



En la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados

La ministra de Fomento propone un conjunto de medidas sobre el sector ferroviario y solicita la participación de los grupos

- Señala que el 25 de julio se puso en marcha una auditoría para analizar todo el sistema ferroviario
- Anuncia una nueva normativa de atención a las víctimas de accidentes ferroviarios, que incluirá un Plan Nacional orientado a coordinar las actuaciones de atención a los afectados
- Plantea revisar los cuadros de velocidades máximas de todas las líneas con análisis de escalonamiento de velocidades, determinando los criterios de variación de las velocidades máximas
- Propone la implantación de un sistema integrado y único de comunicación, donde el maquinista active la comunicación mediante un sistema manos libres

Madrid, 9 de agosto de 2013 (Ministerio de Fomento).

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha propuesto hoy un conjunto de medidas de actuación dirigidas a todos los ámbitos del sector ferroviario, tales como señalización, material móvil, viajeros y profesionales, al tiempo que ha invitado a los grupos a participar en su avance con sus propuestas y aportaciones.

Durante su comparecencia ante la Comisión de Fomento en el Congreso de los Diputados para detallar las actuaciones de su departamento en relación con el accidente del tren Alvia Madrid-Ferrol, que tuvo lugar el pasado 24 de julio en Santiago de Compostela, Pastor



Nota de prensa

ha trasladado en primer lugar sus condolencias y todo su apoyo a los familiares de las víctimas, y ha deseado una pronta recuperación a los heridos.

Tras señalar que la prioridad del Gobierno continúa siendo atender a las víctimas, ha expresado su compromiso para que se sepa la verdad de lo ocurrido y evitar que un accidente como éste vuelva a suceder.

En este sentido, ha recordado que, desde el primer momento, el Ministerio está prestando toda su colaboración en las dos investigaciones que se han puesto en marcha, la judicial y la llevada a cabo por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF).

Asimismo, ha indicado que un día después del accidente, el 25 de julio, se puso en marcha una auditoría para analizar todo el sistema ferroviario. Esta auditoría permitirá revisar todas las actuaciones que se han llevado a cabo referidas a la infraestructura y a toda la operación ferroviaria en toda España.

A estas medidas se suma la creación de una oficina de atención a los afectados. Junto a ello, se ha iniciado el desarrollo del Real Decreto Ley 11/2013 para la aprobación de una nueva normativa de atención a las víctimas de accidentes ferroviarios, dirigida a reforzar los derechos de las víctimas y de sus familiares. Esta norma, según ha anunciado la ministra, incluirá un Plan Nacional que coordine todas las actuaciones de atención a los afectados.

A ello se suman otras iniciativas de carácter técnico, como la instalación por parte de Adif de balizas y señales en el lugar del accidente y la revisión de otros tramos de la red con características similares.

En este punto de la intervención, la titular de Fomento ha recordado que el pasado lunes se constituyó una comisión científico- técnica para el estudio de las mejoras del sistema ferroviario.



La comisión, integrada por profesionales de reconocido prestigio en el sector ferroviario, elaborará en el plazo de seis meses un informe que incluirá un estudio del sector ferroviario en España y su comparativa con otros países del entorno; un análisis de la normativa existente; un análisis de medidas para el refuerzo y la mejora de la seguridad; posibles propuestas de mejora que se reciban en el ámbito del Ministerio de Fomento, así como cualquier otra función de asesoramiento que le sea encomendada. Una vez concluido, dicho informe será remitido a la Cámara Baja.

NUEVAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Tras detallar las medidas que se han adoptado hasta ahora, la ministra ha anunciado una serie de propuestas en todos los ámbitos del sector ferroviario.

En materia de señalización

1. Revisar los cuadros de velocidades máximas de todas las líneas con análisis de escalonamiento de velocidades, determinando los criterios de variación de las velocidades máximas.
2. Revisar la señalización en vía de las líneas identificadas en el análisis anterior, que no estén avisadas con otro tipo de señales, lo que se haría con cartelones de anuncio, de cambio de velocidad y de anuncio de inicio de esa velocidad.
3. Dotar de una protección mediante una secuencia de balizas ASFA en los tramos que exista una reducción apreciable de la velocidad máxima, de modo análogo a como se protegen en vía las limitaciones temporales de velocidad.
4. Promover junto con la industria el mayor desarrollo del ASFA digital con el fin de que cuente con mayor capacidad de transmisión de información entre la vía y el tren, y permita una mayor versatilidad. Así como la posibilidad de emisión de señales de voz además de las acústicas actuales.
5. Analizar las reglas de ingeniería de los procedimientos técnicos de transición de ERTMS a ASFA.



6. Profundizar en la posible instalación de un sistema satelital para trenes como refuerzo a los sistemas de señalización.

En relación con los profesionales

7. Revisar los requisitos de acceso a la profesión de maquinista y valorar la oportunidad de diseñar una formación académica *ad hoc*.

8. Revisión del protocolo de reconocimientos médicos psicofísicos, analizando los plazos y los niveles de exigencia.

9. Reforzar el análisis de los aspectos psicológicos de la conducción (control de estrés, actividad repetitiva, concentración,...) para orientar la formación continua de estos profesionales.

10. Protocolizar el procedimiento de "toma de servicio" diaria en el inicio de la actividad que el maquinista debe verificar con el centro de gestión.

11. Valorar la posibilidad de mejorar la grabación de la actividad profesional en los trenes.

12. Revisar la normativa del uso de los elementos de comunicación (móviles) del personal a bordo de los trenes. Se implantará un sistema integrado y único de comunicación, donde el maquinista active la comunicación mediante un sistema manos libres.

En relación con material móvil

13. Incrementar los controles de los registradores jurídicos (lo que se conoce como "cajas negras") realizando análisis sistemáticos de la información contenida para promover medidas de mejora.

14. Mejorar la ubicación y protección de los equipajes en el interior de los vagones.

En relación con los viajeros

15. Extender la informatización en los controles de acceso.



16. Asignar billete gratuito a los menores de cuatro años.

17. Promover los sistemas que permitan la identificación de los pasajeros.

En materia organizativa y normativa

18. Actualizar el Reglamento General de Circulación y demás normas de desarrollo.

19. Aprobar un Real Decreto de asistencia integral a las víctimas de accidentes ferroviarios que incorporará un Plan Nacional que articule todas las actuaciones de atención a los afectados.

20. Este Real Decreto contendrá la participación de esta Cámara en la formación de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, fortaleciendo su composición y capacidades.

Para la ministra, llegar al nivel de desarrollo que tiene nuestro sistema ferroviario "ha sido gracias a las aportaciones de todas las formaciones políticas, de todos los gobiernos". Por eso, -ha añadido- el camino a partir de ahora no lo podremos recorrer "si no es con las propuestas de todos".

Con esta comparecencia, la ministra ha trasladado a la Cámara Baja la información de que dispone el Gobierno sobre el accidente de Santiago, ha dado cuenta de todas las actuaciones, medidas y decisiones llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento, Adif y Renfe, especialmente dirigidas a atender a las víctimas, y ha expuesto las líneas de actuación para la mejora del sistema ferroviario, con el fin de que no vuelva a producirse un accidente como éste.