



**RESOLUCION 9/2023 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA
POR LA QUE SE CREA EL GRUPO DE TRABAJO SOBRE
IMPLANTACIÓN Y RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DE LOS DETECTORES DE CAJAS CALIENTES
EN LA RFIG**

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario establece que le corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (en adelante AESF), «proponer elaborar y desarrollar el marco normativo de seguridad»¹ En el ejercicio de estas funciones «consultará a todas las partes participantes e interesadas, incluidos los administradores de la infraestructura, las empresas ferroviarias, los fabricantes y empresas de mantenimiento, los usuarios y los representantes de personal»².

En el mismo sentido el Estatuto de la AESF, dispone entre las competencias de la AESF «Proponer, elaborar y desarrollar el marco normativo de seguridad, (...) así como formular propuestas, directrices y recomendaciones normativas, incluidas las especificaciones técnicas de los subsistemas ferroviarios».

El conocimiento del estado y la vigilancia del funcionamiento de los órganos de rodadura del material rodante forma parte de las obligaciones de las empresas ferroviarias respecto de los vehículos con los que operan. No obstante, salvo en el material rodante que incorpora la detección del estado térmico de dichos órganos, el conocimiento de sus condiciones de funcionamiento debe realizarse desde el exterior, bien mediante inspecciones con el tren parado, o bien mediante sistemas automáticos instalados en la vía con el tren en movimiento.

Por otra parte, dado que los accidentes causados por la rotura de un eje pueden involucrar además de al tren que presente el defecto, a otros trenes que transiten por vías adyacentes, así como generar afecciones a las infraestructuras fijas, los administradores de infraestructura instalan detectores de cajas calientes [DCC] en determinados lugares de la red, que permiten medir la temperatura con el vehículo en movimiento.

Sin menoscabo de la responsabilidad de las entidades encargadas de mantenimiento del material rodante y de las empresas ferroviarias en el mantenimiento de los vehículos y su vigilancia, estos detectores constituyen una importante barrera frente al riesgo mencionado, ofreciendo a administradores de infraestructura y empresas ferroviarias datos que facilitan a cada una de ellas controlar los riesgos que les competen en la operación ferroviaria, por lo que en la definición de ubicación, sus parámetros de funcionamiento, y las formas de disponibilidad de los datos registrados es conveniente la colaboración de las empresas ferroviarias con los administradores de infraestructura para que el sistema en su conjunto obtenga el máximo rendimiento en términos de seguridad operacional de la importante inversión que realizan los administradores de infraestructura en su instalación y explotación.

Adicionalmente, la Agencia puede explotar los datos obtenidos de estos detectores para la planificación de sus actividades de supervisión.

En algunos de sus informes, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios ha recomendado la conveniencia de que se revisen los protocolos de intercambio de información entre los diferentes agentes implicados, para conseguir una explotación más eficaz de los datos que ofrecen estos dispositivos.

¹ Artículo 65.1.d). Ley 38/2015 de 29 de septiembre del Sector Ferroviario.

² Artículo 9. Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.

Por todo lo anterior se estima que la creación de un grupo de trabajo sobre esta materia es la forma más adecuada de abordarla, siendo adecuado que participen en él las principales entidades concernidas por la explotación y operación ferroviaria:

- Adif y Adif AV como administradores generales de gran parte de la infraestructura perteneciente a la RFIG, competentes en su explotación.
- Las empresas ferroviarias. En una primera fase, en representación de estos actores, podría participar Renfe, en su calidad de entidad pública que agrupa a las dos empresas con mayores tráficos y con una más amplia casuística, Renfe viajeros y Renfe mercancías.

El Estatuto de la AESF³ determina que su director «podrá acordar la constitución de grupos de trabajo para el estudio e informe de aquellos asuntos que determine. El acuerdo de constitución determinará el alcance, la duración y la composición de dichos grupos».

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Agencia, en virtud de sus competencias, RESUELVE:

1. Crear el grupo de trabajo sobre IMPLANTACIÓN Y RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DE LOS DETECTORES DE CAJAS CALIENTES EN LA RFIG
2. El alcance de este grupo de trabajo será el siguiente:
 - Proponer la definición de los umbrales a partir de los cuales un detector o varios de ellos secuencialmente generen avisos y alarmas.
 - Acordar un procedimiento de gestión de los avisos generados por los DCC.
 - Proponer los criterios con los que deben instalarse DCC en la RFIG, atendiendo las diferentes configuraciones de la misma (velocidades, tipos de tráfico, presencia de túneles, etc.) y la repercusión de su fallo.

Al concluir los trabajos del grupo se realizará un informe final sobre sus trabajos, y adicionalmente se podrán elaborar los informes intermedios que el grupo considere necesarios, sobre los trabajos desarrollados y las conclusiones parciales que se hayan obtenido. En ellos, además del contenido del informe, se incluirán las aportaciones individuales que los integrantes del grupo estimen formular.

3. Fijar la duración de los trabajos en dos años, que podrán ser prorrogados mediante Resolución del director de la Agencia.
4. El director de la AESF designará un(a) Coordinador(a) que presidirá las reuniones y formulará los informes y propuestas del grupo previa deliberación en el mismo y un(a) secretario/a que realizará las funciones establecidas para el mismo en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
5. Las Subdirecciones Generales de Infraestructuras y de Coordinación de la Seguridad ferroviaria designarán cada hasta un máximo de dos representantes en este grupo de trabajo.
6. La dirección de la Agencia podrá designar a otras personas empleadas de la Agencia, o especialistas en la materia externas a ella, para que formen parte del grupo de trabajo. Asimismo, también podrá incorporar a empresas externas que realicen actividades de apoyo al grupo de trabajo.

³ Artículo 25.4 Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre.

7. En el documento de designación de Coordinador(a) y Secretario/a del grupo de trabajo se consignará el perfil de capacitación de ambos puestos, así como el requerido para el resto de los miembros designados por la AESF que participen en él.
8. La AESF invitará a formar parte del grupo de trabajo a las siguientes entidades y empresas, que podrán designar representantes con la cualificación suficiente de los diferentes departamentos involucrados en esta materia, si así lo consideran:
 - Administrador de infraestructuras ferroviarias, E.P.E. (ADIF) y Administrador de infraestructuras ferroviarias alta velocidad, E.P.E. (ADIF AV).
 - Renfe.

Los miembros del Grupo de Trabajo, o de las personas en quien deleguen, se reunirán con periodicidad trimestral. En cualquier caso, siempre que lo solicite cualquiera de las partes.

A las reuniones de dicho Grupo de trabajo se podrán incorporar, por acuerdo de las partes, aquellos técnicos cuya presencia se considere conveniente para el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas.

Madrid, 29 de diciembre de 2023
EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD FERROVIARIA

[Firmado en el original]

Pedro M^a Lekuona García.