



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/15570

09/10/2024

43171

AUTOR/A: PUEYO SANZ, Jorge (GSumar)

RESPUESTA:

En relación con la iniciativa parlamentaria de referencia, se informa de lo siguiente:

ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) no cierra la estación de Cistierna. Lo que se va a llevar a cabo es una reordenación del personal encargado de regular la circulación ferroviaria, que hasta ahora desempeñaba sus funciones en la estación, como consecuencia de la modernización de los sistemas de control y gestión de la circulación que han quedado integrados en el Centro de Regulación de Circulación (CRC) de ADIF en León. Esta reordenación del personal de circulación, que se integrará en el CRC de León y sus dependencias asociadas, no afecta a la empleabilidad del personal (que permanecerá en centros del entorno).

El CRC de León es el primer centro Multi-Red puesto en marcha por ADIF. Desde sus instalaciones, se gestiona, mediante los más avanzados sistemas, el tráfico ferroviario en más de 1.200 km de tres redes distintas: alta velocidad, red convencional y red de ancho métrico.

La integración de RAM en el término municipal de León tiene por objeto la transformación de la línea de viajeros en una red tranviaria integrada en el entramado urbanístico existente, permitiendo así eliminar el efecto barrera creado por el ferrocarril. Todo ello, dando cumplimiento al “*Convenio Marco firmado entre el Ministerio de*



Fomento, el Ayuntamiento de León y FEVE para la integración de la línea de FEVE en la Ciudad de León”.

Es importante destacar que, una vez finalizadas las obras, la puesta en servicio de las instalaciones requerirá disponer del marco normativo y regulador necesario, desarrollado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), con la colaboración de ADIF, como gestor de la nueva infraestructura, y Renfe, como operadora de los servicios que se presten.

Este nuevo marco surge de la necesidad de adaptar las normas que regulan el funcionamiento de la RFIG (Red Ferroviaria de Interés General), gestionada por ADIF, y su seguridad (Ley del Sector Ferroviario, Reglamento de Seguridad Ferroviaria, Reglamento de Circulación Ferroviaria, Órdenes Ministeriales de personal ferroviario y de material, etc.) pasando a un modelo de explotación tranviaria.

La RFIG no contaba con ningún tramo de explotación tranviaria, por lo que la situación planteada es novedosa. El desarrollo del nuevo marco normativo es una tarea compleja, absolutamente imprescindible para que se puedan explotar las instalaciones con las máximas garantías de seguridad y operatividad.

Por parte de Renfe se trabaja en todo momento para garantizar la fiabilidad y la calidad de los servicios que opera en el conjunto de España. Con este objetivo, el conjunto de la flota de trenes es objeto de controles exhaustivos y periódicos en los talleres de Renfe Ingeniería y Mantenimiento, conforme a los planes de mantenimiento establecidos, de tal manera que los trenes estén dispuestos y puedan operar en perfecto estado en todo momento.

En el caso concreto de las incidencias puntuales por la que se interesa Su Señoría, relativas al personal de conducción, se trata de situaciones imprevisibles en las que Renfe ha trabajado para ajustar el servicio, de forma que se minimice la afectación de los usuarios, teniendo derecho, además, a la compensación estipulada en estos casos.

A pesar de que esta plantilla se encuentra adecuadamente dimensionada a las necesidades del servicio, la nueva Oferta Pública de Empleo (OPE) 2024, publicada el pasado mes de marzo, permitirá incorporar a 600 nuevos maquinistas de entrada a la compañía.

Del total de plazas, 595 corresponden a maquinistas de entrada para cuadros de servicio de tráfico de ámbito estatal, mientras que las cinco restantes corresponden a maquinistas de entrada para cuadros de servicio de tráfico transfronterizos con Francia.





Para más información al respecto, es posible acceder a la nota de prensa publicada al efecto a través del siguiente enlace:

<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/sala-de-prensa/renfe-convoca-oferta-empleo-publico-incorporar-600-maquinistas>

Por otro lado, y en lo que respecta al personal de intervención, cabe destacar que la contabilización de pasajeros se realiza mediante aforos, no siendo la tarea prioritaria de los interventores.

La implantación del sistema de Seguridad Asfa Digital en los servicios de Ancho Métrico fue una obligación determinada por el Reglamento de Circulación Ferroviaria, que estableció que, desde el 1 de julio de 2022, en la red de ancho métrico no se admite la circulación bajo el amparo del sistema Asfa analógico, siendo sustituido por el sistema Asfa digital. Este sistema proporciona mayores controles de fiabilidad y disminuye la probabilidad de error humano, incrementando la seguridad de los servicios.

La puesta en servicio del Asfa Digital en las líneas de Cercanías ha comportado un aumento de la fiabilidad en la operación ferroviaria, ampliando la información recibida por el maquinista e implicando un mayor control de la velocidad, un cambio de paradigma con respecto al sistema tradicional analógico que ya se puso de manifiesto durante el despliegue de Asfa digital en el resto de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), bajo el que se circula desde el 1 de enero de 2019.

En función de la implantación de este sistema, ADIF aportó unas nuevas marchas que supusieron un incremento de los tiempos de viaje de estos servicios. No obstante, cabe destacar que, a través de las actuaciones de adecuación y modernización de las instalaciones en la red de ancho métrico, el Administrador de la Infraestructura Ferroviaria tiene previsto ir optimizando de forma progresiva la funcionalidad del Asfa Digital.

Madrid, 15 de noviembre de 2024