



GRUPO PARLAMENTARIO

PREGUNTA CON RESPUESTA POR ESCRITO

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. PABLO JUAN CALVO LISTE, DÑA. PATRICIA RUEDA PERELLÓ, DÑA. PATRICIA DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, DÑA. CRISTINA ALICIA ESTEBAN CALONJE, D. JOSÉ MARÍA FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, D. RUBÉN DARÍO VEGA ARIAS y D. JUAN CARLOS SEGURA JUST en su condición de Diputados del Grupo Parlamentario VOX (GPVOX), al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan las siguientes **preguntas para las que solicitan respuesta por escrito**.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. El día 24 de enero de 2020, el tren Intercity que cubre el servicio de pasajeros entre Madrid y Gijón, descarriló en la bifurcación de Villamuriel de Cerrato (Palencia) correspondiente al tramo de línea que discurre entre Madrid y León¹. Debido a la baja velocidad a la que iba el tren en ese momento se pudieron evitar daños personales, saldándose el accidente afortunadamente sin heridos.
2. Como cualquier otro accidente ferroviario que se produce en la geografía nacional, este fue investigado por la Comisión de Investigación de Accidentes

¹<https://www.elcomercio.es/asturias/descarrilamiento-tren-gijon-2020-destapa-errores-conservacion-red-20210628003229-ntvo.html> [fecha de consulta: 7 de octubre de 2021].



Ferrovianos (“CIAF”)², dependiente del Ministerio de transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), para tratar de averiguar las causas y articular las medidas necesarias que eviten en el futuro sucesos de esta índole (se registró como el número de accidente 004/20)³.

3. Fruto de esa investigación se extrajeron las siguientes conclusiones finales, recapitulando los distintos factores determinantes del accidente y dividiéndolos en causantes, contribuyentes y contribuyentes sistémicos⁴:

“Factores causantes

1. *Disposición incompleta de la punta de la aguja a posición desviada, en la zona del primer motor del cambio.*
2. *Inspección errónea del desvío nº4 por parte de la brigada de desvíos que asumió que estaba dispuesto a vía desviada. Y, en consecuencia, emisión de telefonema de entrega de vía con indicación (errónea) de que el desvío nº4 estaba dispuesto a vía desviada. Recomendación 04/2020-1.*

Factores contribuyentes

1. *Ausencia de una comunicación reglada entre el Oficial 1ª y el PSH que asegurase la correcta entrega del desvío nº4 a posición desviada. Recomendación 04/2020-2.*
2. *Escasa experiencia en materia de desvíos entre los miembros de la brigada de desvíos. Recomendación 04/2020-2.*
3. *Descoordinación de la brigada de desvíos con la brigada de señalización. Recomendación 04/2020-3.*

²<https://www.mitma.gob.es/organos-colegiados/ciaf> [fecha de consulta: 7 de octubre de 2021].

³<https://www.mitma.gob.es/organos-colegiados/ciaf/informes-finales-de-sucesos-investigados/infodin-2020> [fecha de consulta: 7 de octubre de 2021].

⁴https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/210520-200124-if-ciaf.pdf Pág. 71 [fecha de consulta: 7 de octubre de 2021].



4. *Limitaciones a la hora de disponer de personal con la experiencia exigida en los pliegos y/o requerida para los trabajos en el momento del accidente. Recomendación 04/2020-3.*

Factores contribuyentes sistémicos

1. *En los procedimientos de ADIF de gestión de averías no se detalla la coordinación de diferentes equipos cuando ésta se requiere, ni la definición del agente habilitado y el responsable técnico de los trabajos. Recomendación 04/2020-2.*

2. *Falta de coordinación entre los distintos contratos de mantenimiento que afectan a diferentes subsistemas en materia de mantenimiento correctivo. Recomendación 04/2020-3.*

3. *Ausencia de prescripciones en los documentos del contrato que obliguen a los contratistas a aplicar los Requisitos de Seguridad y de los mecanismos de supervisión de los mismos. Recomendación 04/2020-3"*

4. Por otro lado, CIAF recoge que, según información proporcionada por ADIF, desde el accidente se han adoptado las siguientes medidas:

1. *Taller de aprendizaje de este caso para concienciar de los peligros y transmitir pautas de actuación.*

2. *Documento recordatorio y pautas para controlar y comprobar la coherencia entre la habilitación y la especialidad.*

3. *Análisis de las causas de la reiteración de daños en aparatos de vía, proponiendo medidas específicas.*

4. *Elaboración del Documento ADIF-IT-301-001-007-SC-524 "Gestión y coordinación del Responsable Técnico cuando intervenga en la realización de trabajos regulados por el Reglamento de Circulación"*



El objeto de la Instrucción es, según indica, gestionar la presencia del Responsable Técnico, así como coordinar y asegurar la comunicación entre este y el Agente Habilitado para concertar trabajos cuando no sean la misma persona, atendiendo los requerimientos del RCF, NAR 9/18, así como recomendaciones de la AESF y la CIAF, no cubiertos en los procedimientos o instrucciones vigentes en el momento del accidente.

5. Edición del Documento ADIF-IT-301-001-VÍA-28 "Inspección de aparatos de vía", mayo 2020

Esta Instrucción Técnica tiene como objeto la definición de las responsabilidades, el procedimiento de medición y las referencias normativas que deben considerarse para la inspección y vigilancia de los aparatos de vía para todas las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), no siendo objeto de esta instrucción técnica la auscultación ultrasónica de aparatos.

5. Tras analizar los factores causantes y contribuyentes del accidente, y las medidas adoptadas por ADIF, en el referido informe la CIAF realizó las siguientes recomendaciones a implementar también por ADIF:

- (i) 04/2020-1: Formalizar protocolos de verificación de agujas, según sus características, que determinen otras comprobaciones además de las visuales y acústicas, para garantizar el acoplamiento y encerrojamiento de las mismas en caso de operaciones de reparación y ajuste, antes de permitir la circulación sobre ellas.*
- (ii) 04/2020-2: Asegurar la idoneidad de los participantes en los trabajos correctivos de reparación urgente en base a su capacitación, experiencia y, en su caso, habilitación.*
- (iii) 04/2020-3: Exigencia en los PPT para la contratación de los servicios de mantenimiento de establecer condiciones y requisitos específicos de seguridad y*



sus mecanismos de supervisión; así como de garantizar la coordinación con otros contratistas y con el resto de la organización de ADIF.

En relación con los datos mencionados, se formulan las siguientes

PREGUNTA

1. ¿Qué medidas se están adoptando para cumplir con la recomendación 04/2020-1?

Palacio del Congreso de los Diputados, 7 de octubre de 2021.

D. Pablo Juan Calvo Liste
Diputado GPVOX

Dña. Patricia Rueda Perelló
Diputada GPVOX

D. José María Figaredo Álvarez-Sala
Diputado GPVOX

Dña. Patricia de las Heras Fernández
Diputada GPVOX

D. Juan Carlos Segura Just
Diputado GPVOX

Dña. Cristina Alicia Esteban Calonje
Diputada GPVOX

D. Rubén Darío Vega Arias
Diputado GPVOX

Dña. Macarena Olona Choclám
Portavoz Adjunta GPVOX

C.DIP 160878 11/10/2021 13:41