

DESCRIPCIÓN

CIRCULACIÓN DE TRENES HISTÓRICOS SIN ASFA DIGITAL

ARTÍCULOS DEL RCF

Disposición transitoria única (Aptdo.8)

1. CONTENIDO DEL RCF

Disposición transitoria única. Adaptación al nuevo marco reglamentario del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria

Apartado 8. (...)

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.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA FICHA

- El Real Decreto 664/2015 por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), modificado por Real Decreto 1513/2018, establece en su disposición transitoria única fechas límite para la circulación con sistema ASFA analógico. Asimismo, con carácter general y a partir de dichas fechas, para poder circular es obligatorio que los vehículos dispongan de los correspondientes equipos embarcados con sistema ASFA digital. Como excepción, se permite que los **vehículos históricos que realicen servicios ferroviarios puntuales cuyo fin último sea la realización de una actividad cultural, o de conservación y difusión del patrimonio histórico ferroviario, referidos en la disposición adicional sexta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario**, puedan hacerlo sin disponer de equipos embarcados con el sistema ASFA digital.
- Este real decreto establece, por tanto, una excepción a los “criterios generales de operación de trenes” del art. 1.1.1.7 del RCF. En particular, al que fija que, para que un tren pueda iniciar servicio, es necesario que en la estación de origen, o en la primera de la RFIG para trenes internacionales, disponga en la cabina de conducción y tenga operativos, entre otros, un sistema de protección de tren compatible con alguno de los instalados en la infraestructura (si ésta dispone de ellos). Salvo en lo relativo a esta excepción, para todo lo demás es de aplicación plena todo lo recogido en el RCF.
- La citada excepción sólo es aplicable a los vehículos históricos que presten servicios ferroviarios con o sin viajeros, y cuyo fin último sea la realización de una actividad cultural, o de conservación y difusión del patrimonio ferroviario (**trenes históricos**), considerando incluidos en esta excepción los **traslados** de estos vehículos a centros de mantenimiento y los **movimientos complementarios**, tales como desplazamientos entre sus bases o depósitos y la estación donde comience a prestarse el servicio ferroviario, la realización de

maniobras de composición y descomposición de trenes históricos, las pruebas en vía o los viajes de formación para la habilitación específica del personal de conducción. Dichos movimientos complementarios serán inferiores a 100 Km, salvo causa debidamente justificada. En cambio, no es de aplicación a los servicios de transporte ferroviario efectuados con vehículos históricos, los cuales se regirán por la totalidad de las prescripciones recogidas en el RCF.

- A la espera de futuros desarrollos normativos que precisen las condiciones que deberán tenerse en cuenta para la consideración como trenes históricos, se anticipa que la AESF considerará como servicios de transporte ferroviario y, por tanto, no orientados a la realización de una actividad cultural ni de conservación y difusión del patrimonio ferroviario, las circulaciones con vehículos catalogados como históricos que cumplan alguna de las siguientes condiciones:
 - Circulaciones no ocasionales superiores a 5.000 km al año.
 - Circulaciones totales de alguno de los vehículos ferroviarios catalogados como históricos, que formen parte de la composición del tren, superiores a 10.000 km al año.
 - Los beneficios generados, tras descontar los costes derivados de la explotación ferroviaria, no se emplean íntegramente en la financiación de asociaciones o actividades ligadas a la conservación del patrimonio.
- La disposición impone, además, dos condiciones para aplicar dicha excepción:
 - La circulación sin sistema de protección de tren, deberá hacerse en unas **condiciones específicas** (por lo general más restrictivas) en cuanto a operación, personal y equipamiento, que deberán recogerse en una **consigna del administrador de infraestructura (AI)**, dentro de las contempladas en el art. 1.2.1.3 del RCF. Es decir, el real decreto habilita expresamente al AI para elaborar consignas específicas que regulen las condiciones especiales de circulación de estos trenes, lo cual es compatible con una de las utilidades indicadas en el art. 1.2.1.3 de “regular aspectos específicos sobre la gestión de la seguridad en la circulación”, incluyéndose las condiciones de circulación y la dotación en cuanto a equipamiento y personal que sean necesarios.
 - Previamente a la elaboración de la consigna, la empresa ferroviaria (EF) deberá aportar al AI un **análisis de riesgos** que incluya las correspondientes medidas de mitigación y, en su caso, posibles riesgos a exportar. Además, el propio AI podría identificar riesgos derivados de la compatibilidad de dichos vehículos con la infraestructura, o con el resto de las circulaciones con la que estos vehículos podrían interactuar sobre un determinado tramo de la red durante su operación. En este caso, dichos aspectos deben ser contemplados por la EF en su análisis.
- A la vista de lo anterior, cabe la posibilidad de que, ante escenarios de partida muy similares desde el punto de vista práctico, los análisis de riesgos elaborados por las EF establezcan una gran variabilidad de medidas de mitigación con el fin de reducir la frecuencia de ocurrencia de un peligro o de atenuar sus consecuencias. Esto obligaría a la emisión de un amplio abanico de consignas según el tipo de vehículo histórico de que se trate o de las particularidades de cada servicio puntual que estos presten, lo cual no estaría justificado desde un punto de vista operativo ni práctico.
- Resulta, por tanto, conveniente fijar unas recomendaciones de carácter general que permitan cubrir una amplia gama de servicios ferroviarios puntuales de carácter cultural, o de conservación y difusión del patrimonio histórico prestados por medio de vehículos históricos sin equipos embarcados con el sistema ASFA digital. Esto daría lugar al establecimiento, para dichos servicios, de un listado no exhaustivo de condiciones operativas homogéneas que podrían recogerse en una **consigna de uso general** que regularía los aspectos específicos sobre la gestión de la seguridad en su circulación.

Dicha consigna debe recoger únicamente las condiciones derivadas de la falta de sistema de protección de tren, ya que para el resto es de aplicación plena todo lo indicado en el RCF.

- Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de que una EF, en virtud del resultado de su análisis de riesgos, estimara necesario incluir alguna condición adicional a la velocidad máxima de circulación que varíe con respecto a las contempladas en la consigna de uso general, incorporaría la información relativa a esas condiciones específicas dentro de la **Comunicación de Tren Dispuesto para circular** del artículo 1.5.1.18 del RCF, junto al resto de anomalías, restricciones o modificaciones que afecten al tren o a su funcionamiento y que puedan tener una repercusión en su circulación normal, rendimiento o en su capacidad para adaptarse a su horario asignado.

3. RECOMENDACIONES DE APLICACIÓN

- [1]. Las recomendaciones indicadas a continuación se refieren a “trenes históricos” que no dispongan de equipos embarcados de ASFA digital, entendiéndose por tales los formados por vehículos catalogados como históricos y que presten servicios ferroviarios puntuales cuyo fin último sea la realización de una actividad cultural, o la conservación y difusión del patrimonio ferroviario.
- [2]. Por cuestiones de seguridad y de homogeneidad en el funcionamiento del sistema es conveniente integrar lo más posible la circulación de estos trenes con la del resto. En consecuencia, deberían operar al amparo general del RCF, excepto en aquellos casos en los que, debido a la naturaleza del tren, a sus características de operación o a la falta de equipo embarcado, sea necesario un equipamiento o unas condiciones de circulación diferentes a las del resto.
- [3]. En consecuencia, es conveniente que el AI regule mediante una **consigna de uso general** aquellos aspectos en los que las condiciones de circulación de estos trenes se desvíen de lo establecido como regla general en el RCF y, en particular, en su artículo 1.1.1.7. En concreto:
 - a) La dotación mínima de personal en cabina de conducción: Es conveniente que sea de un Maquinista que dirija la marcha, más otro Agente debidamente habilitado que le asista.
 - b) La velocidad máxima de circulación: Con carácter general, no debería ser superior a 100 km/h, salvo que la velocidad máxima autorizada del vehículo sea inferior.
- [4]. Las EF, en aplicación del Reglamento (UE) nº 402/2013, deberán elaborar un **análisis de riesgos** con el fin de identificar y gestionar los riesgos operativos derivados de la operación de trenes históricos que no disponen de equipos de protección embarcados ASFA digital en líneas equipadas. Todo ello sin perjuicio de la consideración de otros riesgos intrínsecos a la circulación de trenes históricos, debido a las peculiaridades del material rodante y su explotación.

El alcance de dicho análisis de riesgos debe quedar claramente establecido. Para ello, se deberá realizar una evaluación que contemple los siguientes aspectos:

- Un análisis de riesgos global que dé cobertura a todos los riesgos, con sus medidas de mitigación asociadas, que cubrirían a cualquier circulación de tren histórico sin equipo de protección.
- A continuación, se deberían tener en consideración los riesgos derivados de las particularidades de la tipología de vehículos históricos empleados y sus características técnicas.
- Y, finalmente, se deberán tener en consideración, caso a caso, los riesgos específicos derivados de las singularidades de la línea por la que se tenga intención de circular.

Según lo anterior, la EF que vaya a operar el tren histórico deberá decidir cómo da cobertura a su distinta casuística de circulaciones en la RFIG de trenes históricos sin equipo de protección embarcado ASFA Digital, pudiendo hacerse, bien mediante un análisis de riesgos específico, o bien a través de un único análisis de

riesgos genérico que cubra las posibles situaciones planteadas por la EF para diferentes escenarios, de los que aplicará el que se adecue a cada caso concreto que se plantee.

[5]. Dentro de ese análisis de riesgos, la EF debería contemplar si la ausencia de sistema de protección de tren aconseja la adopción de **medidas mitigadoras** en **situaciones específicas**. Como ejemplo, y sin carácter exhaustivo, se indican las siguientes:

- a) Circulación en condiciones de baja visibilidad debido a condiciones climatológicas adversas (lluvia intensa, nieve, niebla, etc.) o a cualquier otra circunstancia, teniendo en cuenta las características y prestaciones del material histórico.
- b) Circulación en trayectos con limitaciones temporales de velocidad (LTV) o cambios significativos de velocidad máxima (CSV), especialmente si el tren circula por la noche.
- c) Circulación en trayectos con PN de cualquier clase.
- d) Circulación al aproximarse a una señal fija fundamental con aspecto distinto al de Vía Libre, con objeto de asegurar el cumplimiento de lo que ésta ordene.
- e) Circulación en condiciones degradadas por incidencias en el bloqueo nominal de la línea (bloqueo telefónico por anomalía o circulación a contravía), así como en casos de incidencias en la circulación o en la tracción.

[6]. A la vista de lo establecido en la consigna de uso general referida en el punto [3], y tras los análisis de riesgos referidos en los puntos [4] y [5], la EF podrá establecer las medidas mitigadoras necesarias. Como ejemplo, y sin carácter exhaustivo, se indican las siguientes:

- a) Fijar, a través del SGS, exigencias de habilitación específica para el Agente que preste asistencia al Maquinista en la cabina de conducción, funciones a desempeñar por el mismo, y formación de carácter específico, en caso de ser necesaria, con la que deba contar el personal de dotación del tren.
- b) Establecer, también a través del SGS, las limitaciones en cuanto al personal que puede permanecer en cabina, dada la especial atención y concentración en la circulación que debe prestar el maquinista y su agente de acompañamiento en estos casos. No parece recomendable permitir la presencia en cabina de más personas que las estrictamente necesarias, incluyendo un eventual personal inspector. Por ello, no debe impartirse formación práctica a maquinistas en estas circulaciones, salvo la requerida para adquirir los conocimientos específicos relativos al vehículo histórico en cuestión y se deberá, en cualquier caso, tener en cuenta las características particulares de estos vehículos, con el fin de adaptar las prescripciones de circulación durante dicha formación.
- c) Determinar condiciones específicas adicionales o que varíen con respecto a las contempladas tanto en la consigna de uso general como en cualquier regla operativa del RCF (por ejemplo, limitaciones más estrictas de velocidad máxima).

En estos casos, dichas condiciones deberán incorporarse, según proceda, bien al Libro de Normas del Maquinista, o bien a la información facilitada por la EF al AI para la solicitud del surco, modificada, en su caso, dentro de la Comunicación de Tren Dispuesto para circular conforme al artículo 1.5.1.18 del RCF, junto al resto de anomalías, restricciones o modificaciones que afectan al tren o a su funcionamiento y que puede tener una repercusión en su circulación normal, rendimiento o en su capacidad de adaptarse a su horario asignado, para posteriormente formar parte del Libro de Itinerarios del Maquinista, antes de iniciar servicio.

4. ENTIDADES A LAS QUE PUEDE INTERESAR ESTA FICHA

- Empresas ferroviarias.
- Administradores de infraestructuras.
- Asociaciones y museos ferroviarios, promotores de circulaciones de trenes históricos.
- Centros de formación.

5. VERSIONES

<i>VERSIÓN</i>	<i>FECHA</i>	<i>CAMBIOS REALIZADOS</i>
1	28/06/19	▪ Versión inicial
2	30/06/20	▪ Aclaración respecto al ámbito de aplicación, incluyendo en el mismo los traslados y movimientos de vehículos históricos necesarios para que puedan prestarse con normalidad los servicios ferroviarios con trenes históricos. (Apartado 2, punto 3).