

**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

En contestación al oficio remitido el pasado día 25.01.2021 mediante el que se daba traslado a FGV del *“Proyecto de Decreto .../2021 del Consell, por el que se desarrolla el título III de la Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de Seguridad Ferroviaria, respecto a los requisitos de seguridad de los subsistemas del sistema ferroviario, régimen de autorización y puesta en servicio de los subsistemas de instalaciones fijas y los controles periódicos del sistema ferroviario autonómico”*, a continuación les trasladamos las alegaciones de esta Entidad al texto propuesto.

PRIMERA. Preámbulo. En el apartado VIII del preámbulo se hace constar que *“Componen el texto de esta orden 42 Artículos distribuidos en cuatro Títulos a los que se añaden una Disposición adicional, dos Disposiciones transitorias, una Disposición final y un Anexo.”*, si bien entendemos que la redacción correcta sería la que figura a continuación, tanto por la disposición que se propone, *“Decreto”* como por el número de disposiciones que contiene el texto normativo. Por ello, proponemos la modificación de este apartado de acuerdo a la siguiente redacción:

“Componen el texto de este Decreto 43 Artículos distribuidos en cuatro Títulos a los que se añaden una Disposición adicional, tres Disposiciones transitorias, una Disposición final y dos Anexos.”

SEGUNDA. Artículo 3. Definiciones y Acrónimos.

Conforme figura en distintos apartados del Proyecto de Decreto, entendemos que debería añadirse la definición de *“Subsistemas estructurales fijos”* toda vez que la Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de Seguridad Ferroviaria, no hace mención a Sistemas Estructurales Fijos, ya que en el artículo 17 se hace referencia a los *“Subsistemas de naturaleza estructural”* y *“Subsistemas de naturaleza funcional”*.

De acuerdo a la redacción que figura en el apartado 2 del artículo 7, en el artículo 18 y en el Anexo 2 del Proyecto de Decreto, debería añadirse un nuevo acrónimo “AI” cuya definición sería “*Administrador de Infraestructuras*”

Del mismo modo, y conforme figura en el apartado 17 del artículo 8, y en el Anexo II, debería añadirse un nuevo acrónimo “ETF” correspondiente a la definición “Especificaciones Técnicas Ferroviarias”.

TERCERA. Artículo 5. Requisitos de seguridad generales del sistema ferroviario.

En el primer párrafo del artículo 5 figura que “... *deben de considerarse y además deben de tenerse en cuenta las condiciones y requisitos que se desarrollan complementarios y asociados a los subsistemas **estructurales fijos** que pueden afectar a la seguridad ferroviaria...*” si bien en la Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de Seguridad Ferroviaria, no se hace mención a Sistemas Estructurales Fijos, ya que en el artículo 17 se hace referencia a los “*Subsistemas de naturaleza estructural*” y “*Subsistemas de naturaleza funcional*”, por lo que entendemos que debería modificarse esa referencia a los subsistemas estructurales fijos o en todo caso incluir en las definiciones el significado de la expresión “*subsistemas estructurales fijos*”.

En el apartado d) de este mismo artículo consta que “*El diseño y la explotación del sistema ferroviario no deben dar lugar a la generación de un nivel de ruido inadmisibles en las zonas cercanas...*” debiendo señalar que a este respecto existe una normativa específica que resulta de obligado cumplimiento, por lo que esta mención podría obviarse en este Decreto que está referido a la Ley de Seguridad Ferroviaria de la que no se desprende ninguna exigencia en materia de ruido.

Respecto al apartado g) debemos señalar que la redacción propuesta resulta muy genérica y amplia, abarcando los términos “*adecuadamente*” y “*cualquier eventualidad*” conceptos muy extensos y difícilmente evaluables a través de su medición o la realización de pruebas, por lo que entendemos que resultaría aconsejable una redacción más concreta.

CUARTA. Artículo 7.1. Subsistema de infraestructura a cielo abierto.

En el apartado a) del punto 2, respecto a los cerramiento anti-intrusión se hace constar que “*Contarán con puertas para acceso peatonal y de vehículos para personal ferroviario...*”, si bien entendemos que se debería reflejar en el texto que los elementos que se instalen permitirán el acceso al trazado ferroviario, dado que el acceso puede realizarse, por ejemplo, por los pasos a nivel. En todo caso, la instalación de puertas como tal debería venir recogida exclusivamente cuando no sea posible el acceso al trazado ferroviario en las cercanías de puntos singulares (señales, desvíos, seccionadores, etc.), o cada determinada distancia por cuestiones de evacuación ante emergencias.

QUINTA. Artículo 9. Subsistema de Control, Mando y Señalización.

En el punto 6 cuando se hace referencia a los “*pasos entre andenes*” debería modificarse por la denominación correcta de “*cruces entre andenes*” tal y como se denominan en el artículo 18 del proyecto de Decreto.

SEXTA. Artículo 12. Actuaciones en caso de emergencia.

En el punto 4 se señala que “*si no se produce contestación en el plazo de un mes se entenderá que necesita una nueva autorización*”. Respecto a esta expresión entendemos que debería aclararse en la redacción si la necesidad de la nueva autorización implicaría la suspensión del servicio hasta la obtención de esa autorización o si, por el contrario, esta tramitación no afectaría a la prestación del servicio.

SÉPTIMA. Artículo 18. Cruces entre andenes.

En el apartado 7 debería eliminarse la palabra “*pasos*” cuando se indica “*Con carácter excepcional, únicamente podrán establecerse nuevos pasos cruces distintos a los previstos...*” ya que se hace referencia a los cruces entre andenes.

En el supuesto de no añadirse los acrónimos señalados en las alegaciones referidas al artículo 3 del Proyecto de Decreto, debería modificarse también el apartado 8 incluyendo la expresión “Administrador de Infraestructura” en lugar de “AI”, así como “Especificación Técnica Ferroviaria” en lugar de “ETF”.

OCTAVA. Artículo 20. Fase inicial para la definición de la actuación a desarrollar.

En el punto 4, entendemos que se debería clarificar la redacción a fin de establecer que la información deberá ser remitida preferentemente a la AVSF por medios electrónicos y, eventualmente, también existirá la posibilidad de remitirse conforme a lo previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre dado el carácter administrativo de la Agència.

NOVENA. Artículo 22. Fase de autorización y puesta en servicio de los subsistemas fijos.

En consonancia con lo indicado en la alegación primera respecto a la inclusión de una nueva definición y a lo señalado en la alegación tercera sobre la modificación del artículo 5, entendemos que debería clarificarse el significado de la expresión “*subsistemas estructurales fijos*”.

DÉCIMA. Disposición Adicional Única.

En el texto propuesto se hace mención a la *“particularidad recogida en el estatuto de FGV por el cual es Administrador de Infraestructura y Operador Ferroviario”*.

A este respecto debemos señalar que el Decreto 144/1986, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Estatuto de FGV, de acuerdo a la redacción vigente, no establece en ninguno de sus artículos la condición de administrador de infraestructura, toda vez que esta condición la asumió FGV en virtud de lo dispuesto en el artículo 4 de la Orden 2/2016, de 15 de febrero, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se aprueba el catálogo de infraestructuras ferroviarias y tranviarias de la Generalitat y su adscripción a los efectos de su administración.

Por ello entendemos que, en todo caso, en la Disposición Adicional únicamente debería recogerse la obligación del cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades de forma genérica, y no solo para FGV por su condición actual de administradora y operadora.

UNDÉCIMA. Disposición Transitoria Segunda

En esta Disposición transitoria se señala que *“Lo indicado en el artículo 20 sobre definición de la actuación no será de aplicación obligatoria en los proyectos cuya aprobación se produzca con anterioridad a los seis meses de la entrada en vigor del presente decreto. Estos proyectos se remitirán a la AVSF, que emitirá un informe vinculante sobre las condiciones de puesta en servicio de lo proyectado.”*

De la redacción se entiende que todos los proyectos que se encuentren aprobados con anterioridad a los 6 meses de entrada en vigor del decreto, requerirán de un informe vinculante sobre la puesta en servicio, si bien debemos manifestar que esta redacción puede plantear problemas en el supuesto que el informe vinculante que se menciona requiera cualquier cuestión que no se encuentre prevista en el proyecto ya contratado y en fase de redacción o ejecución.

DUODÉCIMA. Disposición Transitoria Cuarta.

En consonancia con lo indicado en la alegación primera respecto a la inclusión de una nueva definición y a lo señalado en las alegaciones tercera y novena sobre la modificación del artículo 5, entendemos que debería clarificarse el significado de la expresión “subsistemas estructurales fijos”.

Asimismo, respecto a la última frase de esta Disposición Transitoria donde se señala que *“En el caso que se haya solicitado la puesta en servicio a fecha de la entrada en vigor de este decreto y esté pendiente de la resolución por parte de la ASVF se actualizará o completará el expediente por el solicitante en el plazo de un mes”*, entendemos que puede llevar a la paralización del servicio en aquellos supuestos

en los que la solicitud de puesta en servicio ya hubiera sido realizada con anterioridad a la entrada en vigor del Decreto y en base a la normativa de aplicación vigente en el momento de la petición.

Entendemos que la no aplicación del decreto contemplada en el texto debería ser acordada de oficio por la AVSF o, en su caso, conceder un plazo acorde con las necesidades del solicitante para poder dar respuesta a las nuevas necesidades planteadas por la AVSF, ya que de otro modo podría entenderse como una aplicación retroactiva de las disposiciones contenidas en el Decreto a proyectos presentados en base a disposiciones y exigencias anteriores.

DECIMOTERCERA. Anexo 2. Inventario de cruces entre andenes.

De acuerdo a lo expuesto en la alegación segunda, de no incluirse la definición de los acrónimos “AI” y “ETF” debería modificarse el texto del Anexo 2 incluyéndose el término “administrador de infraestructura” en el primer párrafo, así como el término “Especificación Técnica Ferroviaria” en lugar de “ETF” que figura en el último párrafo de este anexo.

Por último, existe una errata que se repite en los párrafos tercero y cuarto del anexo 2 donde se repite la misma frase, la cual entendemos que debe modificarse conforme con el siguiente texto, “*Su cálculo deberá particularizarse para cada cruce en función de los parámetros que le afecten*”.

Lo que se traslada a esa Subdirección General a los efectos oportunos.

La Directora Gerente