



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/578

02/07/2019

2120

AUTOR/A: CAMBRONERO PIQUERAS, Pablo (GCs); MILLÁN SALMERÓN, María Virginia (GCs)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que el maquinista del tren AVE número 2191 recibió distintos avisos a través del panel de control en cabina que supusieron que tuviera que realizar determinadas actuaciones tras la recepción de cada uno de ellos.

El primero de los avisos alertó de una avería en la cabina de cola por lo que hubo parar, supervisar y reiniciar la misma, reanudando la marcha a las 22:00 horas.

Posteriormente, el maquinista informó que estaba detenido a la salida de La Sagra a las 22:14 horas y, después de realizar un reseteo al equipo de a bordo, continuó la marcha.

A las 22:45 horas se detuvo a la de salida de Los Gavilanes, y tras realizar unas intervenciones en el equipo, a las 23:12 horas reanudó la marcha.

Finalmente, a las 23:30 horas se detuvo en la de entrada de Atocha, interceptando las vías de entrada de los servicios procedentes de Sevilla.

En la actualidad, el material rodante utilizado en la relación Madrid-Sevilla cumple los requerimientos de calidad del servicio y, como todo el material rodante, está sometido a un Plan de Mantenimiento con distintos grados de intervención, en función de los kilómetros recorridos o del tiempo transcurrido desde la anterior actuación.

La adscripción del material a una relación u otra se realiza siguiendo los mismos criterios para todo el parque de trenes de RENFE:



- Comerciales: características del producto que se desea ofrecer, dimensionamiento de la oferta en relación a la demanda, y homogeneidad de características dentro de una misma relación, entre otras.
- Técnicos: infraestructura por la que pueden circular, ubicación y distancia a las bases de mantenimiento, disponibilidad.
- Económicos: buscando la distribución más eficiente en cuanto a recursos y coste que aseguren la sostenibilidad de los servicios.

Por tanto, la asignación de vehículos a cada relación será la que se determine como óptima en cada momento, atendiendo a los criterios citados.

Las indemnizaciones pueden hacerse efectivas a las 24 horas de la llegada del tren a destino y el viajero cuenta con un plazo máximo de 3 meses para solicitarla.

El reglamento del Sector ferroviario y del Parlamento Europeo contemplan las indemnizaciones que los clientes tienen derecho a percibir en el caso que se produzca un retraso. En este caso corresponde la devolución del 100% del importe del billete.

Teniendo en cuenta todos los factores que concurrían (lugar, número de pasajeros, situación del tren, etc.) y, a pesar de las condiciones adversas de la situación, lo más aconsejable por seguridad era llevar el tren hasta la estación de destino y no realizar transbordo a otro tren.

Madrid, 31 de julio de 2019

