

SEGURIDAD A TODO TREN

Renfe, en diez años, disminuye en un 70 por cien el número de accidentes



De seguir a pies juntillas los datos que facilita el Sistema de Información y Control de Accidentes (Sica) se podrían extraer una serie de máximas. Durante las maniobras de trenes deberá tener más cuidado con sus acciones o las que realizan sus compañeros que con el posible mal funcionamiento del equipo que manejen: en 1994 los accidentes por fallo humano fueron 191 frente a los

Julio César Rivas

La mano invisible. Tomando una simbología del mundo económico, la seguridad puede concebirse como un elemento intangible pero que tiene unas consecuencias muy concretas. En Renfe, la disminución de accidentes de circulación ha sido cercana al 70 por cien en diez años.

110 que provocaron los fallos técnicos. Y si se lesiona en su actividad laboral, lo más seguro es que sufra

una torcedura, esguince o distensión (¡jojo!, de la muñeca y no del tobillo) que le provocará un mes de baja. Pero tampoco hay que alarmarse demasiado: sólo seis de cada 100 agentes de la red tuvieron algún tipo de accidente en 1994, el 98,5 por ciento leves.

Por seguir con las cifras. De 1.004 a 314. En números absolutos, el año pasado los accidentes de circulación de trenes fueron 690 menos que en 1984. Un descenso que es constante durante toda la década



Javier Moreno de Mesa.



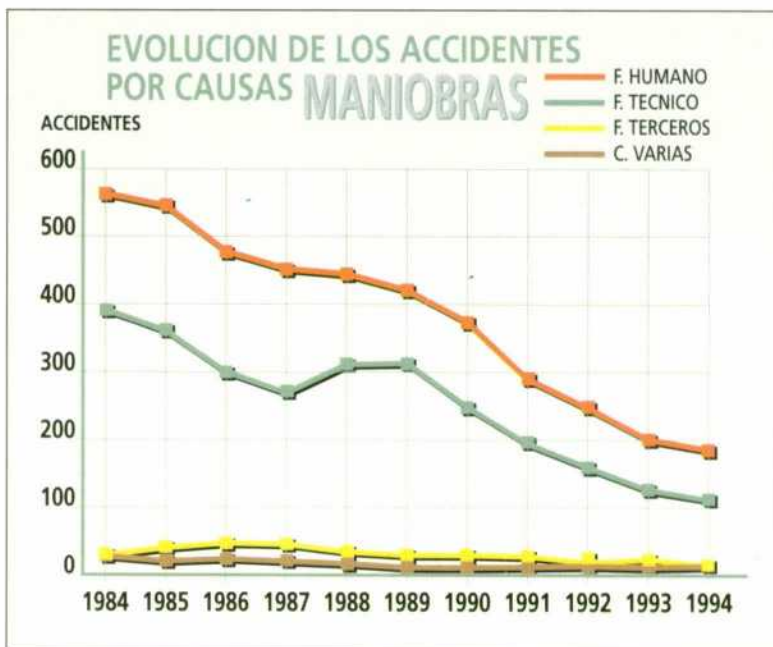
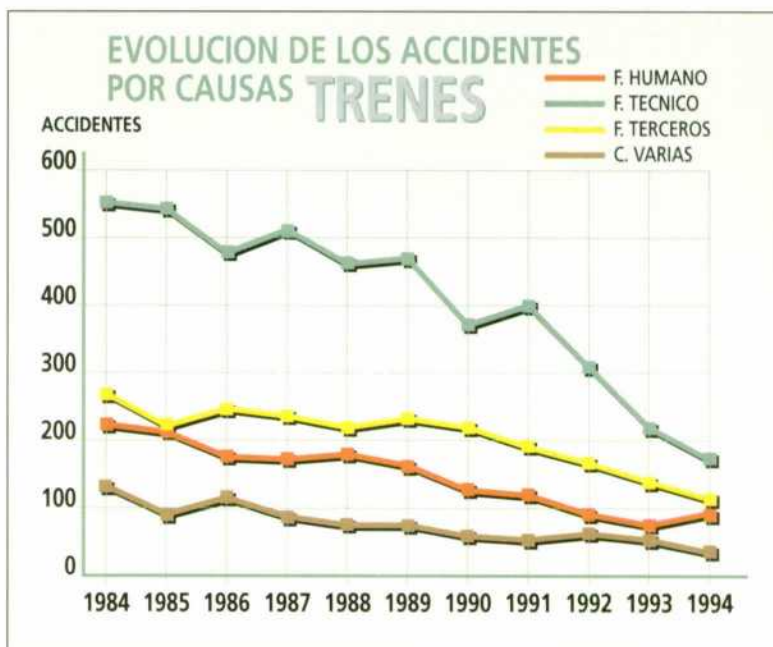
LUNA

que abarcan esos años, excepto un pequeño repunte en 1988.

A **José Prendes**, jefe de Seguridad e Higiene en el trabajo de Renfe, no le gustan demasiado las cifras. "Nada no, sólo para poder realizar la labor de prevención", señala. Y eso a pesar de que los índices estadísticos que maneja son igualmente positivos: de los 3.130 accidentes laborales de 1988 se ha pasado a 2.646 en 1994. Aunque **Prendes** matiza que se ha producido la reducción del número de agentes de 50.290 a 41.705 y, sobre todo, que en accidentabilidad laboral "las estadísticas pueden ser muy engañosas".

También es posible que su aversión por los números se deba a que, quizá, su campo es más "humano" que el de **Javier Moreno de Mesa**, director de Inspección y Seguridad de la UNE de Circulación. **Moreno de Mesa** cuenta con el auxilio del Sica, una base de datos que desde 1987 recoge toda la información de

Los accidentes laborales también han disminuido.

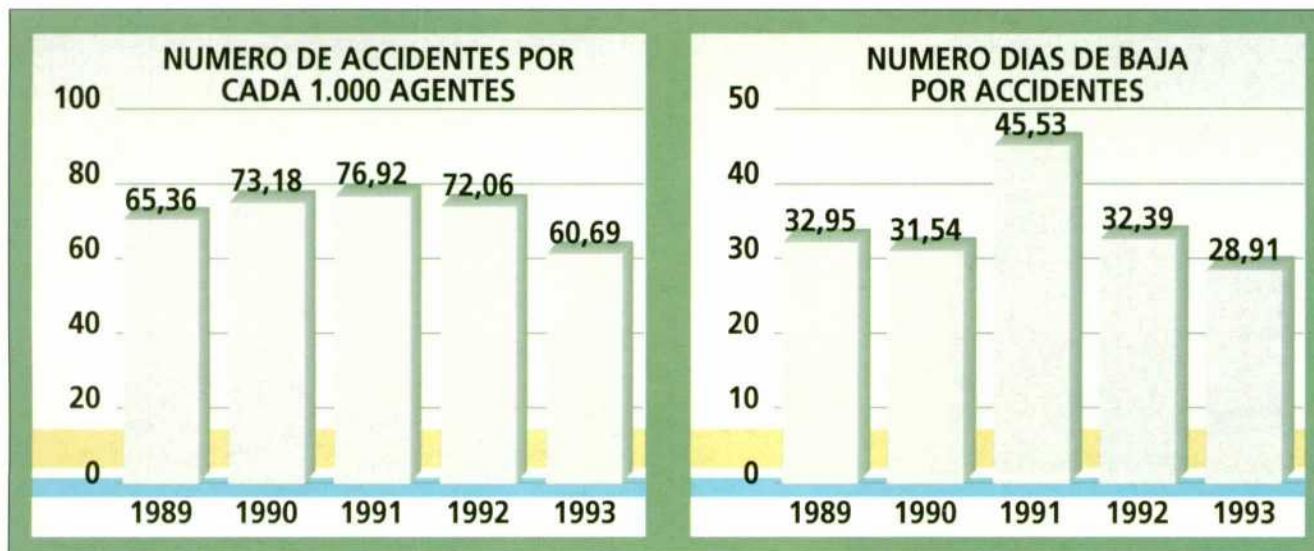


accidentes e incidentes de la red, para realizar los informes sobre los percances ocurridos.

Para el director de Inspección y Seguridad de Circulación, los factores que han hecho posible esta disminución de los accidentes en la red, son la mejora de la calidad de las instalaciones y elementos básicos de protección y, por supuesto, la disminución del fallo humano. Y añade que "la estructura normativa y la claridad de contenidos son importantes para la seguridad pero

también hay que contar con una labor formativa y la tradición cultural de la seguridad".

Circulación es una de las actividades donde clásicamente más hincapié se ha hecho en el concepto y la práctica de seguridad, "cuando surge el siglo pasado el ferrocarril era considerado como algo aterrador y peligroso. Por tanto, tenía que ofrecer mucha más seguridad, lo que se ha convertido en una cultura intrínseca al ferrocarril" explica **Moreno de Mesa**. Por ello, todas las



ACCIDENTABILIDAD						
Años	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Agentes	50.290	51.246	48.932	47.707	43.893	41.705
Horas trabajadas/10	94.647	93.222	90.888	86.651	77.041	72.855
Accidentes leves	3.133	3.656	3.671	3.375	2.612	2.618
Accidentes graves	133	84	83	53	40	23
Accidentes muy graves	13	3	2	2	2	2
Accidentes mortales	8	7	8	8	10	3
Total accidentes laborales	3.287	3.750	3.764	3.438	2.664	2.646
Jornadas perdidas	108.318	118.289	171.383	111.347	77.023	78.088

actividades que se relacionan con el movimiento de trenes se regulan exhaustivamente mediante una serie de órdenes escritas de obligado cumplimiento.

La norma básica en circulación es el Reglamento General de Circulación que señala qué hay que hacer. De él emana el Manual de Circulación, en el que se señalan los "modus operandi", los procedimientos a seguir en cada momento. El Manual está distribuido en fascículos que el Reglamento indica a quien afecta cada uno según su función. Así al personal de conducción le corresponde el número uno, a los acompañantes de trenes el dos, el personal encargado de agujas y maniobras el tres, los de infraestructuras el cuatro y los agentes de material remolcado el cinco.

Además de estos dos textos básicos se añaden: el horario de trenes, donde se establecen velocidades, paradas, cargas máximas...; las órdenes series A y B, que son ampliaciones para trenes concretos; las

consignas, aplicaciones particulares que no son reguladas por el Reglamento General de Circulación divididas en A, B y C; los avisos, que no tienen carácter normativo sino de interpretación; las noticias; la consigna de prueba y las instrucciones generales que es todo el material normativo que no está en el Reglamento General de Circulación.

Javier Moreno de Mesa recalca por si ha quedado alguna duda: "Que la normativa sea fácil, comprensible y aplicable incide por supuesto en la seguridad".

En cuanto al papel que la informática ha jugado en la disminución de los accidentes, **Moreno de Mesa** empieza a enumerar, casi de carrerilla, "el sistema de Anuncio de Señales y Frenado Automático (Asfa), cuya implantación ha reducido drásticamente los accidentes más graves; la radiotelefonía; la introducción del bloqueo automático, CTC..., cuyo ejemplo más avanzado es el LZB del AVE; y la generalización del hombre muerto".

En este estado de cosas, de los 38 accidentes con víctimas de 1994, que provocaron 57 muertos y heridos, fueron imputables a la red cuatro accidentes con sólo cuatro heridos graves. Según los datos del Sica, los restantes accidentados (31 muertos y 21 heridos graves) no fueron imputables a la red y la mayoría de los decesos se produjeron en pasos a nivel, todos por arrollamientos de vehículos. Cifras que "contrastan con los más de 4.000 muertos de la carretera el año pasado" recalca el director de Inspección y Seguridad de Circulación.

Ese es el concepto en el que tanto **Javier Moreno** como **José Prendes** coinciden. "Las estadísticas no sirven si no es para sacar conclusiones", explica **Prendes**. Y continúa que "lo importante es la relación causa-efecto. Lo que nos interesa no es que 1.000 agentes se hayan torcido el tobillo, sino que se han producido ese daño de una forma determinada. Así podremos saber qué lo ha provocado y poner el remedio". En esta labor, los empleados contarán próximamente con un nuevo aliado, la ley de Prevención de Riesgos Laborales, aprobada ya por el Consejo de Ministros y que está en discusión en el Congreso. Una normativa emanada de la Comunidad Europea que obligará a las empresas a mantener unas estructuras mínimas, que en muchos casos no existen ahora, en materia de seguridad laboral. □