

Ocupación en cabina: ¿Ha influido la limitación del PE-21 de Renfe en los procesos formativos?

La formación práctica ha sido, recientemente, un asunto de polémica con motivo del Procedimiento Específico 21 establecido por Renfe y en el que, a causa del COVID-19, limitaba el aforo en cabina a 2 ocupantes (máximo 3 en casos excepcionales). El pasado 28 de septiembre Renfe decidió aumentarlo en un máximo de 4 personas.

La limitación establecida, según una parte de la compañía, ha obstaculizado los procesos formativos. Y en este artículo nos disponemos a explicar que seguramente la ralentización ha sido más a causa de una deficiente planificación.

¿Quién realiza formación?

Nos encontramos con dos perfiles que requieren de formación práctica:

Por un lado, un maquinista que comienza a trabajar, o que cambia de residencia, ha de recibir formación teórica y práctica, y superar un examen, sobre los vehículos que vaya a conducir, sobre las líneas por donde vaya a transitar (infraestructura) y sobre los equipos de protección que equipe el vehículo y que a su vez equipe la línea.

En segundo lugar, un alumno de un centro de formación homologado, en proceso de obtener la licencia de maquinista, requiere realizar un número determinado de horas de conducción para poder presentarse al examen que realiza la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).

¿Qué dice la norma sobre la ocupación en cabina?

La norma, establecida por cada empresa ferroviaria, en el caso de Renfe permite hasta un máximo de 5 personas debidamente autorizadas para estar dentro de la cabina de un tren.

No obstante, durante el periodo de pandemia Renfe, al igual que cualquier otra empresa, estableció una instrucción técnica de obligado cumplimiento, la PE-21, que limitaba a 2 personas el aforo en cabina (así como los espacios entre personas en cualquier ámbito laboral de la empresa). Esta instrucción ha estado vigente hasta el pasado 28 de septiembre de 2021.

¿Cuántos maquinistas pueden formarse a la vez en cabina?

En el caso de los aspirantes a maquinista la formación se compone de horas de conducción,

por lo que solo le computa a uno de ellos, quien realiza la conducción efectiva.

En el caso de los maquinistas que se están habilitando para la formación práctica de conducción y la de los equipos de protección solo puede formarse un maquinista. Es decir, estas horas computarían solo a quien estuviera conduciendo.

Para la formación de infraestructura sí que las pasadas realizadas (trayecto de inicio y fin de las líneas por las que luego vaya a operar) computarían para todos los ocupantes, ya que no es necesario conducir en este tipo de prácticas. No obstante, lo habitual es que vayan habilitándose dos junto con el maquinista titular, ya que es muy difícil con más ocupación tener espacio para ver los detalles de la infraestructura al paso del tren.

¿Podría ir otro maquinista o alumno?

Podría ir, pero las horas computables de su formación serían exclusivamente sobre las que este alumno o maquinista ejerciese la conducción. En números redondos, si se realiza un trayecto que dura 4 horas a la ida, y 4 horas a la vuelta, esa jornada de formación habrá durado 8 horas.

Si en esa cabina fuesen dos alumnos, suponiendo que turnasen de manera equitativa, cada uno habría recibido 4h, es decir, la mitad.

¿Y si fuese el máximo permitido de ocupantes?

Hagan cuentas. Es ilógico pensar que para formarse de un vehículo, antes del COVID y con el COVID, se ocupase el límite de aforo que permitía la normativa en las cabinas de conducción, pues habría que dividir el tiempo entre el número de alumnos. Además, ocupar de manera innecesaria una cabina puede suponer distracciones y, en caso de COVID, contagios tanto de los 4 alumnos como del maquinista titular.

Por ello, durante la pandemia se decretó por parte de los servicios de prevención de Renfe (al igual que cualquier otra empresa) un procedimiento que delimitaba el número de personas que pueden ir en cabina. Se estableció en dos ocupantes el número total de personas, con la excepción de poder ir hasta tres personas en algunas situaciones especiales y concretas.

Sin embargo, otra parte de la empresa, incapaz de realizar una planificación adecuada, responsabilizaba del atasco en la formación a la imposibilidad de ir más de un alumno en cabina.

¿Pero realmente este límite de ocupación obstaculiza la formación?

Pues en el caso de los alumnos para obtención de licencia no. Ya que, como hemos comentado, las horas de práctica solo le computan a quien conduce.

En el caso de los maquinistas que se están habilitando tampoco obstaculiza en 2/3 del itinerario formativo (conducción y equipos de protección). Sí que ha influido en lo referente a habilitación de infraestructura.

En esta última situación, ¿ha podido repercutir?

Considerando el número de trenes que circulan, como ejemplo en Cercanías Madrid circulan

1200 trenes al día, 750 en Rodalies de Cataluña, 260 en Cercanías Valencia, etc, podemos observar que en todo el territorio hay muchísimas más circulaciones que maquinistas en formación y habilitación.

Por lo que, de haber querido habrían podido habilitar y formar a todos los maquinistas y aspirantes.

La verdadera cuestión es: ¿por qué no han gestionado de tal manera que hubiese sido posible llevar a tiempo todos los procesos formativos?