Paseo de las delicias, 20, planta 3ª 28045 Madrid
comunicacion@semaf.org

16-04-2021 | informa | 2021-9

La existencia del Ancho Métrico pasa por la coordinación entre RENFE y ADIF

La red de ferrocarriles de Ancho Métrico utilizada en ámbitos como Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, León y Cartagena necesita un impulso y una modernización que contribuya al crecimiento de las regiones por las que transita.

Recientemente el Grupo Renfe ha estado realizando pruebas para actualizar el sistema de protección del tren, el ASFA Digital, en su versión 4 A.M. Las pruebas han demostrado que los tiempos de cada trayecto aumentan en una media de 20 minutos. Alguno incluso llegó a necesitar 35 minutos más que con la versión del sistema anterior.

Por ello SEMAF ha reclamado a la empresa ferroviaria que paralice la aplicación de las nuevas actualizaciones del ASFA hasta que el administrador de la infraestructura, ADIF, adecúe las instalaciones.

Si consideramos que el Reglamento de Circulación Ferroviaria afirma que su objeto *"es establecer reglas operativas generales para que la circulación de los trenes y de las maniobras se realice de forma segura, eficiente y puntual..."* desde el sindicato consideramos que las actualizaciones implementadas incumplen los objetivos de eficiencia y puntualidad del reglamento y que pueden llevar a la desaparición del tren en estas zonas geográficas por caer en desuso.

Origen del problema

La nueva actualización del Asfa Digital, prevista para los trenes del Ancho Métrico, al reconocer en el sistema una indicación de la señal en Anuncio de parada, Anuncio de precaución, CSV, LTV, paso a nivel, etc. establece una limitación de la velocidad a 30km/h. Mientras que con la versión anterior esa limitación se producía a 60km/h. Lo que supone reducir la velocidad a la mitad.

Si bien es cierto que la actualización del sistema se corresponde con la normativa de

circulación ya existente, cabe aclarar que esta implementación hubiese encajado con normalidad si se hubiera actualizado los sistemas instalados en la vía y que transmiten esta información al tren. Así, después de imponer una reducción de velocidad en un punto concreto, nada más superado el mismo, el ASFA volvería a recibir información de una nueva baliza permitiendo al maquinista aumentar la velocidad.

Obsolescencia de la infraestructura

Las instalaciones de estas vías son anticuadas… lo que provoca que los sistemas de seguridad avanzados del tren y del resto de la red creen ciertas incompatibilidades y para solucionarlas han adoptado la medida de limitar drásticamente la velocidad en ciertos puntos.

Además, están deficientemente mantenidas… existen numerosos puntos del trayecto con limitaciones temporales de la velocidad por deficiencias que nunca han sido reparadas. La operación se produce a una velocidad menor de la que estaba concebida en un origen por esas vías. Estas limitaciones 'temporales' de la velocidad, con la recién actualización del sistema, también obliga a bajar la velocidad a 30km/h.

Lo mismo ocurre con los numerosos pasos a nivel (característicos de vías antiguas o no modernizadas). La nueva actualización del sistema a su paso por éstos si el tren se ha detenido en un apeadero para recoger pasajeros, cuando vuelve a iniciar la marcha se establece la limitación de velocidad, nuevamente, a una velocidad anormalmente reducida durante mucho tiempo.

De igual manera se dan casos en que hasta que no se capta una nueva señalización el tren tiene que circular varios Kilómetros a velocidad considerablemente reducida.

Propuesta

Como conclusión, el problema se origina porque se moderniza el sistema del tren, pero no el que hay instalado en la vía. La infraestructura le manda un mensaje restrictivo al equipo embarcado, pero luego no le libera en tiempo y le obliga a ir bastante más despacio de lo permitido durante varios kilómetros.

Desde SEMAF exigimos la coordinación de RENFE y ADIF a la hora de implementar y modernizar las instalaciones para lograr un funcionamiento eficiente de la operación que incentive el uso del ferrocarril. Tal y como esta organización ya expuso en la Comisión Central de Seguridad en la Circulación del 20 de febrero de 2020.

Por ello, le manifestamos formalmente a la compañía ferroviaria que los trenes circulen con la versión del sistema de protección actual hasta que Adif modernice la infraestructura de Ancho Métrico. Como medida transitoria que permite desarrollar la operación con las mismas garantías de seguridad y puntualidad que hasta la fecha se vienen llevando a cabo.