

Madrid, 18 de mayo de 2026

Asunto: Trámite información pública modificación Real Decreto 929/2020

El Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, constituye el marco normativo de referencia en materia de seguridad operacional ferroviaria sobre la Red Ferroviaria de Interés General. Entre las materias reguladas en dicha norma se encuentran los tiempos máximos de conducción del personal de conducción, así como los tiempos máximos de actividad de control de tráfico del personal responsable de circulación.

La experiencia acumulada desde la entrada en vigor del citado real decreto ha puesto de manifiesto la conveniencia de introducir determinadas precisiones, no solamente en el ámbito de conducción, sino también en la regulación relativa a la actividad de control de tráfico ferroviario, con el fin de reforzar la seguridad operacional, clarificar los criterios aplicables y garantizar una adecuada gestión de los factores humanos y organizativos que inciden directamente en la circulación ferroviaria.

Las funciones desempeñadas por el personal responsable de circulación mantienen una relación directa e inseparable con las desarrolladas por el personal de conducción, constituyendo ambas funciones elementos esenciales para garantizar la seguridad de la explotación ferroviaria. La adecuada coordinación entre ambos colectivos resulta imprescindible para asegurar unas condiciones óptimas de circulación y explotación ferroviaria sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

El artículo 38 del Real Decreto 929/2020 establece que los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras deberán contener determinados parámetros relativos a los tiempos máximos continuados en un período, los tiempos máximos en una jornada, la duración mínima de las pausas y la regulación de la toma y deje del servicio. Asimismo, prevé que dichos tiempos deberán tener en cuenta las condiciones particulares del control del tráfico, tales como los sistemas de bloqueo presentes, el grado de automatización de la actividad, las situaciones degradadas, el volumen de tráfico o la acumulación con otras tareas.

Sin embargo, la aplicación práctica de esta previsión ha evidenciado que la remisión genérica a los sistemas de gestión de la seguridad no resulta suficiente para asegurar una regulación homogénea, clara y garantista de los tiempos de actividad de control de tráfico ferroviario. En particular, la aplicación práctica del citado marco normativo ha evidenciado que la ausencia de criterios mínimos comunes puede dar lugar a interpretaciones divergentes del administrador de infraestructuras y a una insuficiente consideración de factores directamente vinculados con la seguridad, tales como la fatiga, la carga mental, la atención sostenida, la nocturnidad, la turnicidad, la acumulación de tareas o la prestación del servicio en situaciones degradadas.

La necesidad de desarrollo posterior mediante instrucciones y procedimientos internos por parte de los administradores de infraestructuras evidencia asimismo la conveniencia de dotar al marco reglamentario de una mayor concreción y homogeneidad en esta materia, especialmente en lo relativo a la gestión de la fatiga, las pausas, los tiempos máximos de actividad y los factores humanos asociados al control de tráfico ferroviario.

Debe tenerse en cuenta que la actividad desarrollada por el personal responsable de circulación constituye una función crítica para la seguridad ferroviaria. La dirección de la circulación de trenes y maniobras exige una atención permanente, una adecuada conciencia situacional y una capacidad constante de respuesta ante incidencias, anormalidades o alteraciones del tráfico. Esta función adquiere especial relevancia en dependencias con prestación de servicio durante las veinticuatro horas del día y los trescientos sesenta y cinco días del año, donde concurren factores específicos como el trabajo nocturno, la rotación de turnos, la gestión de trabajos de mantenimiento, las situaciones degradadas y la necesidad de asegurar la continuidad del servicio.

Asimismo, la evolución reciente de los indicadores de seguridad operacional asociados a la infraestructura y a la explotación ferroviaria pone de manifiesto la relevancia creciente de los factores humanos y organizativos en la gestión de la circulación ferroviaria. La acumulación de incidencias, accidentes y precursores de riesgo registrados en los últimos años sobre distintos corredores de la Red Ferroviaria de Interés General ha evidenciado la necesidad de reforzar los mecanismos preventivos vinculados a la gestión de la actividad del personal responsable de circulación.[1]

A ello debe añadirse el incremento progresivo de los trabajos programados sobre la infraestructura ferroviaria y la necesidad de compatibilizar de forma permanente dichas actuaciones con la circulación ferroviaria y con los niveles de calidad y regularidad exigidos a la explotación ferroviaria.

[1] Datos estadísticos de tráfico ferroviario y evolución de trenes-kilómetro sobre las redes de Adif y Adif Alta Velocidad, diciembre de 2025.

Asimismo, la intensificación de las actuaciones de renovación, modernización y ampliación de infraestructuras ferroviarias sobre la Red Ferroviaria de Interés General ha incrementado significativamente la complejidad operativa asociada a la gestión de la circulación ferroviaria. La propia planificación estratégica del administrador de infraestructuras contempla, para el periodo 2022-2026, actuaciones de desarrollo, renovación y mejora sobre la Red Ferroviaria de Interés General, incluyendo actuaciones en infraestructura, vía, instalaciones de seguridad, energía, telecomunicaciones, estaciones, terminales y actuaciones de renovación selectiva y progresiva de activos existentes.[2]

Del mismo modo, la Declaración sobre la Red de Adif y Adif Alta Velocidad incorpora expresamente referencias a nuevas actuaciones de modernización de la red, variaciones sobre los activos ferroviarios y principales obras de mejora y modernización en ejecución, así como a restricciones temporales de capacidad derivadas de actuaciones de mantenimiento, renovación y explotación ferroviaria.[3]

La gestión simultánea de limitaciones temporales de velocidad, trabajos en vía, incidencias, alteraciones operativas, situaciones degradadas y modificaciones de la programación ordinaria incrementa de forma significativa la complejidad operativa asociada a las funciones desarrolladas por el personal responsable de circulación.

Los propios análisis operativos efectuados por el administrador de infraestructuras contemplan indicadores específicos de riesgo asociados a la interacción entre trabajos programados y volumen de circulaciones ferroviarias afectadas, poniendo de manifiesto la relevancia operacional de estas situaciones y su incidencia potencial sobre la seguridad y regularidad del tráfico ferroviario.[4]

En particular, la existencia de situaciones degradadas de explotación, incidencias de circulación, anomalías de infraestructura y otros eventos operativos que requieren una intervención continuada del personal habilitado incrementa de forma significativa la carga mental, la atención sostenida y la exigencia cognitiva asociada al desempeño de funciones críticas para la seguridad ferroviaria.

---

[2] Programa de Actividad de ADIF 2022-2026, apartados 1.2 “Ámbito de aplicación y alcance”, 6 “Plan de inversiones” y 8.1 “Mantenimiento de infraestructuras”.

[3] Declaración sobre la Red 2026 de Adif y Adif Alta Velocidad. Apartados relativos a inclusión de nuevos activos, modernización de infraestructuras y restricciones temporales de capacidad derivadas de actuaciones de mantenimiento, renovación y explotación ferroviaria.

[4] Dirección de Tráfico de Adif. Subdirección de Análisis y Control de la Puntualidad. “Trabajos de mantenimiento de infraestructura”. El documento incorpora indicadores de “riesgo de incidencia” asociados a la interacción entre trabajos programados y volumen de circulaciones afectadas.

La experiencia operativa reciente ha puesto igualmente de manifiesto que, incluso en contextos de mejora progresiva de determinados indicadores técnicos asociados al estado de la infraestructura, persisten elevados niveles de exigencia operacional derivados de la densidad de tráfico, de la necesidad de gestionar incidencias en tiempo real, de la coexistencia permanente entre circulación y trabajos sobre la infraestructura y de la continuidad ininterrumpida del servicio ferroviario. Esta circunstancia refuerza la necesidad de establecer criterios homogéneos y suficientemente garantistas en materia de tiempos máximos de actividad, pausas efectivas y organización del trabajo del personal responsable de circulación.

En determinados puestos de control de tráfico centralizado, la necesidad de garantizar la continuidad de la circulación ferroviaria dificulta la realización de pausas efectivas sin la presencia de otro personal habilitado que pueda asumir temporalmente las funciones de control. Esta circunstancia puede favorecer situaciones de atención sostenida prolongada y de elevada carga operativa, especialmente en contextos de incidencias, situaciones degradadas, alta densidad de tráfico o elevada concentración de trabajos programados sobre la infraestructura ferroviaria.

Asimismo, distintos informes y recomendaciones emitidos por organismos de investigación de accidentes ferroviarios han puesto de manifiesto la relevancia de la carga de trabajo, la atención sostenida y los factores humanos en el desempeño de funciones críticas para la seguridad ferroviaria.[5]

Del mismo modo, los propios sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras identifican expresamente la fatiga derivada del incumplimiento de los tiempos de actividad y descanso como un riesgo asociado al desempeño de funciones críticas para la seguridad ferroviaria.[6]

En este contexto, la organización del tiempo de actividad de control de tráfico no puede considerarse una cuestión exclusivamente laboral, sino un elemento directamente vinculado a la seguridad operacional ferroviaria. La adecuada regulación de los tiempos máximos de actividad, de las pausas efectivas, de la toma y deje del servicio y de los descansos entre periodos de actividad resulta necesaria para prevenir la fatiga, reducir la carga cognitiva, evitar la pérdida de atención sostenida y garantizar que el personal responsable de circulación pueda desempeñar sus funciones en condiciones compatibles con las exigencias de seguridad del sistema ferroviario.

---

[5] Informe Final CIAF 10/2020, apartado 4.3.2; Informe Final CIAF 28/2019, recomendación 1, apartado 4.3 y factor contribuyente 1; Informe Final CIAF 12/2019, apartado 3.6.1.

[6] ADIF-IT-402-001-023-SC-031-A-02, "Ficha para identificación y vigilancia de control riesgos. Planificación y gestión de Tiempos de Actividad de Control de Tráfico", Dirección General de Operaciones y Explotación, noviembre de 2025.

En particular, se ha puesto de manifiesto la necesidad de clarificar el concepto de tiempo de actividad de control de tráfico, incluyendo no solo los periodos en los que existe circulación efectiva de trenes o maniobras, sino también aquellos en los que el responsable de circulación permanece en disposición operativa, atento a la circulación, gestionando incidencias, trabajos, comunicaciones, documentación reglamentaria o cualquier otra actividad que requiera su habilitación y afecte a la seguridad de la circulación.

Asimismo, resulta conveniente precisar las condiciones que deben reunir las pausas para que puedan considerarse efectivas a efectos de interrupción de la actividad de control de tráfico. Para cumplir su finalidad preventiva, dichas pausas deben permitir una desconexión real del puesto, no ser interrumpibles y desarrollarse fuera del ámbito operativo inmediato, de forma que contribuyan efectivamente a la reducción de la fatiga y de la carga mental asociada a la actividad.

También se considera necesario reforzar la regulación de la toma y deje del servicio. Este periodo constituye una fase esencial para la continuidad segura de la circulación, especialmente cuando existen incidencias en curso, trabajos, limitaciones temporales de velocidad, comunicaciones pendientes, alteraciones del tráfico, situaciones degradadas o cualquier otra circunstancia que deba ser transmitida entre el personal saliente y entrante. Una transmisión insuficiente o inadecuada de la información puede afectar a la conciencia situacional del personal responsable de circulación entrante y, por tanto, a la seguridad del servicio.

Por todo ello, se considera conveniente introducir una modificación del artículo 38 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, con el objetivo de establecer criterios mínimos comunes en materia de tiempos de actividad de control de tráfico, pausas, toma y deje del servicio, descanso y organización de los periodos de actividad del personal responsable de circulación. Con ello se pretende reforzar la seguridad operacional, mejorar la gestión de los factores humanos y organizativos, dotar de mayor seguridad jurídica a los administradores de infraestructuras y al personal afectado, y garantizar un marco normativo más claro, homogéneo y adecuado a la realidad operativa actual del sistema ferroviario.

PROPUESTA DE REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 38 DEL REAL DECRETO 929/2020, DE 27 DE OCTUBRE

En atención a las consideraciones expuestas anteriormente, se propone la modificación del artículo 38 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, con la siguiente redacción:

«Artículo 38. Tiempos máximos de actividad de control de tráfico.

1. El cumplimiento de los tiempos máximos de actividad de control del tráfico será responsabilidad de los responsables de circulación y de los administradores de infraestructuras de los que dependan.

2. Se considerará tiempo de actividad de control de tráfico la duración de la actividad durante la cual el personal responsable de circulación es responsable de la circulación de trenes y maniobras en una estación, o en un conjunto de estaciones en las que esté operativo un sistema de control de tráfico centralizado.

También se computarán como tiempo de actividad de control de tráfico:

a) aquellos periodos en los que, sin haber circulación efectiva, continúe ejerciendo funciones vinculadas a la seguridad de la circulación ferroviaria.

b) aquellos periodos en los que se realizan actividades distintas a la dirección de la circulación pero que requieran de la habilitación de responsable de circulación.

3. Los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras contendrán los siguientes parámetros en relación con la actividad de control de tráfico de sus responsables de circulación:

a) Tiempos máximos continuados en un período. Los tiempos máximos continuados en un periodo son aquellos intervalos de tiempo durante los cuales el personal responsable de circulación se encuentra ejerciendo actividades de control de tráfico de manera ininterrumpida. Con carácter general, el tiempo máximo continuado en un periodo será de 5 horas.

En aquellos puestos con elevada carga de trabajo, carga mental, saturación operativa, concurrencia de incidencias o situaciones degradadas, el tiempo máximo será de 2 horas, pudiendo establecerse periodos inferiores. En los supuestos de formación práctica de personal habilitado deberán establecerse reducciones específicas de los tiempos máximos continuados de actividad.

b) Tiempos máximos en una jornada. El cómputo jornada se realizará por periodos de 24 horas e incluirá los tiempos de toma y deje de servicio. Dentro de un período

de veinticuatro horas no podrán realizarse más de nueve horas de actividad de control de tráfico. Este período se iniciará con la actividad de control de tráfico y finalizará cuando se disfrute de forma continuada y completa del descanso mínimo establecido por la correspondiente normativa laboral.

c) Duración mínima de las pausas para que permitan considerar interrumpida la jornada. Para considerar interrumpido el control de tráfico se deberá disfrutar de un descanso ininterrumpido y no inferior a 45 minutos. Este descanso no podrá ser en ningún caso en el puesto de trabajo, debiendo habilitarse espacios adecuados para ello.

d) Regulación de la toma y deje del servicio. Para asegurar la continuidad y fluidez del tráfico ferroviario se hace necesario que el personal responsable de circulación disponga de un tiempo denominado toma y deje. El tiempo de toma consiste en el tiempo previo a su turno en el que debe presentarse el personal responsable de circulación entrante en su puesto de trabajo para recibir la información. El tiempo de deje consiste en el tiempo posterior que debe dedicar el personal responsable de circulación saliente a transmitir la información al siguiente responsable de circulación que asuma las funciones de su puesto. Durante el tiempo de toma y deje se producirá una transmisión escrita, así como una transmisión verbal más pormenorizada sobre los aspectos a reseñar: trenes en circulación, estacionados, maniobras, trabajos, incidencias y su estado de reparación y repercusión, nueva documentación en vigor, nuevas Limitaciones Temporales de Velocidad máxima, comunicaciones, previsiones operativas y cualquier otra información relevante para la seguridad de la circulación.

El tiempo de toma y deje en todo caso tendrá la consideración de tiempo de actividad de control de tráfico.

4. Los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras establecerán medidas específicas de prevención y gestión de la fatiga derivada de:

a) La nocturnidad.

b) La turnicidad.

c) La carga mental y cognitiva.

d) La acumulación de tareas.

e) La duración de los periodos de atención sostenida.

f) La formación práctica de personal habilitado.

g) Las situaciones degradadas y de incidencia.

5. Lo establecido en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de las facultades de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa laboral referidas al tiempo de trabajo atribuidas al Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como de las competencias en materia laboral asignadas a las autoridades laborales de las comunidades autónomas.

Firmado por ***3040** NOELIA MARTIN (R: ****5558*) el día 18/05/2026 con un certificado emitido por AC Representación

Noelia Martín Sanguino
Secretaria General SFF-CGT