Transporte.

~~En consecuencia, en relación con el artículo 132 del Reglamento General de Circulación que figura como anexo a esta orden y mientras no se culmine por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias el proceso de instalación en las estaciones y terminales de los medios técnicos de comunicación que se deducen de lo hasta aquí indicado, el primer párrafo del citado artículo 132 tendrá la redacción siguiente:~~

~~“Se establece para todos los trenes por el Jefe de circulación de la estación o terminal de origen del tren, o de aquellas donde se modifique su composición, si existe Jefe de circulación, para dar a conocer al Agente de conducción las prescripciones e informaciones que afecten a la circulación del tren, a partir de la información facilitada, si procede, por la empresa ferroviaria.~~

~~El responsable de formación del tren comunicará al Jefe de circulación los datos de la composición necesarios para la confección del Documento de tren, además de las particularidades del cargamento y de las mercancías peligrosas, si procede, para que sean notificados al Agente de conducción.~~



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



**Tercera.- Artículo 260.**

El ASFA es un sistema de repetición de señales en cabina con ciertas funciones de control de tren. Se basa en la transmisión puntual vía-locomotora para garantizar el cumplimiento de las órdenes establecidas por las señales convencionales.

RENFE adoptó el ASFA en los años 70 y empezó a entrar en servicio en 1978, hasta que en 2005, tras sucesivos trágicos accidentes, ADIF y RENFE-Operadora deciden implantar en "Nuevo ASFA" llamado "digital", cuya primera fase o "modo básico" se inició en septiembre de 2007, con un presupuesto de 80 M€.

Según las empresas, con la implantación de ASFA Digital se persigue "**reducir el riesgo de accidente por fallo humano en un 60%**" y que el ASFA Digital debe ser la "**señalización principal en las líneas convencionales hasta la implantación del sistema ERTMS y la señalización de refuerzo en donde este sistema ya está instalado**".

En otro orden de cuestiones, en los años que sucedieron dichos accidentes, se modificó el **proceso de conducción** que paso a ser de **un solo Maquinista en todos los trenes**. Además es constante la modificación del **proceso de circulación**, que trata de **eliminar personal de circulación de las estaciones**, mediante la implantación de sistemas centralizados de telemandos automatizados de los enclavamientos de las estaciones y bloqueos de la línea.

Por lo tanto, teniendo en cuenta todas estas circunstancias, así como el siglo tecnológico por excelencia en el que nos encontramos, **no podemos permitir que los trenes circulen SIN ASFA, ya que se rebajaría el nivel de seguridad sin justificación válida**.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



Por último, se debe figurar el significado de las abreviaturas, siglas o acrónimos, por ejemplo en este artículo figura “CIGEF” y no se expone su significado.

**Propuesta:**

**260 Anormalidades.**

**1. Notificación.**

- Cualquier anomalía relacionada con la infraestructura del sistema (balizas desplazadas, fuera de servicio, que no transmiten información o que ésta es errónea, etc.) será comunicada al PM, quien dispondrá su reparación y notificará dicha anomalía al Agente de conducción de cada uno de los trenes afectados por radiotelefonía o, en su defecto, ordenará al Jefe de circulación de la estación anterior más próxima abierta, donde el tren tenga parada prescrita, que lo notifique.
- Cuando la anomalía sea observada por el Agente de conducción lo comunicará por radiotelefonía al PM, al Jefe del CTC o de circulación en la primera estación abierta. Seguirá el mismo procedimiento cuando, por anomalía, desconecte el equipo.
- El PM informará al CIGEF de las anomalías que puedan afectar a la circulación de sus trenes.

**2. Señales apagadas o en indicación dudosa.**

Cuando las señales estén apagadas o en indicación dudosa la información de las balizas puede no coincidir con el aspecto de la señal. En estas ocasiones el Agente de conducción se atenderá a la orden de la señal, y realizará en cabina las operaciones que correspondan a las indicaciones del ASFA.

**3. Señales consideradas inexistentes.**

Cuando el Agente de conducción, salvo que circule a contravía, deba considerar inexistentes algunas señales relacionadas con el ASFA desconectará el equipo en todo el tramo afectado y no excederá la velocidad de 140 km/h. Como excepción, no será necesario desconectar el equipo cuando se le notifique o se regule por Consigna que las balizas de las señales que deba considerar inexistentes han sido retiradas o tapadas con chapas cubrebrazos.

- Cuando el Agente de conducción, circulando a contravía, deba considerar inexistente la señal de salida llevará el sistema ASFA conectado y actuará sobre el rebase.

**4. Detención del tren por la acción del ASFA.**

- Cuando la detención del tren se produzca por falta de reconocimiento u otra causa, el Agente de conducción, al reanudar la marcha, procederá como si hubiera encontrado la señal anterior en anuncio de parada o parada diferida, según el caso.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



- Si la detención se debe a rebase indebido de la señal procederá como se indica en el Art. 276.

**5. Inutilidad del sistema en los vehículos motores.**

- Cuando, a la salida de la Base, o de la estación de origen ~~que tenga en su zona de influencia una base de mantenimiento~~, un vehículo motor que vaya a circular por líneas equipadas acuse inutilidad o deficiencia en el ASFA, será considerado inútil.

Si la inutilidad se acusa durante el servicio, el Agente de conducción lo comunicará al PM por la radiotelefonía o a través del Jefe de circulación de la primera estación abierta, pudiendo continuar ~~hasta finalizar el recorrido del tren. En este caso, circulará sin exceder la velocidad de 140 km/h,~~ a 140 Km/h hasta finalizar el recorrido del tren si circula con Agente doble de Conducción, en caso contrario, podrá continuar sin exceder la velocidad de 80 Km/h hasta la estación más próxima donde será considerado inútil.

■ .

**6. Particularidades en los pasos a nivel provistos de Señal de Paso a Nivel (SPN).**

Cuando la señal de Paso a Nivel (SPN) presente la indicación de PN protegido y la información dada por el equipo ASFA sea la de PN sin protección, el Agente de conducción respetará esta última información.

Cuando, por anomalía, se lleve el equipo ASFA desconectado, se respetarán las indicaciones de las Señales de Paso a Nivel (SPN).



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



**Cuarta.- Artículo 315.**

Este artículo modificará el proceso de circulación y de conducción, ya que en el RGC actual para comunicar al Maquinista las operaciones terminadas por parte del Jefe de Circulación o Agente de Acompañamiento, **es requisito que la señal de salida de la estación no ordene parada**. Por ello, los formadores cuando impartan el curso del nuevo RGC, **deberán incidir bastante sobre esta modificación, sobre todo al personal de conducción**.

En otro orden de cosas, limitar las operaciones de los trenes de viajeros solamente a la subida y bajada de viajeros, entendemos que es un grave error, ya que existen otras operaciones como por ejemplo son la carga y descarga de maletas, enseres (...).

Por último, la persona que comunique la terminación de las operaciones del tren deberá estar en posesión de alguna habilitación. Además, este Agente no solamente deberá figurar en la Consigna B, sino también en el Documento de tren, ya que este documento nace con el ánimo de eliminar otros documentos reglamentarios, entre ellos, esta Consigna. Por ello, según hemos visto, el artículo 132 establece que el Documento de tren incorporará los contenidos que le afecten de las Consignas B.

**Propuesta:**

**315 Operaciones de trenes de viajeros.**

1. En los casos de paradas comerciales de trenes de viajeros, en las que no se da la señal de marche el tren, el Agente de Conducción antes de iniciar la marcha deberá comprobar la finalización de las operaciones **del tren, como son: la de subida y bajada de viajeros, y la carga y descarga de maletas u otros enseres**.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



2. Cuando el Agente de Conducción no tenga visibilidad directa, ni los medios auxiliares necesarios (a bordo del tren o con instalaciones de la dependencia) para verificar la finalización de las operaciones de subida y bajada de viajeros desde su puesto en la cabina de conducción, le será comunicado el momento de la finalización de estas operaciones.
3. En Consigna B o documento de tren se indicarán las dependencias y horas en las que al Agente de conducción le será comunicada la terminación de las operaciones del tren por el personal **habilitado** que se especifique en la misma, según uno de los siguientes procedimientos:
  - Con una paleta, levantándola y moviéndola ligeramente, o con una luz blanca a destellos o moviéndola, en lugar visible para el Agente de conducción.

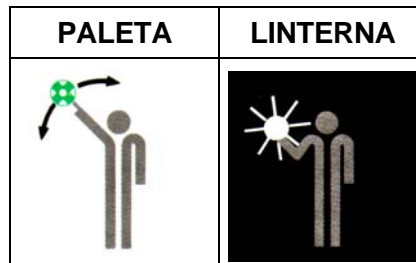


Fig. 52

- En las dependencias dotadas de instalaciones especiales, mediante un indicador luminoso fijo con las siglas «OT».

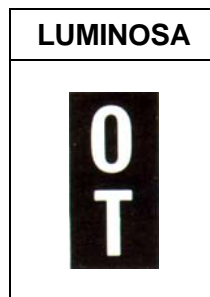


Fig. 53

- Por cualquier otro medio funcional del tren, por transmisión verbal o conforme a procedimientos de actuación regulados mediante Consigna D por las EE FF.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



**Quinta.- Artículo 433.**

Este artículo trata de las prescripciones de circulación del **Bloqueo telefónico supletorio (BTS)**. Se utilizará para cuando no funciona el BEM o cualquiera de los sistemas automáticos de bloqueo (BA, BSL o BLA), y se rige por las mismas prescripciones que el BT.

El BT se comienza a implantarse a principios siglo XX, sustituyendo las comunicaciones telegráficas, y es quizás el más sencillo tecnológicamente hablando de los distintos tipos de bloqueo en líneas ferroviarias, **por lo que su tendencia es la sustitución por otros más modernos.**

En este Bloqueo la seguridad descansa en el Factor Humano, siendo notorio que puede darse el error humano, sobre todo el provocado por la rutina, malas praxis, distracciones y que un agente de circulación dé la salida a un tren sin permiso de la estación de destino, pudiendo provocar choque o alcances. Ejemplo de esto último es el lamentable accidente que se produjo en Chinchilla de Monte-Aragón en Albacete con un choque frontal entre dos trenes, uno de mercancías y uno de viajeros, provocando 19 muertos el 3 de junio de 2003.

El, por entonces, Ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, en su comparecencia ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, de fecha manifestó que: "el Ministerio tiene previsto, dentro del programa para la sustitución del Bloqueo Telefónico por el Bloqueo Automático en la red ferroviaria convencional por la que circulan viajeros, una inversión total, a añadir a las inversiones ya comprometidas y en ejecución, de 425,15 M€ para sustituir 2.792 km en el horizonte del PIT 2000-2007".

Lo paradójico era que en el año en 2003 este sistema se aplicaba en 4.675 km. Es decir, en un 37% de la red ferroviaria, mientras que desde 1992 tenemos una de las líneas ferroviarias más fiables y seguras del mundo, la línea de alta





**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



velocidad Madrid – Sevilla, con sistema de conducción automática del tren (LZB en alemán), y en el PIT 2000-2007 se aprueban las mayores inversiones en el ferrocarril, ascendiendo a 40.500,00 M€, principalmente para la construcción de unos 7.700 km. de línea de alta velocidad.

Este programa de supresión de Bloqueo Telefónico y sustitución por Bloqueo de Liberación Automática (BLA) con CTC, permite tele-mandar el bloqueo y enclavamientos de las estaciones desde un puesto central (CTC), lo que reducirá personal de circulación, disminuyendo los costes de regulación y gestión de las líneas ferroviarias.

Por este motivo, ADIF tiene que recuperar este obsoleto BT con el agravante de que en el anterior, existía un Jefe de Circulación en cada estación colateral para concertar el Bloqueo y, ahora, se pretende que un mismo Jefe de Circulación o del CTC concierten el BTS con otros Jefes de circulación o de CTC, sin comprobar “in situ” por el mismo, que el cantón se haya libre de trenes, siendo Jefe de Circulación de todas las estaciones de su ámbito de actuación, incrementándose exponencialmente el riesgo de fallo humano, motivo por el cual este tipo de Bloqueo Telefónico debe desaparecer y sustituirlo por otro más seguro, y en su transición utilizarlo únicamente por causas excepcionales para evitar males mayores.

El Ministerio tiene que ser responsable con sus propios actos. Es decir, si apuesta por eliminar el BT y el personal de circulación de las estaciones, con la puesta en marcha de otros tipos de Bloqueos Automáticos con CTC, cuando estos se averíen **NO SE DEBE RECUPERAR BT PARA QUE LOS TRENES CIRCULEN CON UNOS INDICES MÁS ALTOS DE RIESGO DE FALLO HUMANO.** Por hacer una especie de similitud, cuando el programa informático de los Bancos o Cajas de Ahorro se cae, no realizan ningún reintegro.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



Para concluir los artículos del Capítulo 5 “**Bloqueo Telefónico Norma (BT)**” del Título IV del RGC **deben ser transitorios hasta su desaparición**, de la misma forma deben quedar los artículos correspondientes al Capítulo 6 “**Bloqueo Telefónico Supletorio (BTS)**” y al Capítulo 7 “**Banalización temporal de vía (BTV)**”, **además de limitarlo para casos excepcionales para evitar males mayores y hasta que se incorporen los Jefes de circulación en las estaciones intermedias.**

**Propuesta:**

### **431 Aplicación (BTS).**

1. **Excepcionalmente y para evitar males mayores**, cuando no funcione el BA, BSL, BLA o BEM, como se indica en los capítulos anteriores.

### **433. Prescripciones de circulación.**

***El Jefe de circulación:***

Procederá al cierre de las señales de entrada y de salida de la vía o vías en que no funcione el BAD o BLAD y, también, en el BSL, BAB o BLAB, cuando las instalaciones permitan la sucesión automática de trenes.

- Las señales de salida se mantendrán, permanentemente, ordenando parada mientras esté establecido el BT supletorio.
- Cumpliendo lo indicado anteriormente, establecerá y comprobará el itinerario que corresponda, aprovechando el enclavamiento en lo posible. En estaciones de CTC que no dispongan de ML comprobará las agujas, barreras y demás aparatos en los itinerarios de entrada y salida.
- Notificará al Agente de conducción lo siguiente:

« Circulará con BTS entre \_\_\_\_\_  
y \_\_\_\_\_ No funciona \_\_\_\_\_ (BA, BSL, BLA, BEM) »

En BAB, BSL y BLAB se especificará:

«por la vía \_\_\_\_\_ (I, II) \_\_\_\_\_»

y en las de vía múltiple, con la mención:

«por la vía (1, 2, 3, etc.)»



## **ALEGACIONES DEL SFF-CGT**

### **Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**

### **Ministerio de Fomento**



~~En dicha notificación se agregarán las estaciones abiertas sin Jefe de circulación, si existen y, de ellas, las que tengan establecido el itinerario de paso por vía desviada, y cuando proceda: Limitaciones de velocidad; PN con semibarreras enclavadas, sin protección, etc.~~

Esta notificación se dará en la estación de transición hacia el trayecto con BT supletorio, pudiendo ser valedera para un trayecto que comprenda varias estaciones cuando lo autorice el PM por telefonema e informe a las estaciones intermedias. En caso de BSL, BAB y BLAB, esta notificación sólo será valedera entre las dos estaciones colaterales que estén interviniendo en el bloqueo.

- Cuando no funcione el BA y existan agujas de Cargaderos en plena vía, protegidas por señales de bloqueo, la notificación anterior será ampliada:

« Irá dispuesto a efectuar parada ante la/s aguja/s del/os km/s \_\_\_\_\_ y continuará la marcha después de comprobar que está/n bien dispuesta/s »

- Si se normalizara la situación antes de finalizar el recorrido del trayecto, en la primera estación que empiece a funcionar el BA, BSL, BLA o BEM, se notificará al Agente de conducción:

« Restablecido el ( BA, BSL, BLA, BEM ) entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_ por la vía \_\_\_\_\_ »

#### **El Agente de conducción:**

- En plena vía:
  - Considerará inexistentes las señales intermedias en secciones de BA.
  - Considerará inexistentes las señales de los PCA en secciones de BSL.
  - Comprobará la disposición de las agujas de plena vía, de acuerdo con la notificación recibida. La indicación de la señal de protección será considerada como comprobación suficiente, aún cuando sea inexistente a los demás efectos. Si autoriza el paso, reanudará la marcha normal. Si estuviera en indicación de parada o apagada, se detendrá ante la aguja y una vez comprobada que su disposición es correcta, reanudará la marcha sin rebasar la velocidad de 10 Km/h hasta que el último vehículo la haya franqueado. En caso contrario, informará al PM.
  - Desconectará el equipo ASFA en el trayecto afectado y circulará sin exceder la velocidad de ~~140~~ 80 km/h, ~~salvo que el Jefe de circulación o del CTC le notifiquen otra velocidad o figure en Consigna B.~~
- En las estaciones o bifurcaciones:
  - Se atenderá a lo que ordene la señal avanzada, salvo que ordene parada, en cuyo caso, procederá como si diera la indicación de anuncio de parada.
  - Se atenderá a lo que ordene la señal de entrada.



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



- Considerará inexistentes todas las señales de salida, salvo en estaciones cerradas, ~~y en estaciones sin Jefe de circulación telemandadas por otra o en CTC.~~
- ~~Cuando en una estación telemandada por otra y en las de CTC, no preste servicio un Jefe de circulación, si se encuentra detenido por la orden de las señales, reanudará la marcha, si nada se opone, y avanzará comprobando que las agujas están bien dispuestas para el itinerario que debe seguir, sin exceder de 10 km/h al paso por las mismas. No será necesario limitar la velocidad cuando se le notifique que las agujas están dispuestas a vía directa y embridadas.~~



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



**Sexta.- Artículo 439.**

Valgan aquí las alegaciones expuestas en el ordinal anterior.

Por otro lado, para poder dejar las estaciones sin personal de circulación ese Ministerio debe establecer un programa mínimo de inversión que contemple las acciones a realizar para garantizar la seguridad.

Finalmente, el permitir establecer BT por parte de los Jefes de CTC o de circulación de estaciones telemandadas, disminuye la seguridad en la circulación al incrementarse exponencialmente el riesgo de fallo humano.

**Propuesta:**

**437 Aplicación (BTV).**

1. En líneas de vía doble no banalizada, cuando **debido a un accidente o incidente** no sea posible la circulación **normal** por una de las vías, ~~lo ordene el PM o se disponga por Consigna C~~, se banalizará temporalmente la vía o vías.

**439 Prescripciones de circulación.**

Las prescripciones para los trenes que circulen en sentido normal, aquí recogidas, son de aplicación cuando funciona el BAD, BLAD o BEM. De no ser así, se aplicarán las previstas para el BT supletorio como se indica en el Art.402.

***El Jefe de circulación:***

- Procederá al cierre de las señales de entrada y salida de la vía en que se establece la banalización temporal de vía.

***Para los trenes que circulen en sentido normal.***

- Establecerá el itinerario de entrada y de salida.
- Hará uso del BAD, BLAD o BEM.

En BAD se podrá pedir y conceder la vía sin haber recibido el aviso de llegada del tren precedente. Conforme vayan llegando los trenes del mismo sentido, se irán cursando los avisos de llegada que correspondan. En la casilla de trenes en marcha del *Libro de bloqueo*, se figurarán los trenes que existan en cada momento en la sección. Cuando la libere el último de ellos, se anotará la letra L.



## **ALEGACIONES DEL SFF-CGT**

### **Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**

### **Ministerio de Fomento**



#### **Para los trenes que circulen a contravía.**

- Comprobará las agujas, barreras y demás aparatos en el itinerario de salida o de entrada, aprovechando el enclavamiento en lo posible.
- Notificará al Agente de conducción lo siguiente:

« Circulará a contravía entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_ »

Esta notificación se dará en la estación donde se inicie la BTV, pudiendo ser valedera para un trayecto que comprenda varias estaciones cuando lo autorice el PM por telefonema e informe a las estaciones intermedias.

En dicha notificación se agregarán las estaciones abiertas sin Jefe de circulación, si existen y, de ellas, las que tengan establecido el itinerario de paso por vía desviada e, igualmente, cuando proceda: Limitaciones de velocidad; PN con semibarreras enclavadas, sin protección, etc.

Cuando existan agujas de Cargaderos en plena vía protegidas por señales, la notificación anterior será ampliada:

«Irá dispuesto a efectuar parada ante la/s aguja/s del/os km/s \_\_\_\_\_ y continuará la marcha después de comprobar que está/n bien dispuesta/s»

Si antes de finalizar el recorrido del trayecto, se pasara a circular por vía normal, se notificará al Agente de conducción:

«Circulará en sentido normal»

#### ***El Jefe del CTC y de circulación de estaciones telemandadas:***

- ~~Cuando la BTV esté su cargo, procederá al cierre de las señales de entrada y de salida del trayecto afectado, debiendo conocer de forma inequívoca la situación del mismo.~~
- ~~Para la expedición de trenes, el Jefe de circulación o del CTC se asegurará que el trayecto está libre de trenes, comprobando por los medios a su disposición que el último tren que circuló lo ha liberado, recabando, si fuera preciso, que el Agente de conducción lo confirme por el telefonema 39 o que un Jefe de circulación le curse por telefonema la llegada del mismo a una estación.~~
- ~~Anotará en el Libro de bloqueo, para cada tren que expida a contravía:~~

«Tren \_\_\_\_\_ salió de (estación) \_\_\_\_\_ a contravía a las \_\_\_\_\_»

~~Notificará al Agente de conducción:~~

~~«Circulará a contravía entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_.  
Marche el tren \_\_\_\_\_»~~



## **ALEGACIONES DEL SFF-CGT**

### **Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**

### **Ministerio de Fomento**



~~Comunicará, igualmente, cuando proceda: Limitaciones de velocidad; PN con semibarreras enclavadas, sin protección, etc.~~

- ~~Cuando existan agujas de Cargaderos en plena vía protegidas por señales, la notificación anterior será ampliada:~~

~~«Irá dispuesto a efectuar parada ante la/s aguja/s del/os km/s \_\_\_\_\_ y continuará la marcha después de comprobar que está/n bien dispuesta/s»~~

- ~~Se considerará que el trayecto ha sido liberado cuando se haya recibido, por telefonema, del Agente de conducción o del Jefe de circulación la llegada del tren completo:~~

1. ~~«Llegó a contravía tren \_\_\_\_\_ a (estación) a las \_\_\_\_\_»~~

#### **El Agente de conducción:**

##### **En sentido normal.**

- Se atenderá a lo que ordenen las señales.

##### **A contravía.**

- Considerará inexistentes todas las señales de salida, salvo en estaciones cerradas, ~~telemandadas o de CTC sin Jefe de circulación, de acuerdo con la notificación recibida~~ manteniendo conectado el sistema ASFA, y circulará sin exceder la velocidad de 120 km/h, salvo que el Jefe de circulación o del CTC le notifiquen otra velocidad o figure en Consigna B.
- Comprobará la disposición de las agujas de plena vía de acuerdo con la notificación recibida. La indicación de la señal de protección será considerada como comprobación suficiente. Si autoriza el paso, reanudará la marcha normal. Si estuviera en indicación de parada o apagada, se detendrá ante la aguja y una vez comprobada que su disposición es correcta, reanudará la marcha sin rebasar la velocidad de 10 Km/h hasta que el último vehículo la haya franqueado. En caso contrario, informará al PM.
- Al aproximarse a las estaciones con señales de entrada a contravía se atenderá a lo que éstas ordenen. Si éstas no existen, procederá como si hubiera encontrado una señal de parada diferida en el mismo lugar que está situada la señal avanzada de la vía normal, ateniéndose a lo que ordene la señal de retroceso.

Si no hay señal de retroceso, irá dispuesto a parar ante la primera aguja y no la rebasará hasta que se le autorice por un agente de la estación o por radiotelefonía.

- ~~En las estaciones del trayecto abiertas sin Jefe de circulación, de acuerdo con la notificación recibida, cuando esté detenido por la orden de las señales las rebasará comprobando la protección de los PN, la disposición de las agujas y no excederá de 10 km/h al pasar por las mismas.~~



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



**Séptima.- Artículo 517.**

Para que un **tren pueda circular en Agente único de conducción**, desde origen o desde cualquier otro punto intermedio, es necesario que lleven en servicio Dispositivo de vigilancia, ASFA u otro sistema de indicación en cabina, Radiotelefonía y Mando múltiple, si van dos o más vehículos motores. Además los trenes de viajeros deberán disponer de comprobación de puertas cerradas desde la cabina de conducción y megafonía para la comunicación del Agente de conducción con los viajeros.

**Por lo tanto, no se puede permitir bajo ningún concepto que un tren circule en Agente único de conducción sin llevar los elementos y dispositivos de seguridad.** Solamente cabría una excepcionalidad conforme las alegaciones que hemos expuesto anteriormente al artículo 260.

Nuevamente volvemos a reiterar que cualquier persona que realice funciones de seguridad debe estar habilitada al amparo de la OM 2520/2006, conforme establece la Ley del Sector Ferroviario.

El RGC no puede crear ambigüedades. No se puede dejar al libre albedrío sobre quién debe realizar las funciones relacionadas con la seguridad en la circulación. Las figuras reglamentarias están para **definir clara e inequívocamente** las funciones de cada trabajador que interviene en la seguridad de la circulación.

La Orden Ministerial 2520/2006, está para garantizar los mínimos formativos y capacidades psicofísicas del personal ferroviario que realiza funciones relacionadas con la seguridad en la circulación.





**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



## Propuesta:

### 517 Dotación de personal en los trenes del tren en origen.

La dotación de personal en de los trenes que se prescribe en este artículo es la mínima requerida para garantizar la seguridad en la circulación.

La dotación será de un Agente de conducción, cuando lleven en servicio:

- Dispositivo de vigilancia.
- ASFA, o un sistema de indicación en cabina.
- Radiotelefonía.
- Mando múltiple, si van dos o más vehículos motores.

En los trenes de viajeros se deberá, además, disponer de:

- Comprobación de puertas cerradas desde la cabina de conducción.
- Megafonía para la comunicación del Agente de conducción con los viajeros.

Si no se cumple alguna de éstas dos últimas condiciones, o el vehículo motor o la línea por la que se va a circular carece de radiotelefonía, deberá disponer de ~~una persona a bordo del tren un Auxiliar del tren. que preste servicio para la EF.~~

Si la línea por la que circulan tiene pendientes continuadas superiores a 30 mm/m, los trenes de viajeros será de un Agente de conducción y un Auxiliar del tren, y para los trenes de mercancías será de un Agente de conducción y un Auxiliar de operaciones del tren.

Podrá autorizarse por Consigna C, que ciertos automotores sin servicio o locomotoras aisladas, circulen sin la radiotelefonía cuando se trate de recorridos entre la Base y la estación a la que sirven.

Sino se cumple estas condiciones, la dotación mínima será de dos Agentes de conducción.

#### Particularidades:

1. La dotación de las locomotoras o automotores en tracción múltiple, será de un Agente de conducción en cada vehículo de tracción independiente, cuando lleven en servicio el dispositivo de vigilancia.
2. ~~La dotación de personal de los trenes de viajeros, cuando el vehículo motor o la línea por la que vaya a circular no disponga de ASFA o se circulen por líneas con pendientes continuadas superiores a 30 mm/m, será de un Agente de conducción y un Auxiliar del tren.~~
3. ~~La dotación de personal de los trenes de mercancías, cuando el vehículo motor o la línea por la que vaya a circular no disponga de ASFA o se circulen por líneas con pendientes continuadas superiores a 30 mm/m, será de un Agente de conducción y un Auxiliar de operaciones de tren.~~



**ALEGACIONES DEL SFF-CGT**  
**Al Bloque 1 del R.G.C. propuesto por el**  
**Ministerio de Fomento**



4. La dotación de **personal de los vehículos de las maniobras para circular por vías interiores de la terminal o estación será de un Operador de vehículo de maniobras. Si circula por vía de circulación o entre una terminal o estación y su zona de influencia (estaciones próximas, cargaderos, etc.) será de un Agente de conducción, cuando vaya acompañado por** y un Auxiliar de operaciones del tren. ~~o Auxiliar de circulación y lleve en servicio el freno automático del tren.~~
5. La dotación de los trenes convencionales de trabajos, de las vagonetas y maquinaria de vía, cuando **circulen por la vía bloqueada para trabajos (EVB) será de un Operador de maquinaria de vía y un auxiliar de operaciones del tren.** ~~circula al amparo del bloqueo existente en la línea será de un Agente de conducción debidamente habilitado, cuando lleven en servicio:~~
  - ~~Dispositivo de vigilancia.~~
  - ~~ASFA, o un sistema de indicación en cabina.~~
  - ~~Radiotelefonía.~~
  - ~~Mando múltiple, si van dos o más vehículos motores.~~

~~Si no se cumple alguna de estas condiciones, o se circule por líneas con pendientes continuadas superiores a 30 mm/m, deberá ir acompañado por un Agente de Infraestructura.~~

~~Cuando operen con EVB, la dotación consistirá en un Agente de conducción, siempre que lleven en servicio el dispositivo de vigilancia; si no lo llevan, deberán ser acompañadas por un Agente de Infraestructura instruido para detenerlas.~~
7. La dotación de los trenes programados empujados, será de dos Agentes de conducción, salvo en lo regulado en el artículo 511.3, que será de un Agente de conducción y un Auxiliar de operaciones del tren **o Auxiliar del tren.**
8. La dotación de los trenes de pruebas será de un Agente de conducción y **un Encargado de pruebas.** ~~de las locomotoras en maniobras será de un Agente de conducción o de un Operador de vehículos de maniobras.~~
9. Independientemente de lo indicado en este artículo, en caso de anomalía durante el recorrido del tren, en las instalaciones o en los equipos de los vehículos, que requieran su desconexión, se estará a lo dispuesto en el Capítulo 5 del Título II.