



Madrid, 21 de febrero de 2019

D. Juan Carlos Cañas Lloret
Secretaría de Coordinación del Área Técnica
SEMAF

Se reciben en la AESF sendos escritos remitidos por la Secretaría de Coordinación del Área Técnica de SEMAF y fechados el 11 y 12 de este mes.

En primer lugar, le informo que el accidente al que se hace mención en ellos será investigado por la CIAF de acuerdo con el Real Decreto 623/2014 de 18 de julio (BOE 19 de julio de 2014), quedando la Agencia a disposición de este organismo, en primer lugar para lo que requiera durante la investigación, y en segundo lugar, para implantar, o seguir la implantación según proceda, las recomendaciones que emanen de su investigación.

Por su parte, las entidades afectadas también están realizando su análisis de las circunstancias del accidente, por lo que sin dejar que la investigación avance, no conviene tomar decisiones o medidas apresuradas sobre posibles causas.

De forma general, en la RFIG la gestión de la circulación y la operación son procesos que realizan, respectivamente, los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias coordinadamente, según las prescripciones del Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), que requieren la actuación coordinada entre el personal de circulación del administrador de infraestructuras y el de conducción de las empresas ferroviarias.

Cualquier irregularidad que observen en la aplicación del RCF debe ser comunicada a la entidad ferroviaria con la que tenga relación laboral la persona conocedora de ello, o a esta Agencia. Como bien saben, la Agencia realiza actuaciones de información, supervisión o difusión al sector a partir de ellas, y trata de forma confidencial aquellas en que así se solicita de acuerdo con los principios de la cultura de la seguridad.

En este campo de la reglamentación de circulación, es previsible que en el transcurso de este año la Comisión Europea apruebe una nueva Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa a operaciones ferroviarias (ETI OPE), lo que obligará a hacer cambios en el RCF para acomodarlo a ella y se aprovechará para actualizarlo a partir de la experiencia adquirida por los agentes del sector en su aplicación. En este proceso se analizará el contenido del mismo que pudiera tener relación con los aspectos que señalan en sus escritos.

Por otro lado, en relación con los bloqueos automáticos de vía doble, Adif ha comunicado a la Agencia que entre sus actuaciones inmediatas tiene previsto implantar bloqueo

automático banalizado con ERTMS en Nivel 1, en el tramo Barcelona-Terrassa-Manresa de la línea 220, siendo la planificación prevista:

Finalización del proyecto: Final de Febrero de 2019.

Supervisión: 1,5 meses

Fecha de licitación: Mayo de 2019 (Sujeto a aprobación en Consejo de Ministros).

Esta Agencia se ha reunido con Adif y Renfe para, de forma proactiva y con la prudencia aconsejable en el momento actual, analizar la conveniencia de reforzar los procesos establecidos y en vigor.

Consecuencia de ello, además de lo ya expresado en relación con la reglamentación de circulación, son las siguientes medidas:

- En opinión de Adif el uso de las vías sin señal de salida en la estación de Manresa es residual. La expedición de trenes desde vías sin señal de salida en las condiciones de la estación de Manresa está admitida en la reglamentación y se venía produciendo sin antecedentes de incidentes, sin embargo, tras la experiencia adquirida con el accidente y como medida de cautela y de refuerzo de los procesos reglamentados, el administrador de la infraestructura y las empresas ferroviarias adoptarán medidas que reduzcan aún más la probabilidad de uso de dicha vía. Para ello están analizando lo que supone dicha medida y cómo afecta al factor humano de sus entidades. Por su parte, la AESF ha elaborado la **Recomendación Técnica 1/19 de la AESF sobre movimientos de trenes en tramos con bloqueo automático de vía doble desde y hacia vías sin señal de salida.**
- Parece oportuno reforzar la formación tanto del personal de circulación como los maquinistas sobre el cumplimiento de la normativa de aplicación en situaciones admitidas por la reglamentación, pero no habituales, habiendo elaborado la Agencia la **Recomendación técnica 2/19 de la AESF sobre formación en situaciones operativas no ordinarias.**

Estas recomendaciones se comunicarán al sector y publicarán en los próximos días en la página web de la AESF (<http://www.seguridadferroviaria.es/normativa/recomendaciones-de-la-aesf>).

Agradeciéndole su interés por la mejora de la seguridad ferroviaria, le saluda atentamente.

