



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/1851

08/09/2016

3996

AUTOR/A: GUTIÉRREZ VIVAS, Miguel Ángel (GCS)

RESPUESTA:

Desde 2013 se ha llevado un exhaustivo análisis de señalización de las velocidades máximas en la red ferroviaria. Ese proceso se inició con la definición de los Cambios Significativos de Velocidad (CSV) tanto permanentes como temporales (asociados a Limitaciones Temporales de Velocidad (LTV), y ha finalizado en enero de 2017 con la señalización en vía mediante cartelones de todos los cambios de velocidad, tal y como se establece en el Reglamento de Circulación Ferroviaria. En paralelo a ese proceso, se ha realizado una revisión completa de los cuadros de velocidades máximas de todas las líneas, dirigido a la eliminación de puntos de anidamiento que pudieran dar lugar a sobreabundancia de señales que pudieran generar confusión al maquinista, y en el que uno de los aspectos considerados fue no perjudicar en lo posible los tiempos de viaje.

Muestra de que se ha tenido en cuenta la minimización de los efectos sobre los tiempos de viaje, fue la redefinición de los criterios CSV que se realizó en los ámbitos de estaciones tras detectar que se podía penalizar en exceso a la explotación.

La disposición de balizas ASFA, Anuncio de Señales y Frenado Automático, en todos los CSV se ha considerado conveniente como una medida adicional de seguridad. Sin embargo, el sistema ASFA actual presenta una limitación en los valores de velocidad a los que puede realizar el control de velocidad. Por ello, como otra de las medidas principales que se pusieron en marcha desde 2013, se inició el desarrollo de una nueva versión de ASFA (denominada "Versión 4") con nuevas frecuencias, que permitirá un mayor grado de libertad a la hora de fijar controles de velocidad y por tanto, una mejor adecuación del control de velocidad a la velocidad máxima admitida en el tramo.

Madrid, 12 de junio de 2017