

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Miguel Ángel Gutiérrez Vivas, Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes, del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre el impacto sobre los tiempos de viaje de los nuevos sistemas de seguridad de circulación ferroviaria.

Congreso de los Diputados, 2 de septiembre de 2016

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Ministerio de Fomento anunció en 2014, tras el accidente ferroviario del Alvia 04155 en Angrois, la señalización mediante cartelones y balizas ASFA de todos los puntos en los que hay un cambio significativo de velocidad en trayectos de la red ferroviaria con una velocidad máxima superior a los 160 Km/h, detallando que dicha señalización había afectado a un total de 349 puntos. De forma posterior, se obligó a que dicha protección se ampliase a toda la red ferroviaria, como requisito previo de refuerzo de seguridad, hasta el cumplimiento total del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, de aprobación del nuevo Reglamento de Circulación Ferroviaria.

La señalización mediante cartelones no afecta a la velocidad de circulación pero no ocurre lo mismo con la instalación de balizas ASFA. Debido a las limitaciones del sistema, la instalación de las balizas obliga en muchas ocasiones a los trenes a circular a una velocidad muy por debajo de la permitida por la vía (pudiendo obligar por ejemplo a un tren a circular a 60 km/h en un tramo en el que podría ir a 95 km/h). Además, la disposición de las balizas obliga también en muchas ocasiones a iniciar el frenado mucho antes de lo que sería necesario para cumplir con las limitaciones existentes, por lo que los tramos en los que los trenes circulan a velocidades inferiores a las permitidas se prolongan, en algunos casos de forma significativa.

En relación a lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

1. En 2014, previamente a la decisión de implantar este sistema de protección:
 - a. ¿Se realizó alguna prueba o simulación de la afectación a los tiempos de viaje producidas por las limitaciones del sistema escogido?
 - b. ¿Se calculó cuál sería su repercusión sobre los tiempos de viaje de toda la red?
2. En la actualidad:
 - a. ¿Cuántos puntos de cambio significativo de velocidad existen en el total de la red ferroviaria?
 - b. ¿En cuántos de dichos cambios significativos el sistema de frenado automático obliga a los trenes a reducir la velocidad por debajo de la autorizada en algún momento?

- c. ¿En cuántos de dichos cambios significativos la ubicación de la baliza obliga a iniciar la reducción de velocidad antes de lo que resultaría necesario por cálculo de frenado para cumplir con las velocidades prescritas?
- d. De cada uno de los cambios significativos de velocidad a los que se hace referencia en los dos puntos anteriores, se solicita:
- Tiempo de afectación estimado
 - Número de viajeros anuales afectado
3. La implantación de este sistema de protección se llevó a cabo de forma urgente tras el accidente de Angrois:
- a. ¿Se previó algún plazo para la revisión de esta medida, afección a la explotación y sus condiciones tras la implantación?
4. La afectación a los tiempos de viaje debida a las limitaciones del sistema escogido se produce no solo en los cambios significativos de velocidad permanentes, sino también en aquellos producidos por limitaciones de velocidad temporales. En relación a estas últimas:
- a. ¿Cuántas de las limitaciones temporales de velocidad implantadas en la red son consideradas Cambio Significativo de Velocidad (y por tanto pueden representar un exceso de afectación a los tiempos de viaje)?

Miguel Ángel Gutiérrez Vivas
Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos

