

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### MINISTERI DE FOMENT

**17999** *Reial decret 1513/2018, de 28 de desembre, pel qual es modifica la disposició transitòria única del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de circulació ferroviària.*

El Reglament de circulació ferroviària, aprovat pel Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, té per objecte disposar d'una normativa única que permeti una circulació ferroviària segura sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General. En aquest sentit, el Reglament va adaptar la regulació al desenvolupament que han tingut el sector ferroviari i la tecnologia en els últims anys, i hi va incorporar la normativa europea recent. El Reglament va requerir, per a la seva aplicació, l'adaptació al seu contingut de tota l'activitat d'explotació, gestió i operació del trànsit ferroviari dels administradors d'infraestructura ferroviària i de les empreses ferroviàries.

El Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, ha estat modificat pel Reial decret 1011/2017, d'1 de desembre, que fa modificacions en el text del Reglament de circulació ferroviària amb la finalitat d'incorporar-hi determinats aspectes detectats pels administradors d'infraestructures, les empreses ferroviàries, els centres de formació de personal ferroviari, els sindicats i particulars, amb la finalitat de corregir-ne, aclarir-ne i completar-ne el contingut. Igualment modifica la disposició transitòria única, estableix la denominada «apagada de l'ASFA analògic» i en fixa el termini. Més concretament, el nou apartat 8 defineix les dates límit en què és aplicable l'«Especificació transitòria 1 Sistema d'anunci de senyals i frenada automàtica (ASFA) analògic» del llibre cinquè del Reglament de circulació ferroviària, i amb això obliga a efectuar la substitució dels equips embarcats amb el sistema ASFA analògics encara existents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General pels equips embarcats amb sistema ASFA digital corresponents.

El Reial decret 695/2018, de 29 de juny, modifica aquesta disposició transitòria única en permetre que els administradors d'infraestructures ferroviàries i les empreses ferroviàries puguin finalitzar l'adaptació dels seus sistemes a la nova situació.

Atesa la propera entrada en servei de l'«apagada de l'ASFA analògic», els operadors ferroviaris han manifestat la problemàtica particular dels vehicles que ja disposen d'ASFA digital, tal com exigeix l'apartat 8 de la disposició transitòria única del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, però que, tanmateix, no permeten una transició dinàmica entre altres sistemes embarcats del tren de protecció contínua (ERTMS o EBICAB) i l'ASFA digital, i transitar automàticament només a ASFA analògic. La prohibició absoluta de circulació amb ASFA analògic obligaria, per tant, a realitzar múltiples operacions de transició manual, amb detenció en plena via. D'acord amb la seva anàlisi preliminar dels riscos de l'explotació en aquestes condicions, es podrien introduir amenaces noves, com ara un augment de la probabilitat de fallada humana en les operacions manuals de desconnexió d'un sistema i connexió de l'altre. Atès el nombre considerable de serveis afectats, la qual cosa augmentaria la probabilitat que es pogués produir una fallada, sembla oportú atendre les seves peticions perquè s'estableixi una excepció a la prohibició general de circulació amb ASFA analògic.

Aquesta excepció permetrà circular, amb caràcter temporal, de manera similar al que fins ara es fa, fins que se substitueixin els equips per altres que permetin la transició dinàmica a ASFA digital sense que sigui necessària una intervenció manual, en trams delimitats (fins a arribar a un punt en què es pugui fer la transició en condicions millors de seguretat) i, en tot cas, de conformitat amb les conclusions de les avaluacions de riscos dutes a terme per l'empresa ferroviària.

D'altra banda, en relació amb la substitució dels equips embarcats per a amplada mètrica, prevista inicialment per a abans d'1 de gener de 2020, les empreses ferroviàries han manifestat que els terminis de subministrament seran superiors, davant la dificultat que han tingut fins ara per trobar proveïdors al mercat disposats al desenvolupament dels equips adaptats a les característiques de la xarxa d'amplada mètrica. Sembla, per tant, convenient ajornar la data esmentada per ajustar-la millor a la realitat del mercat.

Per tot això, s'ha estimat convenient promoure la modificació de l'apartat 8 de la disposició transitòria única del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 28 de desembre de 2018,

DISPOSO:

**Article únic.** *Modificació de la disposició transitòria única del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol.*

a) L'apartat 8 queda redactat de la manera següent:

«8. A partir de l'1 de gener de 2019 en les línies d'amplada ibèrica i estàndard europeu i de l'1 de juliol de 2021 en la xarxa d'amplada mètrica no s'admet la circulació de trens amb el sistema ASFA analògic, i s'han de substituir els equips embarcats amb el sistema esmentat per altres amb el sistema ASFA digital. A partir de les dates indicades anteriorment per a cadascuna de les xarxes, no és aplicable l'«Especificació transitòria 1. Sistema d'anunci de senyals i frenada automàtica (ASFA) analògic» del llibre cinquè del Reglament de circulació ferroviària excepte en la situació que figura a continuació per a les línies d'amplada ibèrica i estàndard europeu.

Fins al 30 de juny de 2020, s'admet que puguin circular amb el sistema ASFA analògic entre el punt de la transició i l'estació amb parada més propera, sigui aquesta anterior o posterior a aquell, els trens que, disposant d'ASFA digital, no puguin realitzar una transició dinàmica entre aquest sistema i altres sistemes embarcats de protecció del tren de supervisió contínua. La circulació en aquests casos particulars s'ha de fet amb les condicions de seguretat que estableixen l'empresa ferroviària i l'administrador d'infraestructures en cas que es requereixi la gestió compartida de les condicions esmentades. L'establiment de les condicions de seguretat esmentades s'ha de dur a terme mitjançant un procés d'avaluació i valoració del risc previ de conformitat amb el «Reglament (UE) 402/2013, de 30 d'abril, relatiu a l'adopció d'un mètode comú de seguretat per a l'avaluació i valoració del risc», promogut per l'empresa ferroviària. Aquest procés ha de preveure específicament entre els seus escenaris el de la circulació inclòs un canvi del sistema embarcat actiu amb el tren detingut en el punt de transició de sistemes. Les condicions de seguretat que així s'estableixen s'han de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

L'obligació de disposar d'equips embarcats amb el sistema ASFA digital no és aplicable als vehicles històrics que duguin a terme serveis ferroviaris puntuals de caràcter cultural, o de conservació i difusió del patrimoni històric, esmentats a la disposició addicional sisena de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. En aquest cas, les condicions de circulació i la dotació quant a equipament i personal necessaris, s'estableixen mitjançant consigna específica de l'administrador d'infraestructures, de les que preveu l'article 1.2.1.3 del Reglament de circulació ferroviària, amb l'aportació prèvia de l'anàlisi de riscos pertinent per part de l'empresa ferroviària.»

**Disposició final única.** *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 28 de desembre de 2018.

FELIPE R.

El ministre de Foment,  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO