

ACOPLAMIENTO AUTOMÁTICO DIGITAL (DAC) EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EUROPEO

POSICIÓN DE LA ETF

Hace años que la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF, por sus siglas en inglés) viene denunciando las causas del retroceso del transporte ferroviario de mercancías, que se debe, por un lado, a la falta de inversiones en este sistema de transporte y, por otro, a la competencia intermodal desleal basada en prácticas indebidas como el *dumping* social. Además, la política ferroviaria de la UE a favor de la apertura del mercado y la competencia intrasectorial no ha dado lugar a un cambio modal que beneficie al transporte ferroviario de mercancías. Por lo tanto, la ETF exige un análisis en profundidad de los resultados de las políticas ferroviarias europeas, especialmente en lo que se refiere al pilar político/comercial y al nivel de consecución de sus objetivos.

Para impulsar el transporte ferroviario de mercancías, la ETF opina que la introducción de un sistema de acoplamiento a nivel europeo puede ser un medio para reforzar la eficiencia de las operaciones de transporte ferroviario de mercancías, pero insistimos en que este camino hacia la digitalización debe formar parte de una política de transporte ferroviario de mercancías más ambiciosa. Una política de esta índole debe incluir:

- Un objetivo vinculante para aumentar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías.
- Plena internalización de los costes externos de todos los modos de transporte.
- Fomento de la cooperación en lugar de la competencia entre empresas.
- Medidas serias para proteger y/o reactivar un sistema europeo de transporte con vagones aislados.
- Vinculación de las infraestructuras estratégicas (p. ej., los puertos) a las soluciones ferroviarias.
- Fuerte inversión en apartaderos industriales.
- Participación de grandes empresas de logística en una reorientación modal de sus flujos.
- Comportamiento socialmente ejemplar del sector porque no puede haber un transporte de calidad sin empleos de calidad y condiciones sociales justas.

Además, la ETF insiste en asegurar las medidas complementarias necesarias y los puestos de trabajo de los empleados ferroviarios afectados por el cambio en la empresa. Para la ETF no se trata de qué sistema de acoplamiento se establece en Europa. Lo fundamental es garantizar que la protección de los trabajadores, las disposiciones transitorias y el tráfico mixto se realicen de la forma más segura para ellos. Es hora de dar pasos concretos hacia el establecimiento de una norma unificada y de que la UE apoye al sector durante la transición. Asimismo, es importante aspirar a que las normas internacionales (p. ej., a través de UN/ECE, OTIF y UIC) permitan la circulación más allá de las fronteras de la Unión Europea.

La solidez del transporte ferroviario de mercancías y sus beneficios para el clima y la economía

El aumento del transporte ferroviario contribuye sustancialmente a la protección activa del clima. Un tren de mercancías equivale a 52 vehículos pesados o camiones. Una tonelada de carga desplazada al ferrocarril reduce el 80 % de las emisiones de CO₂ producidas por el transporte en camión. El transporte ferroviario de mercancías descongestiona las carreteras y las ciudades y solo a través de este modo de transporte será posible cumplir los objetivos climáticos fijados en el Pacto Verde Europeo.

El transporte ferroviario de mercancías cumple una función vital para las industrias europeas y para el abastecimiento de la población y la economía en Europa. Es una parte esencial de la cadena de valor de la logística, especialmente en las industrias líderes: la del automóvil, la química, la del acero y la de los materiales de construcción. La actual crisis sanitaria provocada por la COVID-19 ha puesto de manifiesto la función esencial que desempeñan el ferrocarril y los trabajadores ferroviarios. La mejora de la eficiencia de la logística y de las operaciones de transporte ferroviario de mercancías **de una forma socialmente sostenible** será un elemento importante para impulsar el trasvase de las mercancías al ferrocarril, e incluso podría crear y preservar el empleo.

Las futuras estructuras de producción y valor añadido de las industrias clave están cambiando radicalmente la demanda de servicios logísticos porque las empresas cada vez deben prestar más atención a su huella de carbono. Por lo tanto, el sector europeo del transporte ferroviario de mercancías debe ser capaz de aprovechar sus ventajas.

El acoplamiento automático es una medida para aumentar el rendimiento de las operaciones. Al mismo tiempo, la introducción del acoplamiento automático tendrá un gran impacto en los empleados ferroviarios, especialmente en el personal de maniobras, pero también en los inspectores de vagones (personal de inspección técnica) y en los maquinistas.

Efectos sociales del acoplamiento automático digital (DAC):

- Los trabajadores ferroviarios merecen estar seguros: en el acoplamiento manual, los trabajadores siguen teniendo que colocarse entre los vagones para realizar el acoplamiento. Esta es una actividad peligrosa que supone un grave riesgo para la seguridad. El elevado peso del acoplamiento manual, así como la posición inclinada del cuerpo hacia delante que se requiere para realizar el acoplamiento, representan un esfuerzo físico considerable.
- No obstante, la introducción del DAC también tendrá un impacto negativo en el empleo. En el caso de un acoplamiento de garras semiautomático, se perderá entre un 25 % y un 30 % de los puestos de trabajo en el proceso de maniobra, y en el caso de un acople Scharfenberg totalmente automático (en combinación con carta de porte electrónica y documentación del tren) se perderá entre un tercio e incluso la mitad de los puestos de trabajo en el proceso de maniobra. Los trabajadores deben recibir formación adicional para hacer frente a los nuevos cambios tecnológicos y garantizar una transición justa.



Nuestras reivindicaciones

- *Es indispensable tener en cuenta y mitigar los efectos sociales en los empleados y los aspectos relacionados con el derecho laboral.*
- *Las inversiones en el DAC y su implantación deben someterse al diálogo social. Los representantes de los trabajadores deben participar en el proceso desde el principio para crear transparencia y garantizar una implementación fluida.*
- *Desde ahora debe desarrollarse una perspectiva laboral realista para los empleados como elemento fundamental del plan de inversión. Debe obligarse a todo el sector a tomar medidas que garanticen oportunidades de empleo sostenibles. Entre ellas se encuentran las inversiones en capacitación y formación adicional para los empleados que deseen reciclarse en un campo distinto y el derecho a mantener como mínimo un puesto de trabajo adecuado en la empresa.*
- *Para garantizar la seguridad de las operaciones ferroviarias, es necesario evaluar y adaptar la normativa de seguridad a nivel europeo y nacional (p. ej., la exigencia de pruebas de frenos, pruebas de estado de acoplamientos, inspección inicial de los vagones, etc.) durante el periodo de transición y para las operaciones a nivel europeo.*
- *Del mismo modo, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y la industria ferroviaria deben garantizar que, en caso de mal funcionamiento o manipulación manual del acople de tope central, se preste la debida atención a las medidas de salud y seguridad de los trabajadores.*
- *Lo mismo es aplicable a las operaciones mixtas con acoplamientos convencionales que, con seguridad, estarán presentes durante la fase de transición. La experiencia de la utilización del acoplamiento automático en los vehículos de maniobras y del acoplamiento simple de tope central en los trenes bloque muestra que especialmente las operaciones mixtas entrañan nuevos riesgos para los empleados en el ámbito de la salud y la seguridad. Hay accidentes de trabajo documentados. Por lo tanto, estas evaluaciones de impacto deben ser obligatorias y tenerse en cuenta durante las fases de desarrollo e introducción. Deben desarrollarse y aplicarse contramedidas para prevenir accidentes graves y mortales.*
- *Como oportunidad de iniciativa europea para introducir el acople automático de tope central inteligente en el transporte ferroviario de mercancías, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea también debe hacer obligatoria la formación profesional y los requisitos para el personal que participa en el mantenimiento o la manipulación.*
- *La ETF reitera su petición de establecer un sistema de alta capacitación y certificación armonizado a nivel europeo para todas las profesiones relacionadas con la seguridad, incluido el personal de maniobras y los inspectores de trenes. Este sistema debe incluir normas de calidad para los centros de formación y la duración mínima de la formación.*

