



PROYECTO DE REAL DECRETO, POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 664/2015, DE 17 DE JULIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA.

El Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado por el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, tiene por objeto disponer de una normativa única que permita una circulación ferroviaria segura sobre la Red Ferroviaria de Interés General. En este sentido, el Reglamento adaptó la regulación al desarrollo que han tenido el sector ferroviario y la tecnología en los últimos años, e incorporó la normativa europea reciente. El Reglamento requirió para su aplicación, la adaptación a su contenido de toda la actividad de explotación, gestión y operación del tráfico ferroviario de los administradores de infraestructura ferroviaria y de las empresas ferroviarias.

El Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, ha sido modificado por el Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre, que realiza modificaciones en el texto del Reglamento de Circulación Ferroviaria con el fin de incorporar al mismo determinados aspectos detectados por los administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, centros de formación de personal ferroviario, sindicatos y particulares, con el fin de corregir, aclarar y completar su contenido. Igualmente se modificaba su disposición transitoria única estableciendo el denominado “apagón del ASFA analógico” y fijando el plazo para el mismo. Más concretamente, el nuevo apartado 8, define las fechas límite en las que resulta aplicable la “Especificación transitoria 1 Sistema de anuncio de señales y frenado automático (ASFA) analógico” del libro quinto del Reglamento de Circulación Ferroviaria, obligando con ello a realizar la sustitución de los equipos embarcados con el sistema ASFA analógicos aún existentes en la Red Ferroviaria de Interés General, por los correspondientes equipos embarcados con sistema ASFA digital.

Por Real Decreto 695/2018, de 29 de junio se modificó esta disposición transitoria única para permitir que los administradores de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias pudieran finalizar la adaptación de sus sistemas a la nueva situación.

Estando próxima la entrada en servicio del “apagón del ASFA analógico”, los operadores ferroviarios han manifestado la problemática particular de aquellos vehículos que ya disponen de ASFA digital, tal y como exige el apartado 8 de la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, pero que, sin embargo, no permiten una transición dinámica entre otros sistemas embarcados del tren de protección continua (ERTMS o EBICAB) y el ASFA digital, transitando automáticamente solo a ASFA analógico. La prohibición absoluta de circulación con ASFA analógico obligaría, por tanto, a la realización de múltiples operaciones de

transición manual, con detención en plena vía. De acuerdo con su análisis preliminar de los riesgos de la explotación en esas condiciones, podrían introducirse nuevas amenazas, como un aumento de la probabilidad de fallo humano en las operaciones manuales de desconexión de un sistema y conexión del otro. Dado el considerable número de servicios afectados, lo que aumentaría la probabilidad de que pudiera producirse un fallo, parece oportuno atender a sus peticiones para que se establezca una excepción a la prohibición general de circulación con ASFA analógico.

Esta excepción permitirá circular, con carácter temporal, de manera similar a lo que hasta ahora se está realizando, hasta que se sustituyan los equipos por otros que permitan la transición dinámica a ASFA digital sin requerir intervención manual, en tramos acotados (hasta llegar a un punto en el que pueda realizarse la transición en mejores condiciones de seguridad) y, en todo caso, de conformidad con las conclusiones de las evaluaciones de riesgos realizadas por la empresa ferroviaria.

Por otro lado, en relación con la sustitución de los equipos embarcados para ancho métrico, prevista inicialmente para antes de 1 de enero de 2020, las empresas ferroviarias han manifestado que los plazos de suministro van a ser superiores, ante la dificultad que han tenido hasta ahora para encontrar proveedores en el mercado dispuestos al desarrollo de los equipos adaptados a las características de la red de ancho métrico. Parece, por tanto, conveniente aplazar dicha fecha para ajustarla mejor a la realidad del mercado.

Por todo lo anterior, se ha estimado conveniente promover la modificación del apartado 8 de la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día -- de diciembre de 2018,

DISPONGO:

Artículo único. Modificación de la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

El apartado 8 de la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, queda redactado como sigue:

«8. A partir del 1 de enero de 2019 en las líneas de ancho ibérico y estándar europeo y del 1 de julio de 2021 en la red de ancho métrico no se admitirá la circulación de trenes con el sistema ASFA analógico, debiendo sustituirse los equipos embarcados

con dicho sistema por otros con el sistema ASFA digital. A partir de las fechas indicadas anteriormente para cada una de las redes, dejará de ser aplicable la «Especificación transitoria 1. Sistema de anuncio de señales y frenado automático (ASFA) analógico» del libro quinto del Reglamento de Circulación Ferroviaria excepto en la situación que figura a continuación para las líneas de ancho ibérico y estándar europeo.

Hasta el 30 de junio de 2020, se admitirá que puedan circular con el sistema ASFA analógico entre el punto de la transición y la estación con parada más próxima, sea esta anterior o posterior a aquel, los trenes que, disponiendo de ASFA digital, no puedan realizar una transición dinámica entre este sistema y otros sistemas embarcados de protección del tren de supervisión continua. La circulación en estos casos particulares se realizará bajo las condiciones de seguridad establecidas por la empresa ferroviaria y el administrador de infraestructuras en el caso de que se requiera la gestión compartida de dichas condiciones. El establecimiento de dichas condiciones de seguridad se realizará mediante un proceso previo de evaluación y valoración del riesgo conforme al «Reglamento (UE) 402/2013, de 30 de abril, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo», promovido por la empresa ferroviaria. Este proceso contemplará específicamente entre sus escenarios el de la circulación incluyendo un cambio del sistema embarcado activo con el tren detenido en el punto de transición de sistemas. Las condiciones de seguridad así establecidas se comunicarán a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

La obligación de disponer equipos embarcados con el sistema ASFA digital no será de aplicación a los vehículos históricos que realicen servicios ferroviarios puntuales de carácter cultural, o de conservación y difusión del patrimonio histórico, referidos en la disposición adicional sexta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. En este caso, las condiciones de circulación y la dotación en cuanto a equipamiento y personal necesarios, serán establecidas mediante consigna específica del administrador de infraestructuras, de las contempladas en el artículo 1.2.1.3. del Reglamento de Circulación Ferroviaria, previa aportación del pertinente análisis de riesgos por parte de la empresa ferroviaria.»

Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.