



---

**Universidad de Valladolid**

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y DEL TRABAJO  
DE SORIA

Grado en Relaciones Laborales y Recursos Humanos

TRABAJO FIN DE GRADO

# **ESTUDIO DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN RENFE**

Presentado por Ángel Calavia Chicote

Tutelado por: Daniel Baños Díez

Soria, junio 2022

**CET**

FACULTAD de CIENCIAS EMPRESARIALES y del TRABAJO de SORIA

## **RESUMEN**

El presente trabajo fin de grado consiste en el estudio de la Prevención de Riesgos Laborales en una empresa del sector ferroviario, en particular la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora. Esta empresa, además de realizar el transporte de viajeros y mercancías por todo el territorio nacional, es un referente en el ámbito de prevención de riesgos ya que, debido a su tamaño y a la complejidad de su actividad, debe establecer unas líneas de actuación bien definidas para proteger la seguridad y salud de sus trabajadores.

Así, una vez presentada e identificada la empresa he analizado la modalidad preventiva que utilizan y las funciones y responsabilidades de los diferentes órganos que se encargan de gestionar la Prevención de Riesgos Laborales del Grupo Renfe. Este análisis ha reflejado que la empresa tiene claramente definida una estructura organizativa para tratar la prevención de riesgos en la que cada órgano tiene sus funciones claramente definidas.

Pude comprobar estudiando uno de los múltiples riesgos a los que se enfrenta cómo la empresa define las medidas preventivas para evitarlo o reducirlo, el seguimiento de dichas medidas y un protocolo de actuación que responde a la evaluación del riesgo.

Finalmente, observé a través de unos protocolos de actuación, cómo Renfe tiene bien definidas unas líneas de actuación y el alto grado de compromiso con la Prevención de Riesgos Laborales para evitar que sus empleados sufran daños derivados del trabajo.

### ***Palabras Clave***

*Prevención de Riesgos Laborales, Renfe, riesgo, medidas preventivas, protocolos de actuación.*

# ÍNDICE

<b>BLOQUE I. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
1. Justificación	1
2. Objetivos	3
3. Metodología	3
4. Hipótesis del trabajo	3
5. Estructura del texto	4
<b>BLOQUE II. ANÁLISIS DE LA PRL EN RENFE.....</b>	<b>5</b>
Capítulo 1. MARCO NORMATIVO DE LA PRL.....	5
1.1. Contextualización	5
1.2. Derechos y obligaciones que confiere a los trabajadores	6
1.3. Responsabilidad en materia preventiva	6
1.4. Otras normativas	7
Capítulo 2. PRESENTACIÓN DE LA EMPRESA.....	8
2.1. Identificación de la empresa y de su actividad	8
2.2. Política de prevención de la empresa	8
2.3. Organigrama	9
2.4. Descripción de los puestos de trabajo	11
Capítulo 3. GESTIÓN DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.....	15
3.1. Modalidad preventiva	15
3.2. Funciones y responsabilidades	18
3.2.1. De la Entidad Pública Empresarial (EPE)	18
3.2.2. De las Sociedades Mercantiles	18
3.2.3. Del Coordinador de Prevención	19
3.2.4. Del Técnico de Prevención	19
3.2.5. De los Delegados de Prevención	20
3.2.6. Del Comité de Seguridad y Salud	20
Capítulo 4. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE RIESGOS LABORALES.....	24
Capítulo 5. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE RIESGOS LABORALES.....	25
5.1. Evaluación del riesgo de arrollamiento para el G.P. 3: conducción	25
5.2. Medidas preventivas	28
5.3. Protocolo de actuación para responder a la evaluación del riesgo	29
Capítulo 6. PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN EN MATERIA PREVENTIVA.....	30
6.1. Protocolo de información (P.O.P. /02)	30
6.2. Protocolo de Formación en Prevención de Riesgos Laborales (P.O.P. /06)	31
6.3. Protocolo de gestión de accidentes de trabajo (P.O.P. /03)	33
6.4. Protocolo de seguimiento y control de la acción preventiva (P.O.P. /18)	34
<b>BLOQUE III. CONCLUSIONES.....</b>	<b>35</b>
<b>BLOQUE IV. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>36</b>

<b>BLOQUE V. ANEXOS.....</b>	<b>41</b>
Anexo I. Método de evaluación de riesgos psicosociales	41
Anexo II. Método general de evaluación de riesgos laborales	46
Anexo III. Enclavamiento de la estación de Sigüenza	48
Anexo IV. Protocolo de prevención del arrollamiento	49
Anexo V. Emprendimiento de la marcha del tren	50
Anexo VI. Parte de Información de Riesgos	51
Anexo VII. Parte de Gestión de Riesgos	52
Anexo VIII. Comunicación/notificación de Accidente de Trabajo LEVE	53
Anexo IX. Comunicación/notificación de Accidente de Trabajo GRAVE/MORTAL	54
Anexo X. Impreso de notificación de accidente	55
Anexo XI. Programación y Control de la Acción Preventiva	56

## ÍNDICE DE ABREVIATURAS

ABREVIATURA	SIGNIFICADO
A.A	Área Accidentada
A.D.I.F	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
A.T	Accidente de Trabajo
B.O.E.	Boletín Oficial del Estado
C.E	Constitución Española
C.E.C.O.N	Centro de Coordinación y Control
C.E.E	Comunidad Económica Europea
C.G.S.S	Comité General de Seguridad y Salud
C.P.S.	Centro de Protección y Seguridad
C.P.S.S	Comité Provincial de Seguridad y Salud
C.R.C	Centro de Regulación de Control
E.P.E	Entidad Pública Empresarial
G.P	Grupo Profesional
I.N.S.S.T	Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo
L.I.S.O.S	Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social
L.P.R.L	Ley de Prevención de Riesgos Laborales
N.A	Notificación de Accidente
N.T.P	Nota Técnica Preventiva
O.I.T	Organización Internacional del Trabajo
O.M.	Orden Ministerial
P.A.T	Plan Alternativo de Transporte
P.G.R	Parte de Gestión de Riesgos
P.I.R	Parte de Información de Riesgos
P.O.P	Procedimiento Operativo de Prevención
P.R.L	Prevención de Riesgos Laborales
R.D	Real Decreto
R.E.N.F.E	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
R.F.I.G	Red Ferroviaria de Interés General
R.S.P	Reglamento de los Servicios de Prevención
R.T	Representación de los Trabajadores
RR.HH	Recursos Humanos
S.A.	Sociedad Anónima
S.A.P	System Analyse Programment (Programa Analista de Sistemas)
S.E.M.A.F	Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios
S.P.M	Servicio de Prevención Mancomunado
S.P.P	Servicio de Prevención Propio

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Indicadores de accidentes laborales 2020.	2
Imagen 2. Indicadores de accidentes laborales 2018.	2
Imagen 3. Organigrama de RENFE-Operadora.	9
Imagen 4. Grupos Profesionales Renfe.	12
Imagen 5. Organigrama del Servicio de Prevención Mancomunado de Renfe.	16
Imagen 6. Organigrama del Comité General de Seguridad y Salud de Renfe.	20
Imagen 7. Plano de la estación de Sigüenza.	26
Imagen 8. Paso a nivel de la estación de Sigüenza.	26
Imagen 9. Indicación de la forma de cruzar en la estación de Sigüenza.	27
Imagen 10. Señalización de cruce en la estación de Sigüenza.	27
Imagen 11. Comunicaciones por emergencias del personal colectivo de conducción.	30
Imagen 12. Parte de riesgo psicosocial.	41
Imagen 13. Parte de riesgo psicosocial.	42
Imagen 14. Parte de riesgo psicosocial.	43
Imagen 15. Parte de riesgo psicosocial.	44
Imagen 16. Parte de riesgo psicosocial.	45
Imagen 17. Criterios de evaluación del riesgo.	46
Imagen 18. Niveles de riesgo.	46
Imagen 19. Acciones preventivas.	47
Imagen 20. Enclavamiento de la estación de Sigüenza.	48
Imagen 21. Protocolo de prevención del arrollamiento.	49
Imagen 22. Emprendimiento de la marcha del tren.	50
Imagen 23. Parte de información de riesgos.	51
Imagen 24. Parte de gestión de riesgos.	52
Imagen 25. Notificación de AT leve.	53
Imagen 26. Notificación de AT grave/mortal.	54
Imagen 27. Impreso de notificación de accidente.	55
Imagen 28. Programación y control de la acción preventiva.	56

# BLOQUE I. INTRODUCCIÓN

## 1. Justificación

La seguridad ha tenido multitud de interpretaciones a lo largo de la historia ya que cada trabajo generaba riesgos diferentes. Del mismo modo, el trabajo también ha tenido diferentes interpretaciones durante las etapas históricas<sup>1</sup>(Leidy Tatiana Loaiza, 2013). Ha sido considerado como una maldición bíblica, como una obligación de castigo a la persona holgazana, como un proceso de purificación espiritual que acercaba al hombre a Dios y, actualmente, es considerado como un derecho y un deber, como así lo recoge el artículo 35 de la Constitución Española.

Remontándonos atrás en el tiempo, es la aparición del asociacionismo artesanal<sup>2</sup> el momento en el que surge la preocupación por los riesgos y la seguridad y salud en el trabajo. Mediante estas asociaciones o gremios, los trabajadores se protegían mutuamente cuando uno de ellos sufría cualquier clase de daño en su salud. De este modo, se puede observar la relación entre trabajo, daño y seguridad que es la clave de cualquier estudio sobre la seguridad y salud en el trabajo.

En España, es en el año 1900 con la “Ley Dato”<sup>3</sup> cuando se empieza a introducir el concepto de prevención de riesgos laborales. Esta ley, va acompañada de un conjunto de disposiciones normativas que regulaban las circunstancias del trabajo, aunque el hito más importante es el cambio de consideración de la culpa del trabajador por la del riesgo profesional cuando había algún accidente de trabajo. Posteriormente, en 1995 nace la Ley 31/1995<sup>4</sup> de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales, con la finalidad de promover la seguridad y salud en el trabajo, protegerla, establecer un régimen de garantías y responsabilidades y reducir la elevada siniestralidad laboral que había.

Renfe es una empresa cuya misión es prestar servicios de transporte de viajeros y mercancías bajo el principio de seguridad, con criterios de calidad, eficiencia, rentabilidad e innovación, con vocación al servicio público y con el objetivo de incrementar la cuota de mercado del ferrocarril como operador ferroviario de referencia. Así lo pone de manifiesto la propia empresa en su página web<sup>5</sup>. Para Renfe, la prevención de riesgos laborales es uno de los grandes pilares y una de sus principales funciones, como se puede observar en el Informe de responsabilidad social y gobierno corporativo 2020 (Renfe, 2020).

De hecho, Fraternidad-Mupresa, que es una Mutua colaboradora con la Seguridad Social, entregó en 2017 a Renfe Mercancías<sup>6</sup> un diploma de incentivo de bonus por su compromiso en lo referente a la prevención de riesgos laborales y a la disminución de la siniestralidad laboral(El Economista, 2019). En el Informe de Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo 2020, en el apartado de seguridad y salud laboral, aparece una tabla (*ver Imagen 1*) que relaciona los indicadores de frecuencia y gravedad de los

---

<sup>1</sup>Leidy Tatiana Loaiza, D. R. (2013). *Evolución Histórica del trabajo (etapas)*.

<sup>2</sup> Se estima que aparecieron en Francia en el siglo XII. El primero de ellos fue el de los panaderos en el año 1162 (Otero, 2019).

<sup>3</sup> Supone una de las normas más importantes en materia laboral, ya que rompe con la escasa e ineficaz regulación del accidente de trabajo hasta la fecha (González, 2019).

<sup>4</sup>«BOE» núm. 269, de 10/11/1995.

<sup>5</sup> www.renfe.com

<sup>6</sup> Renfe Mercancías es el operador de transporte de mercancías por ferrocarril líder en España.

accidentes laborales, las enfermedades profesionales y el total de accidentes de trabajo ocurridos en 2019 y en 2020 diferenciando entre hombres y mujeres.

INDICADORES DE ACCIDENTES LABORALES	2020		2019	
	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
Frecuencia (con baja)	12,53	12,71	20,26	13,52
	12,55		19,33	
Gravedad	0,76	0,61	0,90	0,77
	0,73		0,88	
Enfermedades profesionales	7	2	7	3
	9		10	
Accidentes laborales	622	85	903	101
	707		1.004	

*Imagen 1. Indicadores de accidentes laborales 2020.*

*Fuente: Informe de Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo 2020.*

Como se puede observar, hay una clara disminución de todos los indicadores de siniestralidad laboral en la empresa en el periodo de un año. Vemos como de un año a otro el número de accidentes laborales se ha reducido en 300, las enfermedades profesionales que, afortunadamente son pocas, también han disminuido, los accidentes que revisten gravedad son solo el 0,73% del total en 2020, cuando en 2019 este porcentaje fue del 0,88% y, finalmente, que el porcentaje de accidentes con baja es casi siete puntos porcentuales inferior, pasando del 19,33% en 2019 al 12,55% en 2020. Destaca sobre todo el descenso de accidentes laborales en los hombres debido a una mejora en las condiciones de trabajo, aunque es posible que el teletrabajo del personal de oficina y la reducción de frecuencias de trenes durante la etapa del confinamiento pudo contribuir considerablemente a que esta cifra descendiera hasta el valor que podemos ver en la tabla.

Indicadores de accidentes laborales	2018		2017	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Frecuencia	22,03	14	21,22	17,99
	21,03		20,86	
Gravedad	0,86	0,49	0,85	0,61
	0,82		0,82	
Enfermedades profesionales	9	2	10	1
	11		11	
Accidentes laborales	966	99	1.015	97
	1.065		1.112	

*Imagen 2. Indicadores de accidentes laborales 2018.*

*Fuente: Informe de Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo 2018.*

En esta segunda tabla extraída del Informe de Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo 2018, al igual que su homóloga reflejada anteriormente, comprobamos que en los dos años anteriores la siniestralidad laboral era mayor a la actual, sobre todo en el caso de las mujeres, cuyo mayor descenso es del 2017 al 2018 en casi un 4%.

Con los datos anteriores se comprueba el compromiso de la empresa con la seguridad y salud de los trabajadores, con la mejora de la prevención y reducción de la siniestralidad laboral, pasando de 1.112 accidentes laborales en el 2017 a 707 en el 2020. Es cierto que la pandemia y la suspensión temporal de servicios han ayudado a



que las cifras de siniestralidad disminuyan.No obstante, la empresa lleva una trayectoria de disminución de los accidentes de trabajo que viene de años anteriores.

Cabe añadir que realiza campañas de salud y medicina preventiva<sup>7</sup> para los trabajadores y que Renfe diseña la formación específica a sus empleados para cubrir todas las necesidades que surjan en materia de prevención.

## **2. Objetivos**

El objetivo de este trabajo fin de grado es estudiar cómo se organiza la prevención de riesgos laborales en Renfe. Esta empresa está muy comprometida con la seguridad y salud de los trabajadores puesto que emplea a multitud de trabajadores en las diferentes áreas en las que se divide y es primordial que éstos desarrollen su actividad en las mejores condiciones. Como es una empresa presente en toda España, se pretende conocer cómo se estructura la prevención en las diferentes áreas geográficas.

Finalmente, se quiere estudiar los métodos de evaluación de riesgos, identificar y evaluar alguno de los mismos, y explicar algún protocolo, buena práctica o campaña de concienciación que la empresa realice en materia preventiva.

## **3. Metodología**

Este trabajo fin de grado consta de dos partes, una teórica y otra práctica.

Para desarrollar la parte teórica, he realizado una revisión documental de varios artículos especializados en Dialnet<sup>8</sup> acerca de la prevención de riesgos —todos ellos de uso informativo— que me permitieron introducirme en la materia, en la mejora de la seguridad en el sector ferroviario y conocer normativa específica del sector. También he consultado la página web de Renfe y de sindicatos para obtener información acerca de la estructura y gestión de la prevención de riesgos en la Entidad.

Para desarrollar la parte práctica, he realizado una consulta para conocer qué métodos de evaluación de riesgos utiliza el Grupo Renfe. Tras ello, he decidido elaborar una posible evaluación del riesgo de arrollamiento en el grupo profesional de conducción, proponer en función de los resultados unas posibles medidas preventivas así como elaborar un protocolo de actuación que podrían llevar a cabo los maquinistas al hacer maniobras con las máquinas para reducir el riesgo.

## **4. Hipótesis del trabajo**

En este trabajo fin de grado se plantean dos hipótesis.

- a) La primera de ellas sería que el elevado número de órganos dedicados a la prevención de riesgos laborales, impide que la empresa desarrolle una actitud proactiva en esta materia.
- b) La segunda sería que el amplio y estricto proceso burocrático complica que la prevención de riesgos se gestione de forma eficaz.

El desarrollo del análisis nos permitirá confirmar o rechazar estas hipótesis.

---

<sup>7</sup> Realiza campañas contra riesgos cardiovasculares, osteoporosis, ginecología, salud ocular, gripe, etc.(Ferroviario S; s.f.). Es un dossier de campañas médicas preventivas que hace Renfe.

<sup>8</sup> Portal de difusión de la producción científica hispana cuyo funcionamiento se inició en 2001 especializado en ciencias humanas y sociales.

## **5. Estructura del texto**

El texto del trabajo se divide en seis capítulos diferentes. En el primero, describiré el marco normativo de la prevención de riesgos laborales para situar el entorno en el que me voy a mover. En el segundo capítulo presentaré la empresa sobre la que hago este estudio, comentando aspectos tales como su identificación, actividad que realiza, etc. En el tercer capítulo abordo los aspectos relacionados con la prevención de riesgos. Hablaré de la forma en que se organiza la prevención en la empresa y de las funciones y responsabilidades de las personas designadas para llevarla a cabo.

En el cuarto capítulo, abordaré los métodos de evaluación de riesgos que tiene la empresa. Seguidamente en el quinto, llevaré a cabo una pequeña evaluación de riesgos y medidas preventivas para evitarlo o reducirlo al máximo. En el sexto capítulo, comentaré algunos protocolos que tenga la empresa en materia de prevención. Y, finalmente, realizaré unas conclusiones del trabajo.

## **BLOQUE II. ANÁLISIS DE LA PRL EN RENFE**

### **CAPÍTULO 1. MARCO NORMATIVO DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES**

#### ***1.1. Contextualización***

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales<sup>9</sup>(LPRL), es una de las legislaciones más avanzadas de la Unión Europea en materia de salud laboral. El artículo 40.2 de la Constitución Española encomienda a los poderes públicos velar por la seguridad e higiene en el trabajo (Amenedo, E. M., 2017).

Recogiendo este mandato constitucional, la LPRL establece el cuadro de ajuste de la normativa en materia de salud laboral, que configura una regulación de la protección de la salud de los trabajadores, al mismo tiempo que lleva a cabo la adaptación al Derecho español de las Directivas comunitarias (principalmente, la Directiva 89/391/CEE<sup>10</sup>) y las normas internacionales en esta materia (Convenio núm. 155 OIT<sup>11</sup>). Los principios básicos que conforman la LPRL son:

- a) **Carácter mínimo:** las disposiciones tendrán “carácter de derecho mínimo indisponible”.
- b) **Competencia estatal:** la normativa de seguridad y salud en el trabajo (art. 149.1.7ª CE) constituye una competencia exclusiva del estado.
- c) **Vocación de universalidad:** el ámbito de aplicación se extiende a trabajadores vinculados por una relación laboral y al personal al servicio de las administraciones públicas sujetos a relaciones administrativas o estatutarias, a los socios trabajadores o de trabajo de cooperativas (art. 3.1 LPRL) e incluso a los penados en ejecución de las penas de trabajo en beneficio de la comunidad. La ley no se aplica a policía, seguridad y resguardo aduanero, servicios operativos de protección civil y peritaje forense en casos de grave riesgo, catástrofe y calamidad pública, Fuerzas Armadas y actividades militares de la Guardia Civil.
- d) **Participación de los trabajadores en la prevención de riesgos,** a través de sus representantes y de la representación especializada.
- e) **Principio de cooperación y coordinación administrativa:** las Administraciones Públicas “se prestarán cooperación y asistencia para el eficaz ejercicio de sus respectivas competencias”.

Los objetivos de esta ley son promover la seguridad y la salud de los trabajadores, estableciendo como principios generales la prevención de riesgos profesionales, la eliminación o disminución de los riesgos derivados del trabajo y la información, consulta, participación y formación de los trabajadores en materia preventiva.

---

<sup>9</sup>Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. «BOE» núm. 269, de 10/11/1995.

<sup>10</sup>Directiva del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo. «DOCE» núm. 183, de 29 de junio de 1989, páginas 1 a 8.

<sup>11</sup>Instrumento de Ratificación del Convenio número 155 de la Organización Internacional del Trabajo sobre Seguridad y Salud de los Trabajadores y Medio Ambiente de Trabajo, adoptado en Ginebra el 22 de junio de 1981. «BOE» núm. 270, de 11 de noviembre de 1985, páginas 35.477 a 35.479.

## ***1.2. Derechos y obligaciones que confiere a los trabajadores***

El art. 14 de la LPRL establece que “los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo”, lo que supone un deber del empresario en cuanto a la protección de sus trabajadores frente a los riesgos laborales a los que estén expuestos. Los derechos de los trabajadores en materia de prevención son los siguientes:

- a) Evaluación de riesgos del puesto de trabajo.
- b) Información a los trabajadores (art. 18 LPRL). La información se facilitará a los trabajadores a través de sus representantes o directamente a cada uno para sus riesgos específicos y medidas a adoptar.
- c) Consulta y participación de los trabajadores (arts. 33-40 LPRL). Estas consultas se llevarán a cabo a través de los representantes de los trabajadores, que pueden ser específicos como los Delegados de Prevención y el Comité de Seguridad y Salud; o no específicos, como los Delegados de personal y Comités de Empresa.
- d) Formación en materia preventiva (art. 19 LPRL). Correrá a cargo del empresario y debe ser lógica, práctica, adecuada y suficiente. Debe impartirse en el momento de la contratación, cuando se produzcan cambios, dentro de la jornada laboral y de forma específica para cada puesto. Su coste no recaerá en los trabajadores.
- e) Planes de emergencia ante riesgos graves, otorgados por el empresario y adoptando las medidas necesarias para la evacuación del lugar si fuera necesario (art. 21 LPRL).
- f) Paralización de la actividad ante riesgo grave e inminente.
- g) Vigilancia de la salud (art. 22 LPRL).

Los trabajadores, al igual que tienen reconocidos estos derechos, deben realizar una serie de obligaciones, según refleja el artículo 29 de la LPRL:

- a) Usar adecuadamente las máquinas, aparatos, herramientas, sustancias, etc.
- b) Utilizar adecuadamente los equipos de protección individual y los dispositivos de seguridad.
- c) Informar al superior directo y a los responsables de prevención si existe un riesgo para la seguridad y salud de los trabajadores.
- d) Contribuir al cumplimiento de las obligaciones en materia preventiva.

## ***1.3. Responsabilidad en materia preventiva***

En caso de incumplimiento de las obligaciones anteriores, se tendrá la consideración de falta en el caso de los funcionarios o de incumplimiento laboral en el caso de trabajadores por cuenta ajena.

La LPRL en su capítulo séptimo y la LISOS<sup>12</sup> abordan lo referido a las responsabilidades que se derivan del incumplimiento de las obligaciones. Estas obligaciones son mayoritariamente imputables al empresario, ya que él es quien tiene que garantizar la seguridad de sus trabajadores. No obstante, también se pueden pedir responsabilidades al resto de componentes de la empresa.

---

<sup>12</sup>Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social. «BOE» núm. 189, de 08/08/2000.

En resumen, puede ser responsable el empresario, los trabajadores o ambos, de unas responsabilidades que pueden ser administrativas, de recargo de prestaciones de la Seguridad Social, civil, penal o disciplinaria, con la correspondiente sanción que cada una lleva consigo.

#### ***1.4. Otras normativas***

Esta ley de prevención ha sufrido revisiones en las que, alguna de ellas, ha dado lugar a modificaciones en el articulado mediante la aprobación de reales decretos. De entre los muchos que hay, muestro algunas de las normativas que, a mi juicio, son de gran importancia (Prado, J. D., 2017).

- Texto Refundido Normativa Laboral Renfe. Resolución de 28 de julio de 1993, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y posterior publicación del texto del X Convenio Colectivo de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).
- Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, Reglamento de los Servicios de Prevención.
- Ley 39/1999, de 5 de noviembre, con el fin de promover la conciliación de la vida familiar y laboral.
- Real Decreto 412/2001 de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Ley 54/2003, de 12 de diciembre, de reforma del marco normativo de prevención de riesgos laborales.
- Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 2396/2004 de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora.
- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de hombres y mujeres.
- Real Decreto 623/2014 de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- Real Decreto 1072/2014 de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.
- Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto 989/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería.
- Resolución de 14 de noviembre de 2016, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Convenio colectivo del Grupo Renfe.<sup>13</sup>
- Real Decreto 130/2017 de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.
- Resolución de 13 de junio de 2019, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el II Convenio colectivo del Grupo Renfe.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> «BOE» núm. 288, de 29 de noviembre de 2016, páginas 83.327 a 83.377.

<sup>14</sup> «BOE» núm. 151, de 25 de junio de 2019, páginas 67.439 a 67.457.

## **CAPÍTULO 2. PRESENTACIÓN DE LA EMPRESA**

### ***2.1. Identificación de la empresa y de su actividad***

Renfe es la principal operadora ferroviaria de España. Es la compañía referente en el sector que opera servicios de viajeros y mercancías por la RFIG del país. Tiene su sede en la Avenida de Pío XII, 110, Madrid, España y cuenta con 15.053 empleados según datos del año 2019(Renfe, 2019)<sup>15</sup>.

Es una Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Es la descendiente de la antigua RENFE, creada en 1941. La antigua empresa se extinguió el 1 de enero de 2005, obligada por la Ley del Sector Ferroviario. Por tanto, la empresa fue dividida en dos: Renfe-Operadora, que se encarga del material y del servicio ferroviario y Adif, que administra las infraestructuras ferroviarias ya sean vías, estaciones, etc.

Desde el 1 de enero de 2014, a raíz del Real Decreto-ley 22/2012<sup>16</sup> promovido por el entonces Ministerio de Fomento, Renfe-Operadora se vio obligada a subdividirse en cuatro sociedades anónimas con el fin de preparar la empresa para competir en un mercado liberalizado. Estas nuevas sociedades son: Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A.

Renfe se dedica a la prestación de transporte ferroviario de viajeros y mercancías a los ciudadanos, incluyendo el mantenimiento del material rodante y servicios complementarios al transporte ferroviario.

### ***2.2. Política de prevención de la empresa***

La Dirección de la empresa tiene como objetivo principal mejorar las condiciones de trabajo y elevar los niveles de seguridad, salud y bienestar de todos los trabajadores. Este compromiso, incumbe a toda la empresa, es decir, a la Estructura de Dirección, Estructura de Apoyo, Mandos Intermedios y personal Operativo. Además de este objetivo principal y genérico, la empresa pretende conseguir estos subobjetivos:

- Promover e integrar una cultura preventiva real en la empresa.
- Evitar y/o reducir la siniestralidad laboral en la empresa.
- Armonizar políticas y prácticas preventivas en todas las áreas del Grupo Renfe.
- Establecer un régimen de responsabilidades por incumplimientos en materia de prevención.

Para promocionar la cultura preventiva e implantar un sistema de gestión eficaz de prevención, el Plan de Prevención de Riesgos Laborales (Dirección General de Seguridad, 2014) promulga los siguientes principios de la política preventiva:

- 1) Los riesgos laborales deben eliminarse o reducirse.
- 2) La seguridad y salud requieren colaboración de los trabajadores y de sus representantes.

---

<sup>15</sup>Número de empleados de Renfe entre 2013 y 2019. Se encuentra en Data Renfe, que es la base de datos de la empresa.

<sup>16</sup>Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. «BOE» núm. 174, de 21 de julio de 2012, páginas 52.477 a 52.481.

- 3) La prevención de riesgos debe ser un valor añadido a la actividad de la empresa.
- 4) La prevención de riesgos debe gestionarse con los recursos humanos y materiales adecuados y equipararse a departamentos como el de producción o el de calidad.
- 5) Todos los gestores deberán asegurar la planificación y el cumplimiento de las acciones preventivas.
- 6) Se establecerán y desarrollarán los medios y procedimientos de actuación necesarios a fin de garantizar una protección eficaz de seguridad y salud de los trabajadores, aplicando el principio de mejora continua en la actuación preventiva.
- 7) Se diseñarán programas de formación e información.
- 8) Los trabajadores deben conocer la política preventiva y el sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales de la empresa, mediante la difusión del Plan de Prevención para conocimiento general y como principio de cultura.
- 9) Toda la línea jerárquica será informada de los accidentes e incidentes.
- 10) El Grupo Renfe adoptará medidas para garantizar que sólo los trabajadores bien informados y formados accedan a las zonas de riesgo grave y específico.
- 11) El Grupo Renfe tendrá en cuenta las capacidades de los trabajadores en materia de seguridad y salud al encomendar las tareas.
- 12) El Grupo Renfe velará por el cumplimiento de las medidas de seguridad que puedan afectar a sus trabajadores en el desarrollo propio de su actividad.

### 2.3. Organigrama

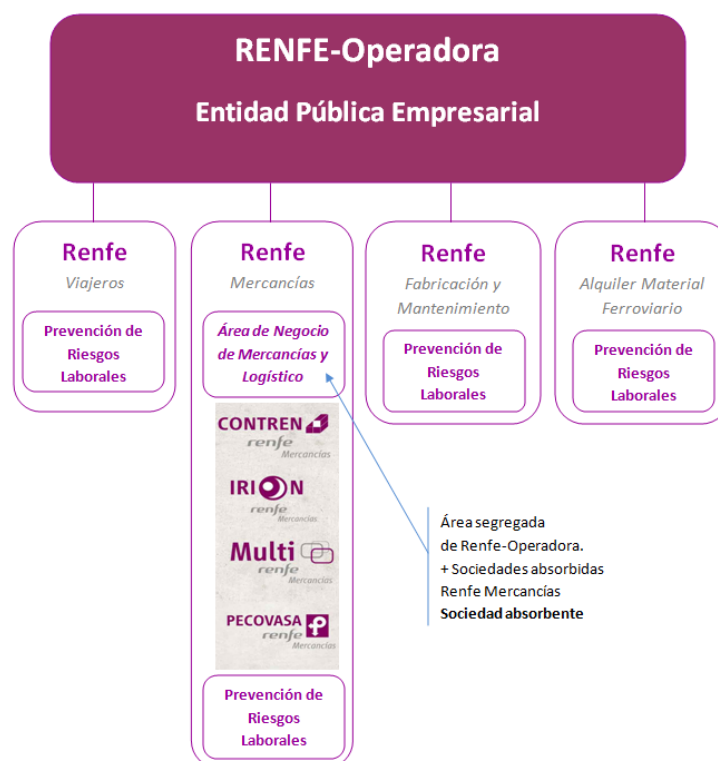


Imagen 3. Organigrama de RENFE-Operadora.

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Prevención de Riesgos Laborales 2014.

A través de esta imagen observamos el organigrama de la empresa. La zona de Entidad Pública Empresarial hace referencia a la Dirección y el Consejo de Administración de la empresa y, por debajo, tenemos las diferentes áreas comerciales en las que Renfe tuvo que dividirse en enero de 2014 según lo establecido en el Real Decreto ley 22/2012<sup>17</sup>, y el Real Decreto ley 4/2013<sup>18</sup>.

Este nuevo modelo de empresa tiene en la cúspide la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora que permanece como la estructura directiva de la empresa, encargada de definir la política y la dirección estratégica buscando una gestión eficiente de los recursos para lograr la satisfacción de los clientes. Por otra parte, cada una de las cuatro nuevas áreas comerciales tiene su propio órgano de dirección y se gestiona de forma autónoma, es decir, desarrolla su estrategia y actividad productiva independientemente de la Dirección General pero siguiendo unas líneas de actuación marcadas por la estrategia general de la empresa. Del mismo modo vemos que cada área tiene un departamento de prevención de riesgos específico, puesto que las actividades de cada área son diferentes. Podemos detallar a qué se dedica cada área de actividad según la información que Renfe proporciona en su página web<sup>19</sup>:

- Renfe Viajeros tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, nacionales e internacionales, la mediación de servicios turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias vinculadas al transporte ferroviario.
- Renfe Mercancías tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril como operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena de logística integral, tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias vinculadas al transporte ferroviario de mercancías.
- Renfe Fabricación y Mantenimiento tiene por objeto la prestación de servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias vinculadas a los mismos.
- Renfe Alquiler de Material Ferroviario tiene por objeto la prestación de servicios ferroviarios de venta, alquiler o cualquier otra forma de puesta a disposición de material rodante del que es titular, de sus instalaciones, de la gestión y explotación del material rodante de terceros, además de la prestación de otros servicios.

---

<sup>17</sup>Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. «BOE» núm. 174, de 21 de julio de 2012, páginas 52.477 a 52.481.

<sup>18</sup>Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo. «BOE» núm. 47, de 23 de febrero de 2013, páginas 15.219 a 15.271.

<sup>19</sup> [www.renfe.com](http://www.renfe.com)



#### 2.4. Descripción de los puestos de trabajo

Como Renfe es una empresa que tiene multitud de puestos de trabajo, he creído conveniente consultar los grupos profesionales<sup>20</sup> y describir las funciones más genéricas de cada uno de ellos (SEMAF, 2015)<sup>21</sup>.

GRUPO PROFESIONAL	PUESTO DE TRABAJO	LUGAR DE TRABAJO
1. Estructura de apoyo	Técnico Especialista	Oficina
	Técnico	
	Técnico de Entrada	
	Técnico de Ingreso (6 meses)	
	Técnico de Ingreso (2 años)	
2. Mandos Intermedios y Cuadros Técnicos	Mando Intermedio Nivel 1	
	Mando Intermedio Nivel 2	
	Mando Intermedio de Ingreso (6 meses)	
	Mando Intermedio de Ingreso (2 años)	
3. Conducción	Mando Intermedio de Conducción/Jefe de Maquinistas nivel A	
	Mando Intermedio de Conducción/Jefe de Maquinistas nivel B	
	Maquinista Jefe de Tren	
	Maquinista Principal	
	Maquinista (anterior I Convenio Colectivo Grupo Renfe)	
	Maquinista (I Convenio Colectivo Grupo Renfe)	
	Maquinista de Entrada	
4. Administración y Gestión	Operador Especializado de Administración y Gestión	Oficina
	Operador de Administración y Gestión Nivel 1	
	Operador de Administración y Gestión Nivel 2	
	Operador de Entrada de Administración y Gestión	
	Operador de Ingreso de Administración y Gestión (6 meses)	
	Operador de Ingreso de Administración y Gestión (2 años)	

<sup>20</sup>(Renfe, 2021). Tablas Salariales de Renfe de 2021. Estas fueron incluidas en el I Convenio colectivo (Social M. d., 2016) pero después se han ido elaborando anualmente excluyéndose del convenio y figurando en un documento aparte que publican los sindicatos.

<sup>21</sup>Acta de rectificación de errores materiales del preacuerdo del I Convenio Colectivo del Grupo Renfe

5. Comercial	Operador Comercial Especializado	Oficina/personal de a bordo
	Operador Comercial	
	Operador Comercial de Entrada	
	Operador Comercial de Ingreso (6 meses)	
	Operador Comercial de Ingreso (2 años)	
6. Fabricación y Mantenimiento	Supervisor de Base de Mantenimiento y Fabricación	Taller
	Supervisor de Sección de Mantenimiento y Fabricación	
	Operador Especializado de Mantenimiento y Fabricación	
	Operador de Mantenimiento y Fabricación con Formación Técnica de Vehículos	
	Operador de Mantenimiento y Fabricación sin Formación Técnica de Vehículos	
	Operador de Entrada de Mantenimiento y Fabricación	
	Operador de Ingreso de Mantenimiento y Fabricación (6 meses)	
	Operador de Ingreso de Mantenimiento y Fabricación (2 años)	

*Imagen 4. Grupos Profesionales Renfe. Elaboración propia. Fuente: Tablas Salariales 2021.*

### **Grupo profesional de Estructura de apoyo**

Generalmente, este colectivo realiza tareas administrativas de cada área funcional. Cada área y, dentro de ella, cada técnico tiene funciones más concretas, pero se puede decir que en su conjunto, los técnicos realizan las siguientes funciones:

- Analizar y elaborar los procesos económico-administrativos y contables de los presupuestos de su área funcional.
- Analizar el incumplimiento del presupuesto y proponer medidas correctoras.
- Elaborar informes periódicos que analicen la evolución económica de los presupuestos.
- Supervisar y establecer penalizaciones a los proveedores por incumplimiento de las condiciones pactadas.
- Imputación correcta contable de las contrataciones.
- Asignar remanentes presupuestarios en la solicitud e intervención de las fases de contratación.

### **Grupo profesional de Mandos Intermedios y Cuadros Técnicos**

Realizan estas funciones:

- Utilizar los medios técnicos, mecánicos y los que la empresa ponga a su disposición.
- Instruir, formar y vigilar la correcta ejecución del personal de conducción en sus labores de servicio y funcionamiento de los vehículos ferroviarios.
- Realizar viajes de acompañamiento de los vehículos ferroviarios.
- Impartir formación basada en habilitación de vehículos e infraestructura.
- Sugerir medidas correctoras en los accidentes e incidencias.
- Planificar los turnos de personal y material.
- Conducción esporádica de trenes en pruebas y otros para mantener su título de conducción B.

### **Grupo profesional de Conducción**

Sus funciones son las siguientes:

- Revisar el estado del tren antes de partir y monitorear los sistemas durante el trayecto.
- Interactuar con el personal de circulación en las estaciones y en la central para verificar los horarios y el cargamento.
- Anunciar e informar a los pasajeros de las paradas y de cualquier otra información que sea de interés durante el viaje.
- Respetar las señales y prestar total atención a la vía.
- Transmitir información a las estaciones y al puesto de mando.
- Cumplir con los procedimientos operativos y la legislación.
- Conducción eficiente del tren, cumpliendo el itinerario según lo previsto.

### **Grupo profesional de Administración y Gestión**

Los trabajadores de este puesto se encargan de jefaturas de control en la gestión. Trabajan en oficinas y realizan las siguientes funciones:

- Elaborarlos presupuestos de la sociedad.
- Supervisar la cuenta de resultados mensualmente y su cierre anual, analizando las desviaciones y posibles riesgos.
- Coordinar y supervisar las facturaciones internas por transferencias así como facturaciones a clientes del resto de sociedades mercantiles de la empresa.
- Elaborar la información económica para la liquidación anual del contrato con la Administración General del Estado, para verificar y defender los intereses de la empresa.
- Seguir los contratos con organismos públicos y proponer mejoras en la gestión.
- Elaborar la información para las auditorías internas y externas.

### **Grupo profesional de Comercial**

Dentro de este colectivo, hay que diferenciar entre el personal comercial en taquilla y el personal comercial de abordó. Sus funciones son:

#### **a) En estaciones:**

- Venta de billetes en taquilla.
- Atención al cliente en la estación.
- Relaciones comerciales.
- Información sobre incidencias.
- Labores de contabilidad.
- Control de acceso a los trenes.

#### **b) En trenes**

- Tienen la condición de Agente de la Autoridad en el ejercicio de sus funciones de control de ruta.
- Controlan y hacen efectiva la calidad y el confort de servicios ofertados a los viajeros durante la marcha del tren colaborando con el personal de conducción, así como realizar la fiscalización e intervención de los billetes en los trenes en sus controles de acceso y en cualquier otra instalación.
- Atienden, informando y facilitando el acceso y la bajada del tren a todos los clientes en cualquier asunto comercial incluyendo las incidencias que pudieran producirse, proporcionando la máxima calidad posible al usuario.
- Realizan funciones administrativas relacionadas con la gestión del tren, contabilización de percepciones y reclamaciones.

### **Grupo profesional de Personal de Fabricación v Mantenimiento**

Deben conocer la normativa específica, fichas técnicas, planos e instrucciones para la ejecución de los trabajos propios de su colectivo. Todos los trabajadores deberán realizar las siguientes funciones:

- Manejar correctamente las máquinas y herramientas manuales necesarias.
- Conducir carretillas, carros transbordadores y otros equipos de trabajo.
- Formar a nuevos trabajadores.
- Operaciones breves y complementarias de su actividad principal.
- Detectar deficiencias y comunicarlas a la Dirección.
- Emplear las herramientas informáticas, de comunicación y otras que determine la empresa.
- Aplicar los procedimientos de emergencia, prevención de riesgos y calidad que se determinen.

Dentro del personal operativo, caben otros puestos de trabajo como ajustador-montador, electricidad/electrónica, calderero, chapista, soldador, pintura, visitador, etc.

## **CAPÍTULO 3. GESTIÓN DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES**

### ***3.1. Modalidad preventiva***

Según el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de la empresa, Renfe ha decidido gestionar la prevención de riesgos usando un Servicio de Prevención Mancomunado que asume las cuatro disciplinas preventivas: Medicina del Trabajo, Seguridad en el Trabajo, Higiene Industrial y Ergonomía y Psicología Aplicada.

Un Servicio de Prevención Mancomunado consiste en la agrupación de varias empresas con dos o más centros de trabajo por voluntad propia con la finalidad de constituir un servicio de prevención común a todas ellas, siendo considerado como un SPP para cada una de las empresas que lo forman y su ámbito de actuación implica únicamente a las empresas participantes. Con su constitución se pretende dotar a las empresas de los medios humanos y técnicos necesarios para desarrollar las tareas preventivas como marca la normativa pero con la finalidad de racionalizar recursos humanos y económicos por parte de cada empresa.

Según el art. 21 RSP<sup>22</sup>, las empresas que pretendan constituir un SPM deben previamente someter esta decisión a consulta con los representantes de los trabajadores. Este artículo también refleja los requisitos para constituir esta modalidad de servicio preventivo, que son los siguientes:

- Que dos o más empresas realicen simultáneamente actividades en un mismo centro de trabajo.
- Que dos o más empresas pertenecientes al mismo sector productivo desarrollen su actividad en un área geográfica limitada, cuando así lo establezca la negociación colectiva o, en su defecto, por acuerdo entre las empresas afectadas.

El acuerdo de constitución de un SPM lo deben llevar a cabo las empresas que lo vayan a formar pero previamente, cada empresa debe consultar a los representantes de los trabajadores sobre esta iniciativa. Cabe añadir que, si bien la opinión de los representantes sobre este asunto no es vinculante para el empresario, resulta conveniente que sea favorable. Una vez firmado el acuerdo, el Servicio Mancomunado tendrá la consideración de SPP de cada empresa que lo forme.

En el Plan de Prevención de Renfe del año 2014 se muestra el organigrama del SPM de la empresa.

---

<sup>22</sup>Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención. «BOE» núm. 27, de 31 de enero de 1997, páginas 3.031 a 3.045.

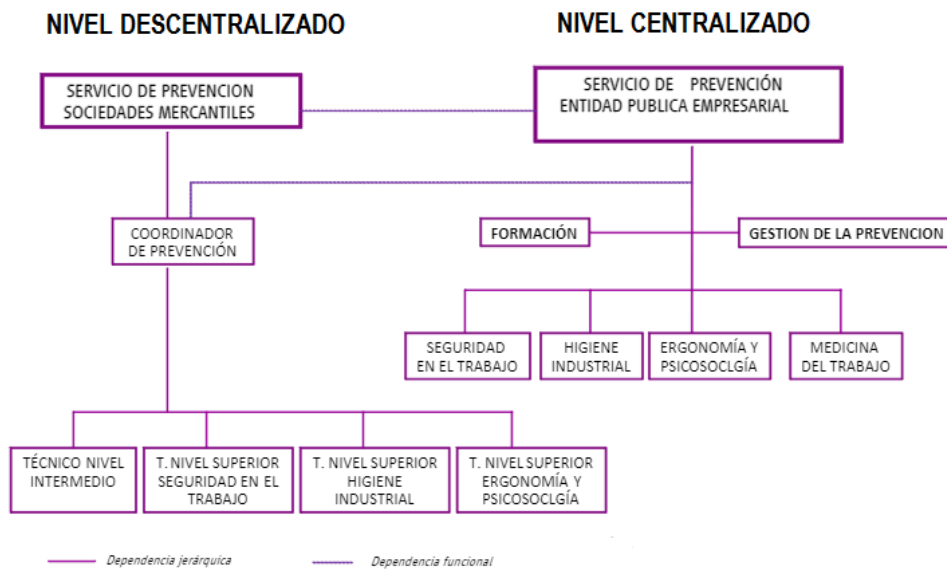


Imagen 5. Organigrama del Servicio de Prevención Mancomunado de Renfe.  
Fuente: Plan de Prevención de Riesgos Laborales 2014.

Como se puede apreciar en la imagen anterior, el SPM de Renfe cuenta con un nivel centralizado y uno descentralizado. El nivel centralizado lo forma la EPP, es decir, la dirección de la empresa que se encarga de labores como la gestión de la prevención en la empresa o la formación en dicha materia. También se encarga de gestionar el grueso y las decisiones que afecten a toda la organización en materia preventiva en cada una de las cuatro disciplinas, a saber: Seguridad en el Trabajo, Higiene Industrial, Ergonomía y Psicología y Medicina del Trabajo.

Por otra parte, está el nivel descentralizado que afecta a las cuatro áreas comerciales en las que se dividió la empresa Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A, para gestionar la prevención de riesgos en cada una por separado a través de figuras como el coordinador de prevención y los diferentes técnicos, cuyas funciones describiré en el apartado siguiente.

La política preventiva de Renfe tiene como objetivo “la promoción de la mejora de las condiciones de trabajo con el fin de elevar los niveles de la seguridad, salud y bienestar de los trabajadores.” Esta responsabilidad incumbe a todos, es decir, a la Estructura de Dirección, la Estructura de Apoyo, los Mandos Intermedios y el Personal Operativo, cada uno con sus tareas con el fin de lograr el objetivo anteriormente citado.

#### a) Comité de Dirección

Define la política preventiva, aprueba el Plan de Prevención y fija los objetivos tanto de la empresa en general como de las áreas comerciales en esta materia. A final de año realiza una evaluación comprobando el logro o no de los objetivos fijados y compara la accidentabilidad laboral de la empresa con la de años anteriores con la finalidad de mantener las medidas actuales que tengan o promover otras (*ver imágenes 1 y 2*).

## **b) Estructura de Dirección**

Promueve y asegura la integración de las funciones preventivas en las líneas jerárquicas y funcionales a su cargo, de tal forma que se pueda coordinar con las Sociedades Mercantiles. Controla el cumplimiento o no de las actividades preventivas y adopta las medidas necesarias para asegurarlo. Finalmente, es informado de todos los accidentes o incidentes que ocurran en la empresa.

## **c) Estructura de Apoyo y Mandos Intermedios**

Debe tener un nivel de formación alto en materia de prevención de riesgos. Realiza las siguientes tareas:

- Promueve la integración de la prevención y colabora en lograr los objetivos.
- Notifica los accidentes a la Estructura de Dirección y los investiga.
- Inspecciona las condiciones de trabajo.
- Impulsa la comunicación y facilita que todo el personal pueda colaborar en la prevención de riesgos en la empresa.
- Vela por el cumplimiento de las medidas.

## **d) Personal Operativo o trabajadores**

Sus tareas figuran en el artículo 29 de la LPRL y, de forma resumida, se puede decir que cada trabajador debe velar por el cumplimiento de las medidas de prevención, usar adecuadamente los equipos de trabajo y protección a su cargo, utilizar correctamente los dispositivos de seguridad, informar al superior jerárquico si observe alguna situación que conlleve riesgo, cooperar con el empresario para que garantice condiciones de trabajo seguras y cumplir con las obligaciones establecidas.

Esto hace referencia a los trabajadores en general porque es lo que dice la ley, pero, lo interesante de este apartado es que hay un responsable del centro de trabajo que tiene las siguientes tareas asignadas, aparte de las citadas en el artículo 29 LPRL:

- Coordinar y supervisar las actuaciones preventivas realizadas en el centro de trabajo del que es responsable.
- Mantener una comunicación fluida y constante con el Técnico de Prevención de su ámbito.
- Tramitar los partes de gestión de riesgos según marca el “Procedimiento Operativo N°2”<sup>23</sup>.
- Ser informado de los accidentes e incidentes que ocurran en su área.
- Colaborar con la realización de auditorías y con los delegados de prevención de su centro de trabajo.

Para finalizar este apartado, incluyo los objetivos de la política preventiva del Grupo Renfe:

- Integrar la cultura preventiva de forma que sea real y no un formalismo.
- Establecer las responsabilidades colectivas e individuales por incumplimientos.
- Evitar o reducir al máximo la siniestralidad laboral.
- Armonizar políticas y prácticas preventivas en todas las direcciones de la empresa y con la colaboración de cada una de ellas.

---

<sup>23</sup> P.O.P. /02 de información y gestión de riesgos.

### **3.2. Funciones y responsabilidades**

#### **3.2.1. De la Entidad Pública Empresarial (EPE)**

- Dirigirá, coordinará, organizará y controlará el cumplimiento de los objetivos del Grupo Renfe en materia de prevención.
- Promoverá la integración de la prevención en todos los niveles jerárquicos de la empresa.
- Definirá e implantará el modelo organizativo de prevención de riesgos laborales, su política preventiva y servicios médicos.
- Definirá las líneas generales de actuación, procedimientos y protocolos a seguir y realizará las auditorías internas de gestión de la prevención.
- Coordinará con las Sociedades del Servicio de Prevención Mancomunado los protocolos de actuación.
- Realizará el Plan de Prevención de Riesgos Laborales, su actualización o modificación.
- Dirigirá, coordinará y analizará el informe de la auditoría externa.
- Recopilará, actualizará y divulgará la normativa general de prevención de riesgos laborales y controlará su cumplimiento.
- Valorará la capacidad operativa de las Mutuas de accidentes asociadas al Grupo Renfe, seleccionando las que resulten más adecuadas a las características de la empresa.
- Planificará la vigilancia de la salud y establecerá exámenes médicos como acción preventiva. Además, promoverá campañas de salud preventivas entre los trabajadores de la empresa.
- Realizará estudios epidemiológicos y estadísticos relacionados con la salud de los trabajadores.
- Realizará las acciones formativas e informativas en materia de prevención al personal de la “EPE” y al personal de nuevo ingreso de las Sociedades cuando se requiera.
- Evaluará riesgos en dependencias y puestos de la “EPE” y propondrá medidas para su control. Colaborará en las evaluaciones de riesgos cuando lo requieran las Sociedades.
- Elaborará y colaborará en la elaboración de medidas de emergencia que se tengan que establecer en los centros de trabajo.
- Se coordinará con las Sociedades cuando lo requieran con el objetivo de controlar o minimizar los riesgos que puedan derivarse de las distintas actividades.
- Establecerá procedimientos de arbitraje en situaciones que lo requieran.

#### **3.2.2. De las Sociedades Mercantiles**

- Promoverá la integración de la prevención en todos los niveles jerárquicos de la Sociedad, facilitando la participación de todos los trabajadores en materia preventiva.
- Programará las actividades preventivas y diseñará la aplicación de los planes y programas de actuación preventivos.
- Realizará inspecciones periódicas a los centros de trabajo, llevará un control y seguimiento de la evaluación de riesgos y colaborará en la realización de las auditorías internas.
- Supervisará y colaborará en la impartición de la formación e información.



- Investigará las causas de los daños para la salud de los trabajadores.
- Evaluará riesgos en las dependencias y puestos de su Sociedad y elaborará los planes de acción preventiva, proponiendo medidas para su control.
- Participará en la elaboración de protocolos de prevención específicos de su Sociedad.
- Supervisará el cumplimiento de la normativa de prevención.
- Elaborará medidas de emergencia y planes de autoprotección que se tengan que establecer en los centros de trabajo.
- Realizará el seguimiento de los objetivos establecidos.
- Investigará todos los accidentes e incidentes ocurridos en la Sociedad y estudiará la información sobre la evolución de la accidentalidad en su ámbito.
- Reportará los resultados e indicadores de todas las actuaciones en materia de prevención de riesgos laborales.
- Recibirá los informes de las auditorías externas e internas para realizar el plan de adecuación, planificando los recursos necesarios.

### **3.2.3. Del Coordinador de Prevención**

Mantendrá una relación directa con el responsable de RR.HH de su Sociedad, o con la persona que éste designe, al igual que con el responsable del Servicio de Prevención de la “EPE”, en el desarrollo de sus actividades:

- Promoverá la prevención en su Sociedad y en el Grupo Renfe.
- Realizará, participará y supervisará junto con los Técnicos de Prevención de su Sociedad, las evaluaciones de riesgos y la acción preventiva derivada de las evaluaciones.
- Propondrá medidas para controlar y reducir los riesgos.
- Coordinará las actividades de formación e información a los trabajadores.
- Promoverá el cumplimiento de los objetivos preventivos establecidos.
- Proporcionará la ayuda y los medios necesarios a los Técnicos de Prevención de su Sociedad, para que puedan desempeñar sus cometidos.
- Participará en la investigación de los accidentes con baja de su Sociedad, y evitarán su repetición.
- Promoverá y participará en la elaboración de procedimientos y protocolos de trabajo de aquellas tareas críticas que se realicen en su Sociedad.
- Efectuará el seguimiento y control de la adecuación de las medidas preventivas.

### **3.2.4. Del Técnico de Prevención**

- Promoverá la prevención en su Sociedad y en el Grupo Renfe.
- Realizará evaluaciones de riesgos y planificará la acción preventiva conforme a los resultados.
- Propondrá medidas para controlar y reducir los riesgos.
- Realizará actividades de formación e información a los trabajadores.
- Visitará los lugares de trabajo para estimular comportamientos eficientes, detectar deficiencias y tratar de solucionarlas.
- Investigará los accidentes laborales, propondrá medidas para evitar su repetición y realizará un seguimiento de las mismas.
- Consultará con los trabajadores la adopción de decisiones que puedan afectar a la seguridad, salud y condiciones de trabajo.

- Revisará las condiciones de trabajo de su ámbito de actuación.
- Seguirá y controlará la adecuación de las medidas preventivas.
- Velará por el cumplimiento de los procedimientos e instrucciones de trabajo.
- Informará a los trabajadores de los riesgos existentes en los lugares de trabajo, y de las medidas preventivas y de protección a adoptar.

### 3.2.5. De los Delegados de Prevención

Además de ser vocales en los Comités de Seguridad y Salud, los Delegados de Prevención realizan las funciones que rigen en el artículo 36 de la LPRL:

- “a) Colaborar con la dirección de la empresa en la mejora de la acción preventiva.
- b) Promover y fomentar la cooperación de los trabajadores en la ejecución de la normativa sobre prevención de riesgos laborales.
- c) Ser consultados por el empresario, con carácter previo a su ejecución, acerca de las decisiones a que se refiere el artículo 33 LPRL.
- d) Vigilar y controlar el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales.”

### 3.2.6. Del Comité de Seguridad y Salud

Como órganos de participación y consulta de las actuaciones de la empresa en materia de prevención, se establecen los Comités de Seguridad y Salud según los niveles siguientes:

- Comité General de Seguridad y Salud.
- Comités de Seguridad y salud de Sociedades y Comité de la EPE.
- Comités de Seguridad y Salud Provinciales.
- Comisión Mixta de Seguridad Laboral.
- Comisión Técnica de Seguridad y Salud.
- Grupo de trabajo de Medio Ambiente.
- Mesa de Prevención y Gestión del Riesgo Psicosocial.

La representación de la empresa y de los trabajadores será siempre paritaria independientemente del número de miembros que la compongan.

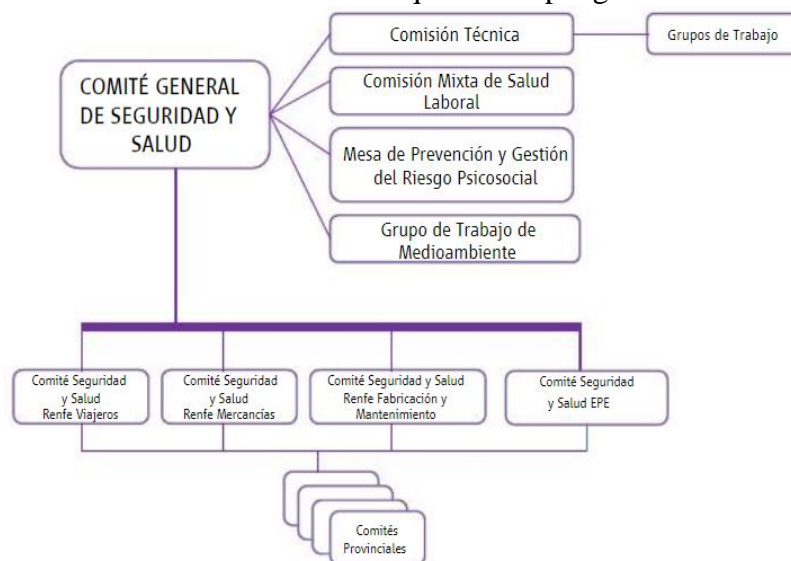


Imagen 6. Organigrama del Comité General de Seguridad y Salud de Renfe.  
Fuente: Plan de Prevención de Riesgos Laborales 2014.

De la anterior imagen podemos ver la formación del Comité General de Seguridad y Salud de Renfe, el cual, presenta unas subdivisiones idénticas a la forma en que se estructuraba el Grupo empresarial. Por un lado, tenemos los diferentes órganos en los que se divide el Comité general (los citados anteriormente), que, a su vez, tendrán individualmente sus grupos de trabajo. Por otra parte, vemos en la parte inferior que cada área o Sociedad mercantil tiene su propio Comité de Seguridad y Salud, que gestionará lo referente en la materia de cada área. Y, para finalizar, tenemos los comités provinciales que se distribuyen en cada una de las provincias de España y se encargan de realizar las labores en materia de prevención de riesgos. A continuación, detallo los aspectos más destacados de cada uno de ellos.

#### ***a) Comité General de Seguridad y Salud***

Es el órgano de máximo nivel en seguridad, salud laboral e higiene, que emite las directrices en la materia y vincula al resto de Comités. Está compuesto por un presidente (Director de RR.HH), vocales, secretario y asesores. Se reúnen cada 3 meses o extraordinariamente, cuando lo requiera el presidente o la mitad de los componentes. Los acuerdos se adoptarán por consenso y se reflejarán en el acta de la reunión, que será remitida a los vocales para que en un plazo de 15 días propongan las modificaciones que consideren antes de su aprobación definitiva.

##### Competencias:

- Promover iniciativas en prevención de riesgos y mejorar las condiciones de trabajo.
- Orientar, coordinar y motivar a los demás Comités a cumplir sus obligaciones.
- Proponer la creación, fusión o integración de Comités de Seguridad y Salud en función de las necesidades de cada momento.
- Constituir grupos de trabajo para controlar cuestiones más extensas y de tratamiento más delicado.

#### ***b) Comité de Seguridad y Salud de las Sociedades y Órganos Corporativos***

Lógicamente y, siguiendo el esquema general de la empresa, se subdivide en cuatro comités: el de la Entidad Pública Empresarial, el de Renfe Viajeros, el de Renfe Mercancías y Logística y Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Está compuesto por un presidente (responsable de RR.HH de cada Sociedad), vocales, secretario y asesores. Se reúnen cada 2 meses o extraordinariamente, cuando lo requiera el presidente o la mitad de los componentes. Los acuerdos se adoptarán por consenso y se reflejarán en el acta de la reunión, que será remitida a los vocales para que en un plazo de 15 días propongan las modificaciones que consideren antes de su aprobación definitiva.

##### Competencias:

- Promover el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos y mejorar las condiciones de trabajo.
- Examinar los asuntos que remitan los Comités de Seguridad y Salud Provinciales y adoptar las medidas necesarias a cada uno de ellos.
- Enviar al Comité General los asuntos que excedan sus posibilidades o afecten a más de un comité.
- Formalizar las consultas necesarias al Comité General.

### ***c) Comités de Seguridad y Salud Provinciales***

Se constituye uno por cada provincia según marca el artículo 568 de la Normativa Laboral de Renfe<sup>24</sup>. Está compuesto por un presidente (coordinador de Relaciones Laborales), vocales, secretario y asesores. Se reúnen cada 2 meses o extraordinariamente, cuando lo requiera el presidente o la mitad de los componentes. Los acuerdos se adoptarán por consenso y se reflejarán en el acta de la reunión, que será remitida a los vocales para que en un plazo de 15 días propongan las modificaciones que consideren antes de su aprobación definitiva.

#### **Competencias:**

- Promover el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos y mejorar las condiciones de trabajo.
- Enviar al Comité General los asuntos que excedan sus posibilidades.
- Formalizar las consultas necesarias al Comité General o al pertinente de cada Sociedad sobre cuestiones propias de su actividad.
- Acoplar a los trabajadores “no aptos” de su ámbito conforme a los criterios establecidos en el capítulo sobre “Acoplamiento por pérdida de facultades”.
- Informar de las contratas: accidentes graves, formación en PRL y ficha de seguridad de productos peligrosos.

### ***d) Comisión Mixta de Salud Laboral***

Su función principal es el tratamiento de las solicitudes de traslado de los trabajadores que lo pidan por motivos médicos, psicológicos o sociofamiliares, así como acoplar a los trabajadores “no aptos” que no hayan sido resueltos en los Comités provinciales. Está compuesto por un presidente (Gerencia de Servicios Médicos), vocales, secretario y asesores. Se reúnen cada 2 meses o extraordinariamente, cuando lo requiera el presidente o la mitad de los componentes. Los acuerdos se adoptarán por consenso y se reflejarán en el acta de la reunión, que será remitida a los vocales para que en un plazo de 15 días propongan las modificaciones que consideren antes de su aprobación definitiva.

#### **Competencias:**

- Estudiar los casos presentados relativos a una enfermedad propia del trabajador o de un familiar médico por causas médicas, psicológicas o sociofamiliares.
- Informar de los acoplamientos realizados y valorar casos aún no realizados por el Comité Provincial.

### ***e) Comisión Técnica de Seguridad y Salud***

Es un grupo de trabajo técnico constituido al amparo de las competencias del Comité General, encargado de estudiar todos los proyectos en materia de prevención de riesgos laborales, que posteriormente aprobará el Comité General. Está compuesto por un presidente (Responsable del Servicio de Prevención), y vocales. Se reúnen cada 2 meses o extraordinariamente, cuando lo requiera el presidente o la representación del

---

<sup>24</sup>Texto Refundido Normativa Laboral Renfe. Resolución de 28 de julio de 1993, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y posterior publicación del texto del X Convenio Colectivo de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). «BOE» núm. 204, de 26 de agosto de 1993, páginas 25.830 a 25.944.

personal. Los acuerdos se adoptarán por consenso y se reflejarán en el acta de la reunión, que será remitida a los vocales para que en un plazo de 15 días propongan las modificaciones que consideren antes de su aprobación definitiva.

Competencias:

- Estudiar los procedimientos de trabajo que afecten a la seguridad de los trabajadores de la empresa.
- Desarrollar las directrices del Comité General.
- Interpretar la legislación en materia de prevención de riesgos laborales.
- Revisar los procedimientos para realizar las evaluaciones de riesgos.
- Conocer la planificación de la acción preventiva tanto de las Sociedades como del Grupo empresarial.
- Realizar un seguimiento de la accidentabilidad laboral.
- Conocer los proyectos formativos en prevención de riesgos laborales.

**f) Grupo de Trabajo de Medio Ambiente**

Se constituye como órgano técnico de consulta en temas de medio ambiente relacionados con la seguridad y la salud laboral. Está compuesto por un presidente (Gerente de Medio Ambiente), vocales y un secretario. Se reúnen cada 3 meses o extraordinariamente, cuando lo requiera el presidente o a petición de alguna de las partes. Los acuerdos se adoptarán por consenso y se reflejarán en el acta de la reunión, que será remitida a los vocales para que en un plazo de 15 días propongan las modificaciones que consideren antes de su aprobación definitiva.

Competencias:

- Estudiar los temas técnicos y procedimientos de trabajo relativos a medio ambiente que afecten a la salud de los trabajadores de la empresa.
- Interpretar la legislación en materia de medio ambiente referente a la salud laboral.
- Impulsar programas de formación ambiental para los trabajadores.

**g) Mesa de Prevención y Gestión del Riesgo Psicosocial**

Está compuesto por un presidente (Responsable del Servicio de Prevención), vocales y un secretario. Se reúnen cada 6 meses o extraordinariamente, cuando lo requiera el presidente o la representación del personal. Los acuerdos se adoptarán por consenso y se reflejarán en el acta de la reunión, que será remitida a los vocales para que en un plazo de 15 días propongan las modificaciones que consideren antes de su aprobación definitiva.

Competencias:

- Constituir un foro de diálogo y estudio de los riesgos psicosociales y seguimiento de las situaciones que lo generan.
- Mejorar los programas preventivos.
- Comunicar las estadísticas de accidentalidad sufridas y establecer medidas preventivas y procedimientos operativos.

## **CAPÍTULO 4. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE RIESGOS LABORALES**

Hay diversas formas de evaluar los riesgos laborales. En Renfe, para evaluar los riesgos psicosociales utilizan un cuestionario (*ver Anexo I*) elaborado por el Técnico de Prevención. El proceso a seguir es el siguiente:

- 1) Antes de iniciar el cuestionario, el Técnico debe conocer las condiciones de trabajo de los puestos a evaluar y la organización de la empresa, debiendo cumplimentar previamente este tipo de información.
- 2) Para el análisis tras la evaluación se tendrán en cuenta aspectos como los horarios, turnos, características de la plantilla (sexo, edad, antigüedad...), absentismo, formación, etc.
- 3) Una vez conocidas estas cuestiones previas, rellenan un cuestionario de 14 preguntas referentes a las tareas y entorno de los trabajadores, cuyas respuestas tendrán una contestación de sí o no, equivalente a una valoración favorable o desfavorable, a la que se le dará un valor de 0 a las respuestas favorables y de 1 a las desfavorables.
- 4) Del resultado obtenido se procede a la aplicación de medidas si se obtiene una puntuación desfavorable igual o superior a 7.

Para evaluar el resto de riesgos, Renfe utiliza el método binario o método de evaluación general de riesgos laborales del INSST (*ver Anexo II*), el cual consta de las siguientes etapas (Navarro, F., 2016):

### **a) Clasificación de las actividades de trabajo**

Con ello, se puede obtener información de:

- Tareas a realizar: puesta en marcha del tren, pruebas de tracción, comprobaciones previas a la salida así como cualquier maniobra que haya que realizar antes de la salida o tras la llegada del tren a la estación tales como acople o desacople de máquinas y cambios de vía de las mismas.
- Lugar de realización: siempre en la estación
- Quién las realiza: los maquinistas y los auxiliares de cabina con capacitación para su realización.
- Formación recibida: curso de conducción en el caso de los maquinistas y el curso de operaciones de tren con maniobras en el caso de los auxiliares.

### **b) Identificación de peligros**

Con la información obtenida en el apartado anterior, se identifican los peligros de la actividad a través de las siguientes preguntas:

- ¿Existe una fuente de daño?
- ¿Quiénes pueden sufrir el daño?
- ¿Cómo se produce ese daño?

Para ayudar a dar respuesta a estas preguntas, el INSST proporciona un listado con unos riesgos generalizados.

### **c) Estimación del riesgo**

Se debe realizar una estimación del riesgo para cada peligro identificado, determinando la severidad del daño (consecuencias) y la probabilidad de que ocurra. Para la severidad del daño se consideran las partes del cuerpo afectadas y la naturaleza del daño; para la probabilidad se tienen en cuenta variables como: las medidas de control ya implantadas, los requisitos legales, los códigos de buenas prácticas comprobados como medidas específicas de control y, por último, la estadística de accidentes.

### **d) Valoración del riesgo**

Una vez determinados los niveles de riesgo, es hora de decidir si hay que mejorar los controles existentes o implantar unos nuevos y su duración. Para ello, se utiliza la imagen 19 que se puede ver en el anexo II.

## **CAPÍTULO 5. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE RIESGOS LABORALES**

### ***5.1. Evaluación del riesgo de arrollamiento para el G.P. 3: conducción***

#### Descripción

Existe riesgo de arrollamiento con trenes cuando en el lugar donde se ejecutan los trabajos existe la posibilidad de circulación en sus inmediaciones. Los accidentes por arrollamiento no son frecuentes pero tienen consecuencias graves. Este riesgo de atropello se fundamenta bien porque el trabajador entra dentro del radio de acción de la máquina o bien porque el maquinista no lo detecta, aunque también se puede producir por actuaciones imprudentes de los trabajadores.

Para hacer este riesgo más visible, he tomado como ejemplo dónde habría riesgo de arrollamiento en la estación de tren de Sigüenza, de la que podemos ver un plano a continuación (Adif, 2022).

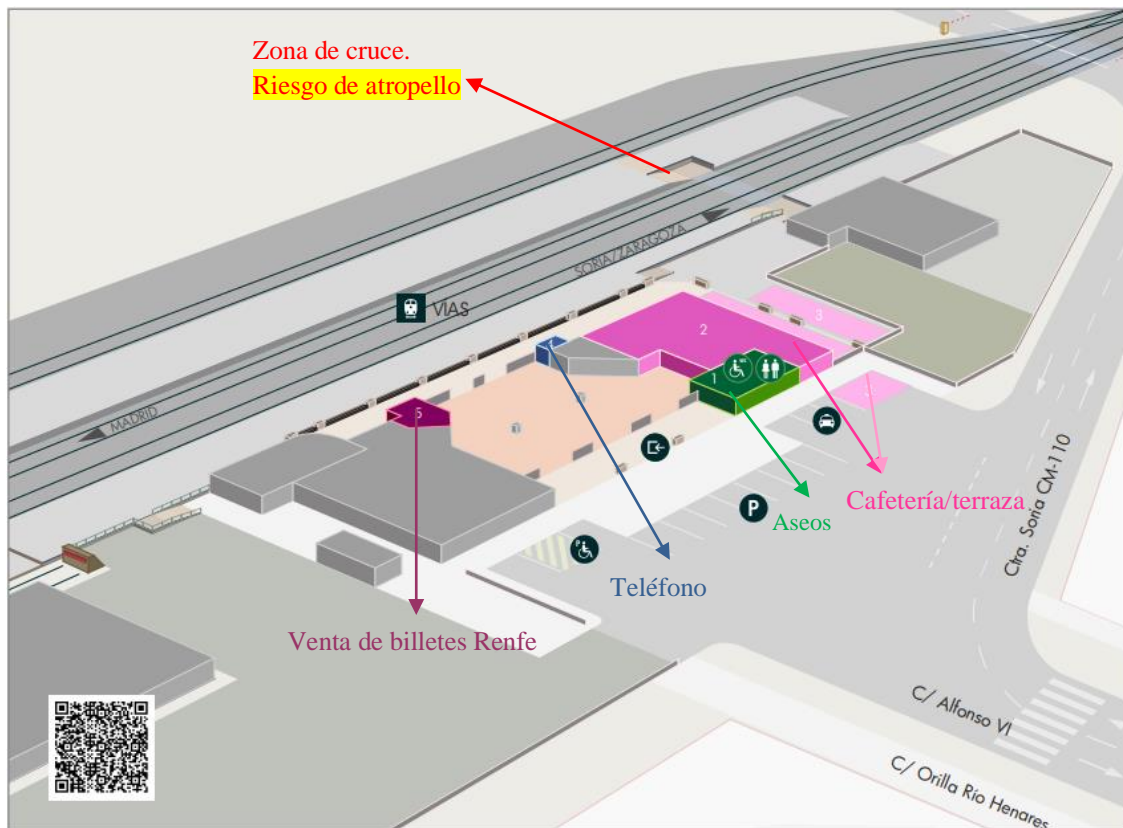


Imagen 7. Plano de la estación de Sigüenza. Fuente: Adif.

En este plano se puede observar cómo para acceder a las vías 1 y 3 desde la vía 2 o viceversa, hay que acercarse hasta el paso entre las vías señalado con la flecha roja, en el cual se puede apreciar el riesgo de arrollamiento. En el anexo III, reproduzco otra imagen de Adif que muestra el enclavamiento de esta estación. Es otra forma de ver la disposición de las vías y de por dónde habría que cruzar.



Imagen 8. Paso a nivel de la estación de Sigüenza. Fuente: Elaboración propia



En esta imagen que he tomado desde la vía 3 de la estación de Sigüenza se puede apreciar el paso a nivel totalmente desprotegido en el que se puede materializar el riesgo de arrollamiento que se viene mencionando. También se puede observar en las inmediaciones del paso unas señales amarillas de advertencia al cruzar así como otras situadas en la vía 2 a mano derecha de la foto (rodeadas con un círculo rojo), las cuales muestro seguida de esta para su mejor visualización.



*Imagen 9. Indicación de la forma de cruzar en la estación de Sigüenza. Fuente: Elaboración propia*

En esta otra imagen se aprecia cómo al lado del paso a nivel se encuentran estas dos señales que indican prohibición de cruzar las vías excepto por el paso autorizado y de prestar atención al tren. Aunque no se vea en la foto, esta señalización se encuentra en ambos lados del paso.



*Imagen 10. Señalización de cruce en la estación de Sigüenza. Fuente: Elaboración propia*

En esta imagen se aprecia la última de las señalizaciones que se indicaban en la imagen 8. Esta señal vertical se encuentra en ambos andenes indicando que es un paso habilitado para cruzar pero que debe hacerse siempre mirando a ambos lados antes y prestando atención al tren, como se indicaba en la imagen 9.

### Causas

- Acceso a vías y andenes por necesidades del trabajo.
- Cruce de vías por lugares inadecuados y no prestar atención al desplazarse por zonas por donde puede aparecer una circulación o iniciarla un vehículo parado.
- Cuando el maquinista baja del tren entre las vías para inspeccionarlo.
- Mala visibilidad (climatología, iluminación e incluso no llevar ropa reflectante).

Si nos fijamos en las tablas del anexo II, este riesgo presenta una probabilidad de ocurrencia media puesto que ocurrirá algunas veces y una severidad del daño extremadamente dañino ya que el atropello de un tren puede producir fracturas<sup>25</sup>, amputaciones, lesiones fatales e incluso la muerte<sup>26</sup>, por lo que es considerado como un riesgo importante.

### **5.2. Medidas preventivas**

Las condiciones del entorno por donde se desplazan los trabajadores y que presentan riesgo de arrollamiento no se pueden eliminar, lo que obliga a prestar máxima atención a las circulaciones y otros obstáculos de las instalaciones ferroviarias. Para controlar este riesgo laboral, se deben cumplir estas medidas preventivas, en las que destaca la importancia del factor humano.<sup>27</sup>

- No circular por y entre las vías cuando se realizan maniobras.
- Coordinar trabajos en la vía con los responsables de Adif y no iniciar los trabajos hasta haber adoptado las medidas de prevención.
- Iluminar adecuadamente las zonas de trabajo.
- Si hay que cruzar las vías, debe hacerse por los pasos, sin pisar carriles y sin lentitud.
- Al cruzar las vías o realizar operaciones en ellas, hay que mirar a ambos lados antes de cruzar para asegurarse de que no existe circulación en ellas ni en sus contiguas.
- Al subir o bajar al vehículo a la entrevía, deberá asegurarse de la no circulación de trenes por vías contiguas.
- Mantener una distancia de al menos 3 metros al cruzar cerca de un vehículo estacionado.
- Prohibido cruzar entre cortes de material separados a una distancia igual o menor a 6 metros. Se comprobará que no se están realizando maniobras y se pasará por la mitad del espacio libre entre ambos materiales.
- No permanecer en la caja de la vía.

---

<sup>25</sup>Herida grave una persona tras ser arrollada por el tren en la estación de Urnieta. (Press, 2022).

<sup>26</sup>Muere una persona tras ser arrollada por un AVE en Villarrubia.(Anónimo, 2022).

<sup>27</sup>Mención a la escuela de Marbe, que promueve la predisposición individual al accidente de trabajo. (Marsans & Fernández, 2006).

- Caminar por la vía no interceptando el gálibo<sup>28</sup> y estar pendiente de las circulaciones contiguas. Si van a cruzar trenes, habrá que permanecer quieto hasta que hayan cruzado.
- Obedecer las órdenes del personal ferroviario que afecten a los trabajos y seguridad del personal en las líneas ferroviarias.
- Uso de prendas de alta visibilidad y EPIs.

### **5.3. Protocolo de actuación para responder a la evaluación del riesgo**

Renfe, establece un plan de actuación, evacuación y rescate (Renfe, 2013) para el personal de abordaje (al cual pertenece el colectivo de conducción), ante diferentes situaciones que se pueden dar durante un servicio. En lo referente al riesgo de arrollamiento y al grupo profesional elegido, he elaborado el siguiente protocolo (*ver Anexo IV*) teniendo en cuenta las medidas preventivas anteriores. Como de ellas no es difícil deducir que para prevenir el arrollamiento hay que cruzar cuando se deba y bajo unas determinadas condiciones, este protocolo trata de mostrar las acciones que deben llevar a cabo los maquinistas cuando van a realizar maniobras con el material rodante para evitar que atropellen a algo o alguien.

El protocolo a seguir en la realización de maniobras y evitar el atropello de otros compañeros de trabajo consiste en que el maquinista debe pedir a circulación una autorización de movimiento del tren. Una vez que reciba la autorización para maniobrar podrá realizarla normalmente si las condiciones de visibilidad son adecuadas. En caso contrario, deberá ponerse en contacto con el auxiliar de circulación, quien le ayudará para hacer seguro el movimiento. Una vez haya acabado, deberá comunicar el fin de la maniobra para que restablezcan la circulación por el resto de vías.

En el anexo V, podemos apreciar una imagen que muestra una situación real de inicio de marcha de un tren tras haberse seguido el protocolo establecido. En ella vemos que no hay personas cruzando en el paso y que circulación le ha habilitado el semáforo en verde para emprender la marcha. Se demuestra así la eficacia de los protocolos preventivos, la coordinación entre los agentes de trabajo y la importancia de disponer de esta clase de protocolos o medidas de actuación preventiva.

En el plan de actuación a bordo, se recoge un protocolo de comunicaciones (*Ver Imagen II*). Por las funciones que realizan y los medios de comunicación de los que disponen el puesto de mando y el CECON<sup>29</sup>, son los primeros en intervenir ante cualquier emergencia, por lo que asumen la gestión de la misma hasta solucionarse. Con la información recibida valoran la gravedad y aplican el siguiente protocolo de comunicación.

---

<sup>28</sup>Contorno poligonal que debe quedar libre por encima de las vías para el paso de material rodante con carga.

<sup>29</sup>Centro de Coordinación y Control de emergencias de Renfe. Funciona las 24 horas del día.

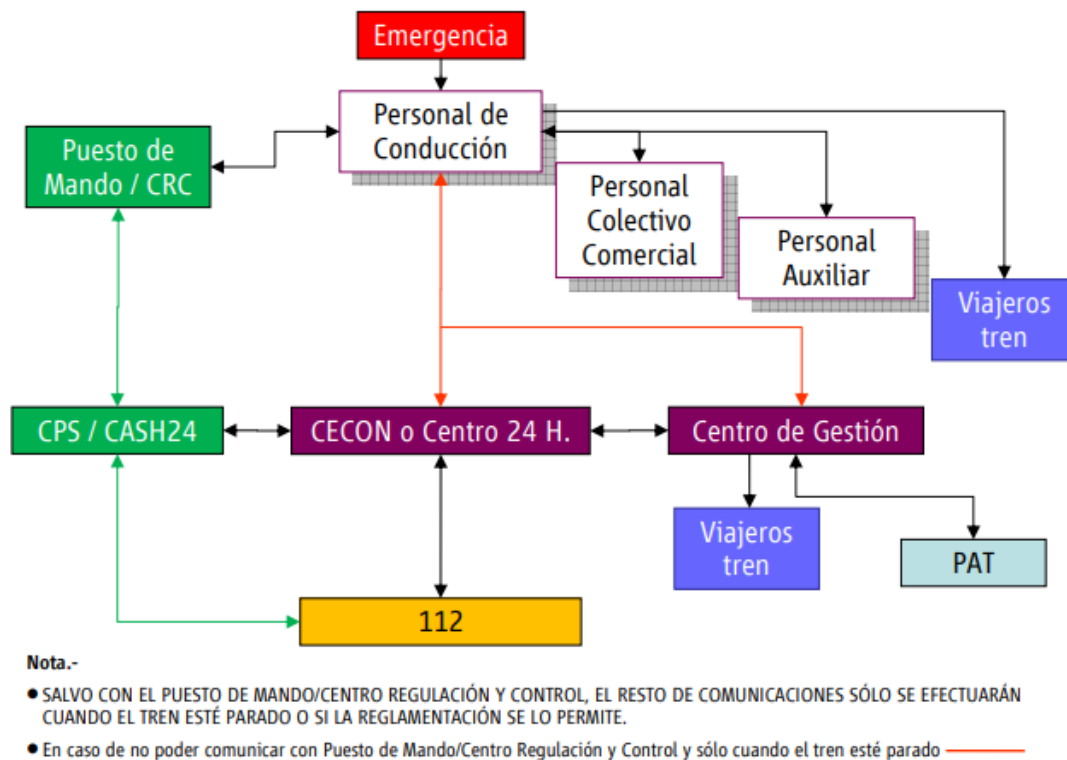


Imagen 11. Comunicaciones por emergencias del personal colectivo de conducción.  
Fuente: Plan de actuación, evacuación y rescate Renfe.

Para simplificar la información de la gráfica, el maquinista debe ponerse en contacto con el puesto de mando para que éste defina la línea de actuación. Con el resto solo se comunicará cuando el vehículo esté parado. Si no pudiera comunicarse con el puesto de mando, llamaría al CECON y al Centro de Gestión para que se hiciesen cargo de la situación.

## CAPÍTULO 6. PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN EN MATERIA PREVENTIVA

En este sexto y último capítulo, trataré de reflejar algunos protocolos que la empresa pueda llevar a cabo en materia de prevención de riesgos laborales en aspectos de gran importancia en la materia como la información, la formación, gestión de accidentes de trabajo, seguimiento y control de la acción preventiva, etc.

### 6.1. Protocolo de información (P.O.P. /02)

Según el procedimiento de información y gestión de riesgos, todo trabajador que detecte una situación con riesgos para los trabajadores debe comunicarlo a su superior jerárquico directo para que adopten las medidas oportunas para su eliminación o reducción<sup>30</sup>. Esta comunicación debe hacerla por escrito a través de un PIR<sup>31</sup>, que generará de forma inmediata un PGR<sup>32</sup>. El trabajador propondrá en el PIR las medidas que cree conveniente que se adopten y lo entregará a su mando directo (Renfe, 2006)<sup>33</sup>.

<sup>30</sup> Según establece el art. 29.2 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

<sup>31</sup> (Ver Anexo VI).

<sup>32</sup> (Ver Anexo VII).

<sup>33</sup> Según se refleja en el Procedimiento de Información y Gestión de riesgos.

El mando directo que recibe el PIR, analiza la situación de riesgo y escribirá el PGR anotando sus observaciones y estimando el Nivel de Riesgo —en función de la probabilidad de ocurrencia y severidad del daño—. En el PGR se podrán dar tres situaciones:

- 1) El PIR es procedente y resuelto por el mando directo. Se procede a eliminar o reducir el riesgo y remite el parte al Jefe del Centro de Trabajo tras rellenar el apartado de cumplimentado.
- 2) El PIR es improcedente según el mando directo. Lo remite el parte al Jefe del Centro de Trabajo sin rellenar el apartado de cumplimentado.
- 3) El PIR es procedente pero no lo puede resolver el mando directo. Lo remite el parte al Jefe del Centro de Trabajo sin rellenar el apartado de cumplimentado.

El Jefe del Centro de Trabajo estudiará el PGR y procederá así:

- a) Cuando el PIR esté cumplimentado, comprobará si las medidas son suficientes, hará sus comentarios y lo devolverá firmado al mando directo y al emisor del parte.
- b) Cuando el PIR sea improcedente y esté de acuerdo, hará los comentarios que considere y lo devolverá firmado al mando directo y al emisor del parte.
- c) Cuando el PIR esté pendiente de cumplimentar y lo considera procedente, ordenará su ejecución y en caso contrario, lo enviará a su superior para que lo estudie.

En cualquier caso, el trabajador emisor del parte debe recibir respuesta en un plazo de treinta días sobre la situación que motivó el envío del parte.

## ***6.2. Protocolo de Formación en Prevención de Riesgos Laborales (P.O.P. /06)***

Este procedimiento recoge cursos, reciclaje, seminarios y conferencias adecuado a las necesidades detectadas (Renfe, 2008)<sup>34</sup>. Las acciones formativas las impartirán personal del órgano corporativo donde se planifique la acción, contando con la colaboración de departamentos de la empresa, sindicatos de la empresa o cualquier ayuda externa. El protocolo abarca a los siguientes colectivos:

- Personal de Estructura de Dirección y Apoyo.
- Mando Intermedio y Cuadro Técnico.
- Personal Operativo.
- Delegados de Prevención.
- Técnicos de Prevención.
- Presidentes de los Comités de Seguridad y Salud.

Este procedimiento de formación en materia de prevención se distribuye en formación inicial, formación continua y en formación coyuntural. Para los colectivos indicados anteriormente.

### **Formación inicial**

#### **Objetivo**

Cada colectivo tiene un objetivo específico, pero generalmente, el objetivo de esta formación inicial es adquirir, reforzar o actualizar los conocimientos básicos relativos a la coordinación de actividades empresariales, potenciando una actitud favorable y

---

<sup>34</sup> Procedimiento de Formación en Prevención de Riesgos Laborales.

responsable en la materia para lograr una eficiente integración de la prevención de riesgos en la empresa.

#### Contenido del curso

##### **a) Aspectos generales de la Ley de Prevención**

- a. Introducción.
- b. Marco normativo.
- c. Ley 31/1995 y su modificación.
- d. Reglamentos y disposiciones que los desarrollan.
- e. Normativa interna de la empresa.
- f. Medidas de emergencia.

##### **b) Gestión de la prevención**

- a. Política de empresa y Plan de Prevención.
- b. Estructura preventiva de la empresa.
- c. Procedimientos y protocolos.
- d. Coordinación empresarial.
- e. Integración de la prevención en el sistema de gestión.
- f. Accidentes de trabajo y enfermedad profesional y sus costes.
- g. Disciplinas preventivas.
- h. Vigilancia de la salud.
- i. Medio ambiente interno y externo.

#### Destinatarios

Cada uno de los colectivos anteriores y, dentro de ellos, los puestos de trabajo que los involucren.

#### **Formación continua**

##### Objetivo

Su finalidad es el reciclaje de cada puesto de trabajo, en función de los conocimientos adquiridos en la formación inicial y de las medidas preventivas establecidas implementadas tras las evaluaciones de riesgos.

##### Contenido del curso

Se adaptará en función de las necesidades, pero lo más general suele ser:

- Normativa interna.
- Modificaciones de los protocolos.
- Conocimientos del centro de trabajo.
- Análisis de situaciones de riesgo.
- Lucha contra incendios y evacuación.
- Legislación vigente en materia preventiva.
- Implantación de nuevas medidas.

##### Destinatarios

Todos los trabajadores del centro de trabajo y, en especial, aquellos que tengan un papel designado en las medidas.

## **Formación coyuntural**

### **Objetivo**

Formar e informar a los trabajadores cuando se encuentren incluidos en alguno de estos puntos:

- a) Cambios de funciones.
- b) Introducción de nuevas tecnologías.
- c) Cambios de equipos de trabajo.
- d) Cambios en el proceso productivo.
- e) Cambio de normativa interna.
- f) Formación del personal designado para emergencias.
- g) Tras haberse producido un accidente o enfermedad profesional.

### **Contenido del curso**

Se elaborará según la coyuntura y cada caso en particular, respondiendo a las necesidades de cada curso.

### **Destinatarios**

Todos los trabajadores de empresa operadora que estén incluidos en alguno de los puntos de los objetivos.

### ***6.3. Protocolo de gestión de accidentes de trabajo (P.O.P. /03)***

El objetivo de este protocolo es establecer líneas de actuación, comunicación, notificación, registro, investigación y elaboración de estadísticas de los accidentes de trabajo que ocurran en RENFE Operadora (Renfe, 2010)<sup>35</sup>.

El proceso comienza con la comunicación del trabajador del accidente que ha sufrido a su superior, que lo remitirá al responsable del centro de trabajo tras cumplimentar los primeros datos relativos al accidente. Seguidamente, el trabajador accidentado recibirá asistencia médica del servicio médico de la empresa u otra entidad ajena. En cualquier caso, deberá presentar a su superior el informe médico para que éste lo remita al responsable del centro de trabajo y al técnico de prevención en un plazo máximo de 2 días hábiles desde la ocurrencia del accidente (*ver Anexo VIII*). Si se notifica un accidente grave o mortal, el procedimiento a seguir es el regulado en la *OM 16.12.1987 art. 6<sup>36</sup>* (*ver Anexo IX*).

En todos los accidentes se deberá cumplimentar el impreso de notificación de accidente (*ver Anexo X*) por el superior inmediato al trabajador en un plazo de 24 horas tras el suceso. El superior lo remitirá al responsable del centro de trabajo para que lo revise y lo envíe al servicio médico. El servicio médico atenderá al accidentado y valorará el alcance de sus lesiones.

Una vez tramitados los partes de accidente y los informes médicos, se procede a registrar el accidente (P.O.P. /04)<sup>37</sup>, grabando en la aplicación los primeros datos obtenidos del impreso de notificación de accidente en un plazo de 24 horas. El alta del

---

<sup>35</sup> Procedimiento de Gestión del Accidente de Trabajo.

<sup>36</sup> Orden de 16 de diciembre de 1987 por la que se establecen nuevos modelos para la notificación de accidentes de trabajo y se dan instrucciones para su cumplimentación y tramitación. «BOE» núm. 311, de 29 de diciembre de 1987, páginas 38.065 a 38.071.

<sup>37</sup> Procedimiento Operativo de Prevención 04 de registro de accidentes.

accidente implica enviar un correo electrónico a los técnicos de prevención y al responsable de prevención del área de actividad con los datos del trabajador accidentado y un número de referencia del accidente.

Finalmente, se elabora una estadística de accidentes (P.O.P. /05)<sup>38</sup> ocurridos en la empresa con la intención de motivar a caminar juntos hacia la “accidentalidad cero” y promoción de actitudes seguras.

El Servicio de Prevención del área de actividad elaborará bimensual y anualmente una estadística con los datos de los accidentes que remitirá al Comité de Seguridad y Salud. Renfe utiliza los indicadores estadísticos de la NTP 593<sup>39</sup> del INSST, es decir, Índice de Frecuencia, Índice de Gravedad, Índice de Incidencia y Duración media de la baja.

#### ***6.4. Protocolo de seguimiento y control de la acción preventiva (P.O.P. /18)***

El objetivo de este protocolo es seguir y controlar las acciones preventivas aprobadas en la evaluación de riesgos de la dependencia sometida a ella (Renfe, s.f.)<sup>40</sup>. Se realiza conforme al artículo 1 de la LPRL y en documentos como:

- Manual de Prevención de Riesgos Laborales de Renfe.
- Manual de Procedimientos de Prevención.
- Legislación en Prevención de Riesgos Laborales.
- Normativa interna.

El contenido del documento consiste en rellenar una hoja con la siguiente información (*ver Anexo XI*).

- Unidad de negocio.
- Evaluación de riesgos de referencia.
- Centro de trabajo.
- Fecha.
- Peligros.
- Acciones preventivas para cada peligro.
- Fecha de finalización del control.
- Coste.
- Observaciones.
- Firma.

---

<sup>38</sup> Procedimiento Operativo de Prevención 05 de estadística de accidentes.

<sup>39</sup> Nota Técnica Preventiva 593: La gestión integral de los accidentes de trabajo (II): control estadístico.

<sup>40</sup> Procedimiento de Seguimiento y Control de la Acción Preventiva.



### **BLOQUE III. CONCLUSIONES**

La prevención de riesgos laborales ha sido un tema liviano para los empresarios ya que lo único que importaba era sacar adelante la producción sin reparar en la salud de sus trabajadores. Eso sí, cuando ocurría un accidente se adoptaban una serie de medidas destinadas a que no se repitiera, pero por suerte, esta situación ha cambiado y mucho.

Hoy en día, este asunto requiere un enfoque proactivo, siendo una obligación del empresario garantizar la seguridad y salud de los trabajadores en su puesto de trabajo, debiendo adoptar todas aquellas medidas necesarias que la garanticen. Ha influido mucho la creación de la Ley 31/1995, el RD 39/1997, y demás disposiciones normativas que avalan este derecho.

Este trabajo pretende reflejar la importancia de integrar la actividad preventiva en la empresa y la de tener un Servicio de Prevención en cualquiera de sus modalidades.

Elegí al Grupo Renfe porque consideré que al ser una empresa con 15.000 trabajadores, la prevención de riesgos jugaría un papel muy importante dentro de ella, y más aún teniendo en cuenta la variedad de puestos de trabajo que hay (maquinistas, operadores comerciales, personal de talleres, mandos intermedios, etc.) y los múltiples riesgos laborales a los que se someten a diario como arrollamientos, caídas al mismo/distinto nivel, pisadas y choques contra objetos, iluminación, vibraciones, ruido, contactos eléctricos, riesgos psicosociales, etc.

Me impresionó bastante el número de accidentes de trabajo que hay anualmente, los cuales han pasado de representar a un 10% de los trabajadores en 2017 al 7% en 2020. Descubrí la variedad de protocolos que tiene la empresa en materia preventiva, la cantidad de personas y organismos que intervienen en ella y como la coordinación que debe existir entre todos. Cabe resaltar que esta labor se complica cuando la empresa se divide en cuatro áreas mercantiles que funcionan cada una de forma independiente del resto pero vinculadas a unas pautas generales marcadas desde la Entidad Pública Empresarial.

Podemos rechazar la primera hipótesis planteada al inicio del trabajo. Se han visto los diferentes órganos encargados de la gestión de la prevención de riesgos, las funciones a desempeñar y la coordinación constante que deben mantener unos y otros. De hecho, la necesidad de que haya tantos órganos especializados es precisamente lo que hace que cada uno se centre en la materia que mejor domine, pudiendo así la empresa elaborar protocolos mejor especificados que si éstos se hicieran de forma generalizada por un único órgano, lo que permite mantener una actitud proactiva efectiva.

Por otro lado, también comprobamos que la información debe seguir un complejo proceso burocrático para llegar a los órganos que toman la decisión de mejora según la acción preventiva a tratar, pero que es precisamente esa complejidad la que permite que se ejecuten las acciones preventivas con eficacia. Por tanto, rechazamos la segunda hipótesis.

Finalmente, bajo mi punto de vista, considero que Renfe tiene un tratamiento de la prevención de riesgos laborales amplio y eficaz y que es una empresa a seguir.

## BLOQUE IV. BIBLIOGRAFÍA

Adif. (2022). *Estación de Sigüenza*. Obtenido de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias:

[https://www.adif.es/documents/20124/5378071/plano\\_70302.pdf/dada3f9b-e32c-5386-88c6-4635e00dbfcf?t=1648546977131](https://www.adif.es/documents/20124/5378071/plano_70302.pdf/dada3f9b-e32c-5386-88c6-4635e00dbfcf?t=1648546977131)

AFB. (30 de septiembre de 2013). *Nuevo modelo empresarial de Renfe operadora*. Obtenido de Agrupament: <https://www.agrupament.cat/portal/2013/09/luz-verde-al-nuevo-modelo-empresarial-de-renfe-operadora/>

Anónimo. (29 de septiembre de 2018). *6 métodos de evaluación de riesgos laborales*. Obtenido de Prevención de Riesgos Laborales: <https://prevencion-riesgoslaborales.com/6-metodos-evaluacion-de-riesgos-laborales/>

Anónimo. (27 de febrero de 2022). *Atropello tren Córdoba | Muere una persona tras ser arrollada por un AVE en Villarrubia*. Obtenido de ABC: [https://sevilla.abc.es/andalucia/cordoba/sevi-atropello-tren-cordoba-muere-persona-tras-arrollada-villarrubia-202202271405\\_noticia.html](https://sevilla.abc.es/andalucia/cordoba/sevi-atropello-tren-cordoba-muere-persona-tras-arrollada-villarrubia-202202271405_noticia.html)

Anónimo. (s.f.). *Diccionario Ferroviario*. Obtenido de Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril: <http://www.fcmaf.es/Diccionario/G.htm>

Anónimo. (5 de septiembre de 2012). *Parte de Información de Riesgos (PIR)*. Obtenido de Semaf: <https://www.semaf.org/wp-content/uploads/2019/05/avi022012014.pdf>

Argüeso, A., & Tamborero, J. M. (2012). *Infraestructuras ferroviarias: mantenimiento preventivo*. Obtenido de INSST: <https://www.insst.es/documents/94886/326775/958w.pdf/50af65c0-993a-4566-8900-218b1c9395b9?version=2.0&t=1637928483189>

Camino, P. D. (18 de julio de 2011). *Riesgos Profesionales en el Sector Ferroviario*. Obtenido de Prevencionar: <https://prevencionar.com/2011/07/18/riesgos-profesionales-en-el-sector-ferroviario/>

Cataluña, U. (2017). *Desarrollo profesional Grupo Renfe*. Obtenido de UGT Cataluña: [http://www.ugtatalunya.cat/ferroviaris/download/normativa/grupo\\_renfe/conduccion/DDESARROLLO-PROFESIONAL-COLECTIVO-CONDUCCION-2017.pdf](http://www.ugtatalunya.cat/ferroviaris/download/normativa/grupo_renfe/conduccion/DDESARROLLO-PROFESIONAL-COLECTIVO-CONDUCCION-2017.pdf)

CEN. (s.f.). *Servicios de Prevención Mancomunados*. Obtenido de Cen7dias: [www.varios.cen7dias.es/contenido.php?boletin=78&secc=16](http://www.varios.cen7dias.es/contenido.php?boletin=78&secc=16)

Construcción, F. L. (s.f.). *Guía para el desarrollo de buenas prácticas de PRL en obras de ingeniería civil. Trabajos ferroviarios*. Obtenido de Línea Prevención: <https://www.lineaprevencion.com/uploads/lineaprevencion/contenidos/files/arch56efd27d3a551.pdf>

Dirección General de Seguridad. (13 de diciembre de 2017). *P.O.P.16, Directrices generales a empresas que prestan servicios en centros de trabajo del Grupo Renfe*. Obtenido de Renfe: <https://www.renfe.com/content/dam/renfe/es/Grupo-Empresa/Contratacion-y-licitaciones/PDF-y->

[otros/condicionescontratacion/POP%2016%20aprobado%20en%20CGSS%20de%2013%2012%2017.pdf](#)

Dirección General de Seguridad. (diciembre de 2014). *Plan de Prevención de Riesgos Laborales Renfe*. Obtenido de Readkong: <https://es.readkong.com/page/plan-de-prevencion-de-riesgos-laborales-grupo-renfe-8617312>

El Economista. (25 de abril de 2019). *Renfe, concienciada con la prevención de riesgos laborales*. Obtenido de El Economista: <https://www.eleconomista.es/salud-innovacion/noticias/9842485/04/19/Renfe-concienciada-con-la-prevencion-de-riesgos-laborales-.html>

Ferrovionario, S. (2007). *Desarrollo profesional colectivo Fabricación y Mantenimiento*. Obtenido de Sindicato Ferrovionario: [https://www.sindicatoferrovionario.com/pontevedra/ACUERDOS%20RENFE%20OPERADORA/ACUERDO%20DP%20FABRICACION%20Y%20MANTENIMIENTO%2006\\_07.pdf](https://www.sindicatoferrovionario.com/pontevedra/ACUERDOS%20RENFE%20OPERADORA/ACUERDO%20DP%20FABRICACION%20Y%20MANTENIMIENTO%2006_07.pdf)

Ferrovionario, S. (s.f.). *Dossier campañas médicas preventivas-Renfe*. Obtenido de Sindicato Ferrovionario: <https://www.sindicatoferrovionario.com/pontevedra/CM.pdf>

Ferrovionario, S. F. (s.f.). *Procedimientos Operativos de Prevención*. Obtenido de Sff-Cgt: <http://www.sff-cgt.org/pop.php>

Ferrovionario, S. (noviembre de 2009). *Informa Salud Laboral*. Obtenido de Wordpress: [https://higieneyseguridadlaboralcv.s.files.wordpress.com/2012/10/informa\\_n6\\_noviembre09.pdf](https://higieneyseguridadlaboralcv.s.files.wordpress.com/2012/10/informa_n6_noviembre09.pdf)

Ferrovionario, S. (s.f.). *Normativa Laboral*. Obtenido de Sindicato Ferrovionario: <https://www.sindicatoferrovionario.com/normativa/laboralia/servlet/341.htm>

García, J. (2010). *Nuevo marco jurídico del sector ferroviario*. Madrid: Reus.

González, A. V. (2019). *La primera ley de accidentes de trabajo en España: Ley Dato, origen y principales aportaciones*. Obtenido de Universidad Miguel Hernández: <http://dspace.umh.es/jspui/bitstream/11000/7483/1/TFG-Vega%20Gonz%C3%A1lez%20Alejandro.pdf>

Guillén, J. (2007). *El régimen jurídico del sector ferroviario*. Thomson Aranzadi.

Leidy Tatiana Loaiza, D. R. (2013). *Evolución Histórica del trabajo (etapas)*.

Marsans, L. M., & Fernández, E. L. (2006). Percepción del riesgo, actitudes y conducta segura de los agentes implicados en los accidentes laborales. *Gestión Práctica de Riesgos Laborales* (28), 42-47.

Ministerio de Trabajo, M. y. (25 de junio de 2019). *II Convenio Colectivo del Grupo Renfe*. Obtenido de BOE: <https://www.boe.es/boe/dias/2019/06/25/pdfs/BOE-A-2019-9529.pdf>

Ministerio de Transportes, M. y. (s.f.). *Normativa general ferroviaria*. Obtenido de <https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-general-ferroviaria>

Moya, C. (s.f.). *Metodologías para la evaluación de riesgos: ¿cuál elegir?* Obtenido de Blog Imf-Formación: <https://blogs.imf-formacion.com/blog/prevencion-riesgos-laborales/lectura-recomendada/metodologias-evaluacion-de-riesgos/>

Navarro, F. (7 de marzo de 2016). *Método de Evaluación General de Riesgos del INSHT*. Obtenido de Revista Digital.INESEM: <https://revistadigital.inesem.es/gestion-integrada/metodo-de-evaluacion-general-de-riesgos-del-insht/>

Otero, L. (2019). ¿Qué eran y cómo surgieron los gremios medievales? *Muy Historia* .

Perlasia, J. (2013). *Contribución de la implementación de las innovaciones tecnológicas en la mejora de la seguridad del sistema ferroviario español*. Obtenido de Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=93845>

Press, E. (12 de marzo de 2022). *Herida grave una persona tras ser arrollada por el tren en la estación de Urnieta*. Obtenido de Cope: [https://www.cope.es/actualidad/espana/noticias/herida-grave-una-persona-tras-ser-arrollada-por-tren-estacion-urnieta-gipuzkoa-20220312\\_1965298](https://www.cope.es/actualidad/espana/noticias/herida-grave-una-persona-tras-ser-arrollada-por-tren-estacion-urnieta-gipuzkoa-20220312_1965298)

Renfe. (21 de diciembre de 2005). *Estadística de accidentes*. Obtenido de Sindicato Ferroviario: [http://www.sff-cgt.org/areas/salud\\_laboral/pop/renfe/pop05-Estadistica%20de%20AT.pdf](http://www.sff-cgt.org/areas/salud_laboral/pop/renfe/pop05-Estadistica%20de%20AT.pdf)

Renfe. (2022). *Información económica y de actividad*. Obtenido de Renfe: <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/gobierno-corporativo-y-transparencia/informacion-economica-y-de-actividad.html>

Renfe. (2022). *Información legal de Renfe operadora*. Obtenido de Renfe: <https://www.renfe.com/es/es/informacion-legal/renfe-operadora>

Renfe. (2018). *Informe de Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo 2018*. Obtenido de Renfe: <https://www.renfe.com/content/dam/renfe/es/Grupo-Empresa/Gobierno-corporativo-y-transparencia/informes-rse/2018%20Informe%20de%20Responsabilidad%20Social%20y%20Gobierno%20Corporativo.pdf>

Renfe. (2020). *Informe de Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo 2020*. Obtenido de Renfe: <https://www.renfe.com/content/dam/renfe/es/Grupo-Empresa/Gobierno-corporativo-y-transparencia/informes-rse/2020%20Informe%20Responsabilidad%20Social%20y%20Gobierno%20Corporativo.pdf>

Renfe. (2022). *Jefatura de Control de Gestión*. Obtenido de Renfe: <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/talento-y-personas/empleo/estructura-direccion/puestos-trabajo/puesto-trabajo-viajeros/ED2021-521>

Renfe. (2022). *Misión de Renfe*. Obtenido de Renfe: <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/grupo-renfe>

- Renfe. (2019). *Número de empleados 2013-2019*. Obtenido de Data.Renfe: <https://data.renfe.com/dataset/numero-de-empleados/resource/e9540fd9-9d3b-4762-96cc-330227688c32>
- Renfe. (mayo de 2013). *Plan de Actuación, Evacuación y Rescate*. Obtenido de Files. Intranet Personal trenes: <http://files.intranetpersonaltrenes-com.webnode.es/200000241-307ac31750/ACTUACIONES%20EMERGENCIAS.pdf>
- Renfe. (junio de 2008). *Procedimiento de Formación en Prevención de Riesgos Laborales*. Obtenido de Sff-Cgt: [http://www.sff-cgt.org/areas/salud\\_laboral/pop/renfe/pop06-Formacion%20Prevencion%20de%20riesgos.pdf](http://www.sff-cgt.org/areas/salud_laboral/pop/renfe/pop06-Formacion%20Prevencion%20de%20riesgos.pdf)
- Renfe. (julio de 2010). *Procedimiento de Gestión del Accidente de Trabajo*. Obtenido de Sff-Cgt: [http://www.sff-cgt.org/areas/salud\\_laboral/pop/renfe/pop03-Comunicacion%20e%20investigacion%20de%20accidentes.pdf](http://www.sff-cgt.org/areas/salud_laboral/pop/renfe/pop03-Comunicacion%20e%20investigacion%20de%20accidentes.pdf)
- Renfe. (julio de 2006). *Procedimiento de Información y Gestión de riesgos*. Obtenido de [http://www.sff-cgt.org/areas/salud\\_laboral/pop/renfe/pop02-Parte%20Informacion%20Riesgos\\_PIR.pdf](http://www.sff-cgt.org/areas/salud_laboral/pop/renfe/pop02-Parte%20Informacion%20Riesgos_PIR.pdf)
- Renfe. (21 de diciembre de 2005). *Registro de accidentes*. Obtenido de Sindicato Ferroviario: [http://www.sff-cgt.org/areas/salud\\_laboral/pop/renfe/pop04-Registro de Accidentes.pdf](http://www.sff-cgt.org/areas/salud_laboral/pop/renfe/pop04-Registro_de_Accidentes.pdf)
- Renfe. (s.f.). *Seguimiento y Control de la Acción Preventiva*. Obtenido de Sff-Cgt: [http://www.sff-cgt.org/areas/salud\\_laboral/pop/renfe/pop018-Seguimiento%20y%20control%20de%20la%20accion%20preventiva.pdf](http://www.sff-cgt.org/areas/salud_laboral/pop/renfe/pop018-Seguimiento%20y%20control%20de%20la%20accion%20preventiva.pdf)
- Renfe. (1 de enero de 2021). *Tablas Salariales 2021*. Obtenido de Semaf.org: <https://www.semaf.org/wp-content/uploads/2021/09/TABLAS-SALARIALES-2021-09.pdf>
- Renfe. (2022). *Técnico de Ingreso de Administración*. Obtenido de Renfe: <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/talento-y-personas/empleo/tecnicos-de-ingreso/puesto-trabajo/puesto-trabajo-fabricacion/EA2021-522>
- SEMAF. (21 de diciembre de 2015). *Acta de rectificación de errores materiales del preacuerdo del I Convenio Colectivo del Grupo Renfe*. Obtenido de SEMAF: <https://www.semaf.org/wp-content/uploads/2019/05/doc022015037.pdf>
- Social, M. d. (29 de noviembre de 2016). *I Convenio Colectivo del Grupo Renfe*. Obtenido de BOE: <https://www.boe.es/boe/dias/2016/11/29/pdfs/BOE-A-2016-11270.pdf>
- Social, M. d. (16 de diciembre de 1987). *Modelos de notificación de accidentes de trabajo*. Obtenido de BOE.es: <https://www.boe.es/boe/dias/1987/12/29/pdfs/A38065-38071.pdf>
- Sociales, M. d. (s.f.). *Evaluación de Riesgos Laborales*. Obtenido de INSST: [https://www.insst.es/documents/94886/96076/Evaluacion\\_riesgos.pdf/1371c8cb-7321-48c0-880b-611f6f380c1d](https://www.insst.es/documents/94886/96076/Evaluacion_riesgos.pdf/1371c8cb-7321-48c0-880b-611f6f380c1d)

Sociales, M. d. (2001). *La gestión integral de los accidentes de trabajo (II): control estadístico*. Obtenido de INSST: <https://www.insst.es/documents/94886/192928/NTP+593+La+gesti%C3%B3n+integral+de+los+accidentes+de+trabajo+%28II%29+control+estad%C3%ADstico..pdf>

## BLOQUE V. ANEXOS

### Anexo I. Método de evaluación de riesgos psicosociales



Dirección General de Viajeros  
Gerencia SP Extremadura / Centro Sur  
Servicio de Prevención Riesgos Laborales

Avenida Ciudad de Barcelona, 2 (posterior)  
28007 - Madrid

En Madrid, el día de de 20, a las horas, se procede a la Identificación de Riesgos Laborales por parte del Servicio de Prevención de la GERENCIA SP EXTREMADURA / CENTRO SUR de las Dependencias de INTERVENCIÓN Y CONDUCCIÓN, ubicadas en EDIFICIO AL LADO DE LA ESTACIÓN DE

De acuerdo con lo establecido en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, con la asistencia de:

Nombre, apellidos y central sindical:

Firma:

---

---

---

---

---

---

---

Imagen 12. Parte de riesgo psicosocial. Fuente: Renfe

ANEXO 1

***"Detección de Riesgos Psicosociales"***

C. TÉCNICO PRL:

SOCIEDAD: RENFE VIAJEROS / GERENCIA SP EXT/CS

LUGAR DE TRABAJO:

Nº DE TRABAJADORES:

TURNO: (M) (T) N J. Partida

BREVE DESCRIPCIÓN DE LA TAREA: CONDUCCIÓN E INTERVENCIÓN

FECHA:

DEPARTAMENTO: CONDUCCIÓN E INTERVENCIÓN

CATEGORIA LABORAL: JEFE MAQ - OPERADOR COM. ESP.

HORARIO LABORAL: SUJETOS A GRÁFICOS

**INSTRUCCIONES:**

El presente cuestionario pretende ser una herramienta útil para el técnico de PRL durante el desarrollo de la Identificación de Peligros, con objeto de detectar la existencia de indicadores de riesgo de carácter psicosocial en el puesto de trabajo a evaluar y en base a los resultados obtenidos, decidir llevar o no a cabo una Evaluación de Factores de Riesgos Psicosociales (F-PSICO).

El cuestionario es una herramienta de trabajo del Técnico, por lo que nunca ha de suministrarse a los trabajadores para su cumplimentación.

Hay que tener en cuenta la unidad de análisis a evaluar y esta es siempre el puesto y no la persona.

La detección deberá de hacerse por puestos de igual categoría y/o funciones.

Antes de iniciar el cuestionario el Técnico deberá de tener un conocimiento detallado de las condiciones de trabajo de los puestos a evaluar, así como de la organización de la empresa, debiendo cumplimentar previamente la información complementaria relativa a la organización, además de tener en cuenta para su posterior análisis, los siguientes puntos:

- Organigrama del Departamento
- Horarios, turnos, sistemas de promoción, etc.
- Características de la plantilla (sexo, edad, antigüedad en la empresa y puesto, etc.)
- Relación de puestos de trabajo, detalle de las tareas y funciones, ámbito de aplicación, etc.
- Absentismo, formación, siniestralidad, enfermedades, sanciones, rotación de personal, declaraciones de incapacidad, permisos personales, solicitudes de cambio de puesto, etc.
- Actas de las reuniones de los comités de CT y de Seguridad y Salud, etc.



**Información previa**

Los trabajadores manifiestan dificultades para adaptarse al sistema de trabajo a turnos/nocturnos:

SI (Desfavorable)  
NO (Favorable)

OBSERVACIONES

La jornada laboral excede de 8h:

SI (Desfavorable)  
NO (Favorable)

OBSERVACIONES

Existe una comunicación fluida con sus superiores jerárquicos:

SI (Favorable)  
NO (Desfavorable)

OBSERVACIONES

Existen PIR en el Centro de Trabajo evaluado:

SI (Desfavorable)  
NO (Favorable)

OBSERVACIONES

Existencia de conflictos laborales en Comités:

SI (Desfavorable)  
NO (Favorable)

OBSERVACIONES

**Tarea y entorno del trabajador**

1. El trabajador puede levantar la vista de su trabajo:  
SI (Favorable)  
NO (Desfavorable)  
  
OBSERVACIONES:
2. Mantiene largos periodos de intensa concentración:  
SI (Desfavorable)  
NO (Favorable)  
  
OBSERVACIONES:
3. El nivel de atención requerido para la ejecución de la tarea es elevado:  
SI (Desfavorable)  
NO (Favorable)  
  
OBSERVACIONES:
4. El trabajo tiene poco contenido:  
SI (Desfavorable)  
NO (Favorable)  
  
OBSERVACIONES:
5. Los errores, averías y otros incidentes que puedan presentarse en el puesto de trabajo se dan frecuentemente.  
SI (Desfavorable)  
NO (Favorable)  
  
OBSERVACIONES:
6. Existen periodos de descanso voluntarios o pautados:  
SI (Favorable)  
NO (Desfavorable)  
  
OBSERVACIONES:
7. El trabajador puede elegir el orden de las operaciones:  
SI (Favorable)  
NO (Desfavorable)  
  
OBSERVACIONES:
8. Las tareas son monótonas:  
SI (Desfavorable)  
NO (Favorable)  
  
OBSERVACIONES:
9. La tarea permite tener iniciativa:  
SI (Favorable)  
NO (Desfavorable)  
  
OBSERVACIONES:

10. La empresa proporciona información al trabajador sobre distintos aspectos de su trabajo (objetivos, calidad del trabajo desarrollado...):  
SI (Favorable)  
NO (Desfavorable)  
  
OBSERVACIONES:
11. El trabajador está informado sobre lo que debe hacer y como:  
SI (Favorable)  
NO (Desfavorable)  
  
OBSERVACIONES:
12. Existe malestar por la inestabilidad laboral entre los trabajadores:  
SI (Desfavorable)  
NO (Favorable)  
  
OBSERVACIONES:
13. La empresa ofrece al trabajador formación profesional:  
SI (Favorable)  
NO (Desfavorable)  
  
OBSERVACIONES:
14. Los conflictos entre el personal son frecuentes y se manifiestan de forma clara:  
SI (Desfavorable)  
NO (Favorable)  
  
OBSERVACIONES:

PUNTUACIÓN GLOBAL	
FAVORABLE (≤6)	DESFAVORABLE (≥7)

**CRITERIO DE VALORACION**

Para la valoración numérica se tendrán en cuenta las puntuaciones obtenidas en cada una de los ítems incluidos en el epígrafe de "tarea y entorno del trabajador".

Las respuestas tendrán una contestación de sí o no, equivalente a una valoración favorable o desfavorable del conjunto global de las condiciones donde se desarrollan las tareas por el conjunto de trabajadores, a la que se le dará un valor de 0 a las respuestas favorables y un valor de 1 las respuestas desfavorables:

CRITERIOS DE VALORACIÓN	
FAVORABLE	DESFAVORABLE
0	1

Del resultado obtenido de la valoración se procederá la realización de Evaluaciones de Factores de Riesgo Psicosociales (F-PSICO), si se obtiene una puntuación desfavorable superior o igual que 7.

RESULTADO DE LA VALORACIÓN	
FAVORABLE	DESFAVORABLE
$\leq 6$	$\geq 7$

**Anexo II. Método general de evaluación de riesgos laborales**

<b>Severidad del daño</b>	
LIGERAMENTE DAÑINO (LD)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Daños superficiales: cortes, magulladuras pequeñas, irritación de los ojos por polvo.</li> <li>• Molestias e irritación: dolor de cabeza, disconfort.</li> </ul>
DAÑINO (D)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quemaduras, conmociones, torceduras importantes, fracturas menores, etc.</li> <li>• Sordera, dermatitis, asma, trastornos musculoesqueléticos.</li> </ul>
EXTREMADAMENTE DAÑINO (ED)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amputaciones, fracturas mayores, envenenamientos, lesiones múltiples, lesiones fatales.</li> <li>• Cáncer, enfermedades agudas y que acorten severamente la vida.</li> </ul>
<b>Probabilidad de que ocurra el daño</b>	
BAJA	El daño ocurrirá raras veces.
MEDIA	El daño ocurrirá algunas veces.
ALTA	El daño ocurrirá siempre o casi siempre.

*Imagen 17. Criterios de evaluación del riesgo. Fuente: INSST*

Quando se obtienen estas variables, se combinan entre sí dando lugar al siguiente cuadro, que mide los niveles de riesgo.

		<b>CONSECUENCIAS</b>		
		Ligeramente dañino	Dañino	Extremadamente dañino
<b>PROBABILIDAD</b>	Baja	Riesgo trivial (T)	Riesgo tolerable (TO)	Riesgo moderado (M)
	Media	Riesgo tolerable (TO)	Riesgo moderado (M)	Riesgo importante (I)
	Alta	Riesgo moderado (M)	Riesgo importante (I)	Riesgo intolerable (In)

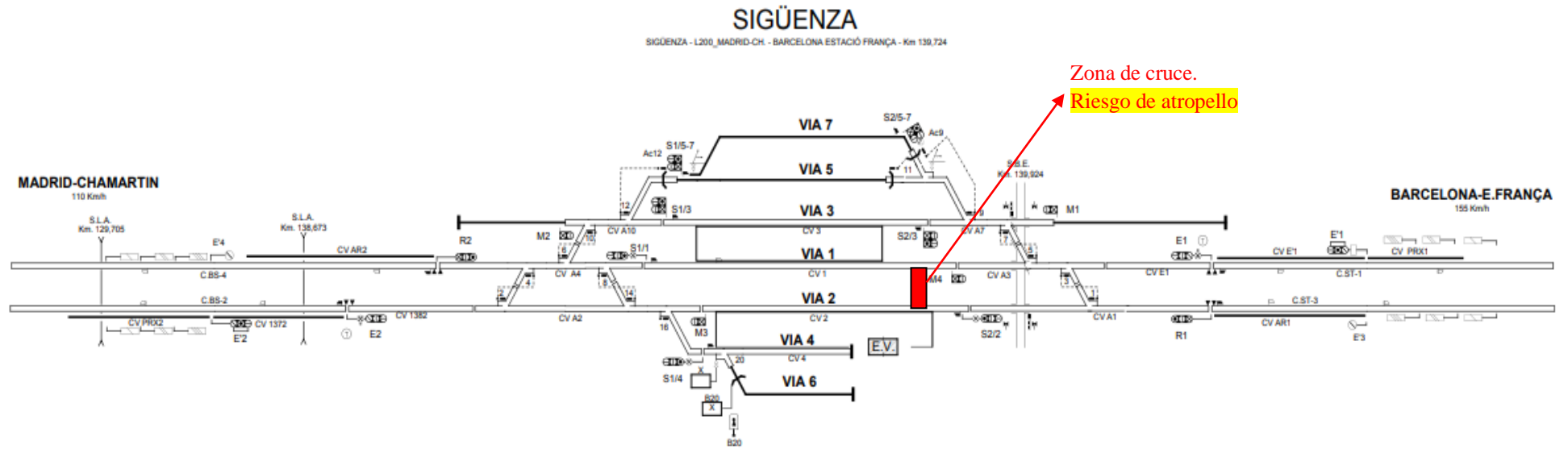
*Imagen 18. Niveles de riesgo. Fuente: INSST*

Quando se clasifica el riesgo en función de su probabilidad de ocurrencia y de sus consecuencias, la tabla anterior nos indica la categoría otorgada al riesgo. En cambio, la tabla siguiente indica las medidas que se deben adoptar según la calificación del riesgo según el método binario.

Riesgo	Acción
Trivial	No requiere acción específica.
Tolerable	No se necesita mejorar la acción preventiva. Sin embargo, se deben considerar soluciones más rentables o mejorar que no supongan una carga económica importante.
Moderado	Se deben hacer esfuerzos para reducir el riesgo, determinando las inversiones precisas. Las medidas para reducir el riesgo deben implantarse en un periodo determinado.  Cuando el riesgo moderado está asociado con consecuencias extremadamente dañinas, se precisará una acción posterior para establecer con más precisión la probabilidad de daño como base para determinar la necesidad de mejora de las medidas de control.
Importante	No debe comenzarse el trabajo hasta que se haya reducido el riesgo, puede que se precisen recursos considerables para controlarlo. Cuando al riesgo le corresponda un trabajo que se está realizando, debe remediarse el problema en un tiempo inferior al de los riesgos moderados.
Intolerable	No debe comenzar ni continuar el trabajo hasta que se reduzca el riesgo. Si no es posible reducirlo, incluso con recursos ilimitados, debe prohibirse el trabajo.

*Imagen 19. Acciones preventivas. Fuente: INSST*

*Anexo III. Enclavamiento de la estación de Sigüenza*



*Imagen 20. Enclavamiento de la estación de Sigüenza. Fuente: Adif*

Anexo IV. Protocolo de prevención del arrollamiento

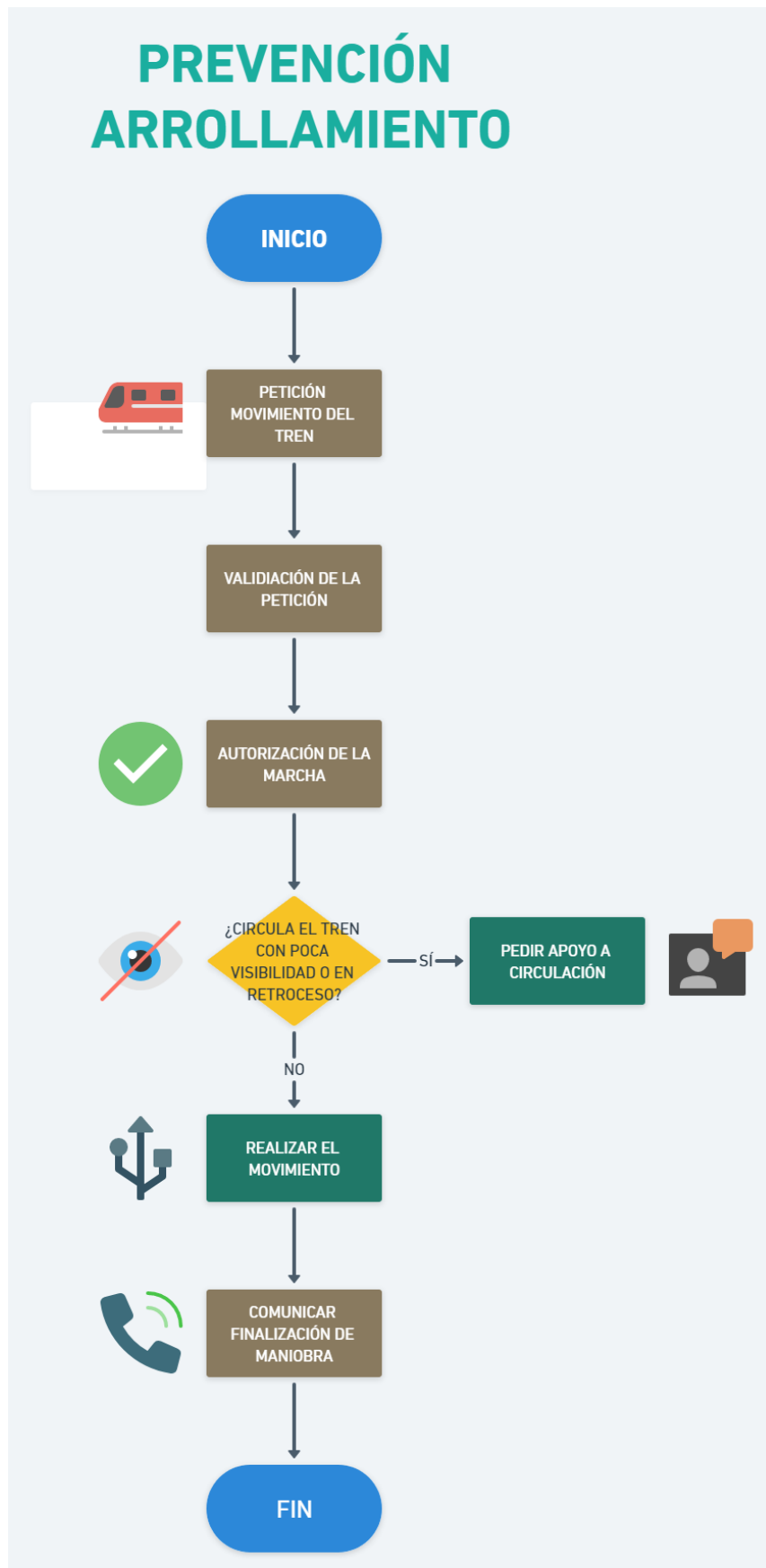
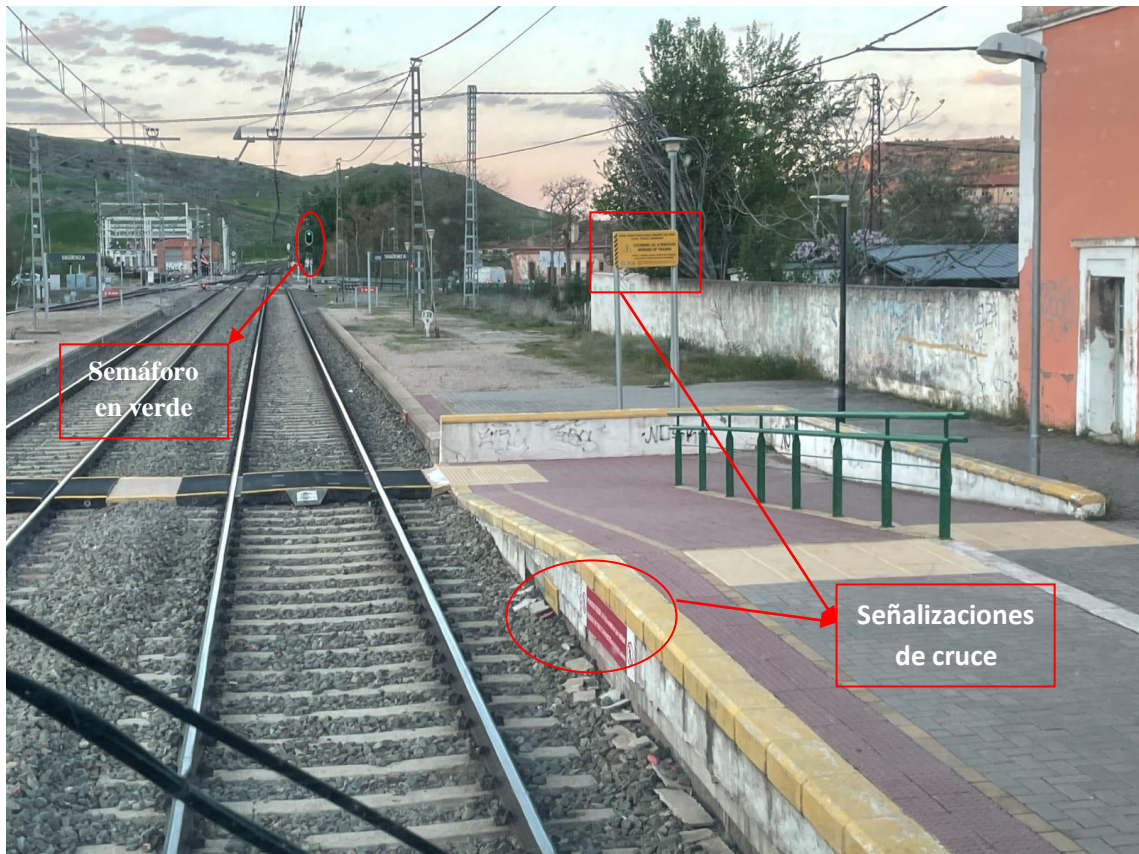


Imagen 21. Protocolo de prevención del arrollamiento. Fuente: Elaboración propia

*Anexo V. Empeñamiento de la marcha del tren*



*Imagen 22. Empeñamiento de la marcha del tren. Fuente: Elaboración propia*



*Anexo VI. Parte de Información de Riesgos*

**renfe**

**PARTE DE INFORMACIÓN DE RIESGOS**

Riesgo que he detectado:

Medidas que propongo:

Redactado por D:.....

Firma del trabajador:

Entregado al mando directo D:.....

Firma del mando directo:

Fecha:

*Imagen 23. Parte de información de riesgos. Fuente: Renfe*

*Anexo VII. Parte de Gestión de Riesgos*

**PARTE DE GESTION DE RIESGOS** Nº \_\_\_\_\_

UN: \_\_\_\_\_  
DIRECCION/GERENCIA: \_\_\_\_\_  
JEFATURA: \_\_\_\_\_

---

CENTRO DE TRABAJO:  
Localidad: \_\_\_\_\_ Provincia: \_\_\_\_\_ Teléfono: \_\_\_\_\_  
Nº. de trabajadores: \_\_\_\_\_ Varones: \_\_\_\_\_ Mujeres: \_\_\_\_\_

---

PGR emitido por D. \_\_\_\_\_  
Originado por el PIR recibido de D. \_\_\_\_\_  
Descripción del Riesgo: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Estimación del Nivel de Riesgo:  
Muy Bajo \_\_\_\_\_ Bajo \_\_\_\_\_ Moderado \_\_\_\_\_ Alto \_\_\_\_\_ Muy Alto \_\_\_\_\_  
-----

Medidas Adoptadas: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Improcedente por \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Observaciones: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Entregado al Jefe del Centro de Trabajo D. \_\_\_\_\_

Fecha de emisión: \_\_\_\_\_ Firma del emisor del PGR: \_\_\_\_\_

---

Informe del Jefe del Centro de Trabajo: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Ejecútese por D. \_\_\_\_\_

Improcedente por \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Elevado a (nombre y cargo) D. \_\_\_\_\_

Fecha del Informe: \_\_\_\_\_ Firma del Jefe del C. de T.: \_\_\_\_\_

---

Cumplimentado \_\_\_\_\_ Fecha de resolución: \_\_\_\_\_ Firma del Ejecutor: \_\_\_\_\_

Impreso PGR

*Imagen 24. Parte de gestión de riesgos. Fuente: Renfe*

## Anexo VIII. Comunicación/notificación de Accidente de Trabajo LEVE

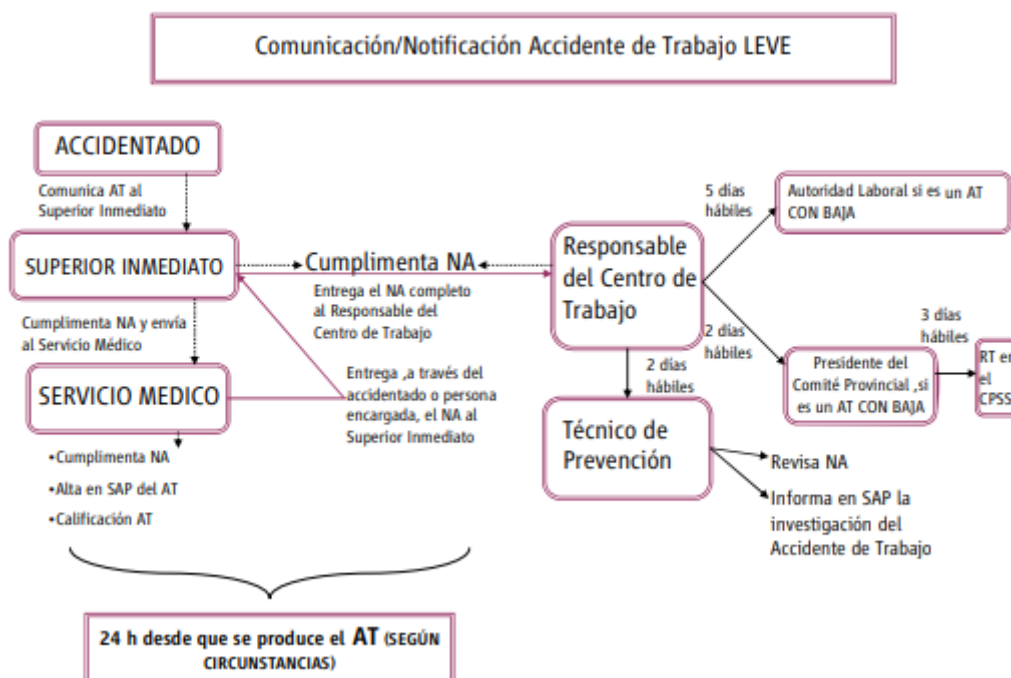


Imagen 25. Notificación de AT leve. Fuente: Renfe

En el caso de un accidente de trabajo leve, la comunicación del mismo se divide en dos partes: las primeras 24 horas y los días siguientes. En las primeras 24 horas, el trabajador accidentado debe comunicar el accidente al superior inmediato que, a su vez, lo remitirá al servicio médico para que evalúen el mismo día las lesiones del trabajador y rellenen los informes correspondientes. Tras ello, se remite la información al superior, quien la enviará al responsable del centro de trabajo, que lo enviará en un plazo de 2 días hábiles al técnico de prevención para estudiar el accidente, al presidente del Comité Provincial y a la Autoridad Laboral en los plazos establecidos.

## Anexo IX. Comunicación/notificación de Accidente de Trabajo GRAVE/MORTAL

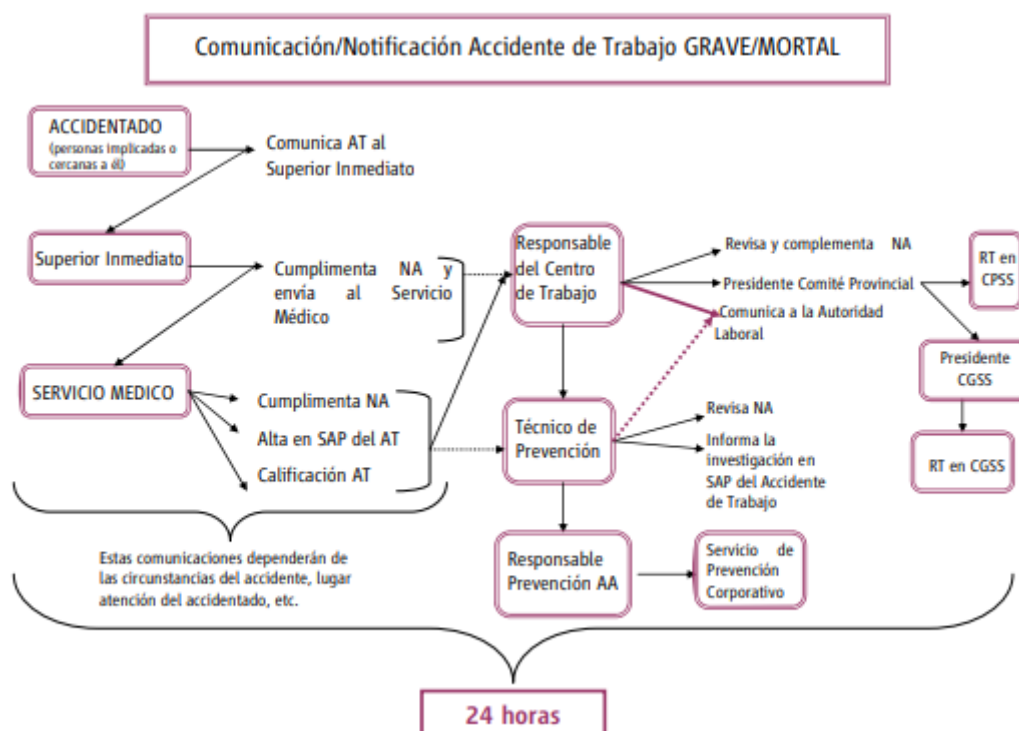


Imagen 26. Notificación de AT grave/mortal. Fuente: Renfe

En el caso de un accidente de trabajo grave o mortal, la comunicación del mismo debe producirse en las primeras 24 horas. El trabajador accidentado debe comunicar el accidente al superior inmediato que, a su vez, lo remitirá al servicio médico para que evalúen el mismo día las lesiones del trabajador y rellenen los informes correspondientes. Tras ello, se reproduce la misma cadena que para el leve. Se enviará el informe al responsable del centro de trabajo, que lo enviará inmediatamente al técnico de prevención para estudiar el accidente, al presidente del Comité Provincial y a la Autoridad Laboral en los plazos establecidos. Además, el técnico de prevención, lo enviará al responsable de prevención del área para que se envíe al Servicio de Prevención.

**Anexo X. Impreso de notificación de accidente**


		<b>NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTE</b>		<b>Nº DE SAP:</b>	
<small>SERVICIO DE PREVENCIÓN</small> SOCIEDAD: _____ DIRECCIÓN/GERENCIA: _____ JEFATURA: _____					
<b>DATOS DEL CENTRO DE TRABAJO</b>					
Centro de Trabajo: _____					
Localidad: _____		Provincia: _____		Teléfono: _____	
<b>DATOS DEL ACCIDENTADO</b>					
Apellidos: _____			Matrícula: _____		
Nombre: _____			Fecha nacimiento: _____		
N.I.F.: _____					
Grupo/Subgrupo profesional: _____		Antigüedad en el puesto de trabajo (expresada en meses): _____			
<b>DATOS DEL ACCIDENTE</b>					
Fecha accidente: _____		Recaída: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		_____	
Día semana del accidente: _____		Hora del día (1 a 24) _____	Hora de Trabajo (1ª, 2ª, ...OTRA): 2ª		
Lugar del accidente: _____					
En el centro de trabajo habitual <input type="radio"/>		Desplazamiento en su jornada laboral <input type="radio"/>		_____	
Al ir o volver del trabajo (In-Itinere) <input checked="" type="radio"/>		En otro centro o lugar de trabajo <input type="radio"/>		_____	
Descripción del accidente y del trabajo que realizaba: _____					
Aparato o agente material causante: _____				Era su trabajo habitual: SI <input checked="" type="radio"/> NO <input type="radio"/>	
Forma en que se produjo: _____		Forma de Contacto: _____		_____	
<b>Causas del accidente</b>					
causas técnicas equipos/materiales _____		_____			
causas técnicas entorno/medio ambiente _____		_____			
causas humanas/actitud individual _____		_____			
causas humanas/terceras personas/org.trabajo _____		_____			
<b>Propuesta de Medidas Preventivas</b>					
_____					
Superior Inmediato: _____		Fdo.: _____		Fecha: _____	
<b>DATOS ASISTENCIALES (DATOS PROPORCIONADOS POR LA MUTUA)</b>					
Naturaleza de la lesión: _____		_____			
Parte del cuerpo lesionada: _____		_____			
Grado de la lesión: _____		_____			
Sin BAJA: <input type="radio"/>		Con BAJA: <input checked="" type="radio"/>		Fecha de la BAJA: _____	
Centro Médico: _____		Mutua que efectúa la asistencia: _____			
_____					
Jefe del Centro de Trabajo: _____		Fdo.: _____		Fecha: _____	
COPIA PARA EL SERVICIO MÉDICO/ COPIA PARA EL TÉCNICO DE PREVENCIÓN/ COPIA PARA EL JEFE DEL CENTRO DE TRABAJO					

Imagen 27. Impreso de notificación de accidente. Fuente: Renfe

## **Anexo XI. Programación y Control de la Acción Preventiva**

### **Programación y Control de la Acción Preventiva**

Unidad de Negocio:

Centro de Trabajo:

Evaluación de referencia:

Fecha:

<b>Peligro N1</b>	<b>Acción Preventiva N1</b>	<b>Fecha de finalización</b>	<b>Coste</b>	<b>Observaciones sobre la eficacia de la acción preventiva adoptada</b>

(Modelo n11)

El Técnico de Prevención

*Imagen 28. Programación y control de la acción preventiva. Fuente: Renfe*

A la hora de llevar a cabo un seguimiento de la acción preventiva, se rellena una hoja como ésta, en la que hay que describir:

- Unidad de negocio
- Centro de trabajo
- Evaluación de riesgos que sirve de referencia para esta acción preventiva
- Fecha de realización de esta hoja
- Descripción del peligro
- Acción preventiva para ese peligro
- Fecha de finalización del seguimiento
- Coste
- Observaciones
- Firma del técnico de prevención

Cabe concretar que se realizará una hoja como esta con carácter individualizado para cada peligro.