

# **PROGRAMA 453N**

## **REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA**

### **1. DESCRIPCIÓN Y FINES**

La política ferroviaria en el conjunto de Europa está evolucionando hacia un sistema abierto y compartido entre muchos actores, cada uno de ellos con sus propias responsabilidades, y gobernado de acuerdo con un marco normativo común. El objetivo perseguido a medio o largo plazo es el de conseguir un sistema de transporte interconectado en áreas como la telemática, la ciberseguridad, la planificación de las operaciones, el seguimiento y localización y la emisión de billetes y liquidación de ingresos. Para ello que será necesario adaptar y ampliar las normas y herramientas actuales, para que se coordinen con las que se utilizarán para gestionar otros modos de transporte.

El sistema ferroviario español no es ajeno a esta transformación. Durante las últimas décadas la política de transportes europea ha ido adaptando el marco regulatorio del sector ferroviario mediante los denominados paquetes ferroviarios, el primero de los cuales data del año 2001 y el último, el Cuarto Paquete Ferroviario, de 2016.

El Paquete ferroviario actualmente de aplicación persigue dar el impulso definitivo a la creación del Espacio Ferroviario Único Europeo, y ello con los siguientes cuatro objetivos generales:

- Disponer de unas normas y homologaciones que permitan reducir los gastos administrativos para las compañías de ferrocarril y facilitar la entrada en el mercado a nuevos operadores.
- Llegar a una estructura organizativa que garantice a los administradores de infraestructura una total independencia operativa y financiera de los explotadores de los trenes.
- La apertura de los mercados nacionales de pasajeros a nuevos participantes y nuevos servicios.
- Mantener una mano de obra ferroviaria cualificada, permitiendo que los Estados miembros protejan mejor a los trabajadores cuando sean traspasados los contratos de servicio público a nuevos contratistas.

El desarrollo normativo europeo de este Cuarto Paquete se basa en dos pilares: el pilar técnico, destinado a la seguridad e interoperabilidad ferroviaria y a la Agencia Ferroviaria de la UE (EUAR, según sus siglas en inglés) y cuyo objetivo principal es permitir

un acceso más sencillo al mercado común europeo; y el pilar de mercado, habitualmente denominado como pilar de gobernanza o pilar político, que regula la liberalización del transporte interior de viajeros e incluye medidas sobre la gobernanza de los administradores ferroviarios y los holdings integrados verticalmente, con el fin de favorecer la transparencia.

Las normas europeas del Pilar Técnico se concretaron en mayo de 2016 mediante la aprobación de unas nuevas directivas de interoperabilidad y de seguridad (Directiva 2016/797/UE y Directiva 2016/798/UE, ambas de 11 de mayo), más el reglamento sobre la Agencia Ferroviaria de la UE (Reglamento UE 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo). Las dos directivas se han transpuesto a la normativa nacional mediante el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

Por otra parte, en diciembre de 2016 se publicaron las normas del pilar político que modificaban normas anteriores en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros: el Reglamento (UE) 2016/2338 y la Directiva 2016/2370/UE, ambas de 14 de diciembre. Esta última directiva, que incluye las disposiciones relativas a la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros, fue transpuesta al ordenamiento español mediante la modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Como resultado de esta regulación, a partir del 14 de diciembre de 2020 se abrió el acceso a la infraestructura para la realización del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en régimen de libre competencia.

Para la puesta en práctica de esta apertura, ADIF realizó en el año 2019 la preadjudicación de capacidad para tres corredores ferroviarios (Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Levante y Madrid-Toledo-Sevilla-Málaga), de acuerdo con tres paquetes de capacidad. Los preadjudicatarios fueron Renfe Viajeros, ILSA (Intermodalidad de Levante S.A.) y Ouigo (100 % de SNCF, que hasta septiembre de 2020 se denominaba Rielsfera).

En mayo de 2021 se inició el servicio comercial de Ouigo, inicialmente en el corredor entre Madrid y Barcelona, y está previsto que durante 2022 también ILSA inicie el servicio con la marca comercial Iryo.

En este escenario en transformación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (Agencia o AESF) debe realizar un papel crucial. La antigua directiva de seguridad, la Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril, estableció que, en cada Estado miembro, debía existir

una autoridad responsable encargada de regular y supervisar la seguridad ferroviaria, con la función de velar por que el resto de los actores aplique adecuadamente la normativa en materia de seguridad en desarrollo de sus correspondientes funciones en el sistema.

La Directiva 2004/49/CE, quedó derogada por la entrada en vigor de la nueva directiva de seguridad, la Directiva 2016/798/UE, que, como se ha dicho, ha sido transpuesta a la normativa nacional con el Real Decreto 929/2020. Entre otras novedades, la nueva normativa modifica el reparto de roles entre la agencia europea y las autoridades nacionales en lo relativo a la expedición de certificados de seguridad, autorizaciones de vehículos y autorizaciones previas de ERTMS, pero mantiene la obligación de que las autoridades nacionales de seguridad establezcan el marco reglamentario nacional y supervisen permanentemente el comportamiento de todas las partes afectadas.

A este respecto, hay que tener en cuenta la multitud de agentes que integran el sistema ferroviario, que se compone de una extensa red ferroviaria en la que se ofrece un amplio rango de servicios para viajeros y mercancías y en la que confluyen múltiples empresas prestadoras de los mismos.

Además de los administradores de infraestructura y las empresas ferroviarias, principales agentes del sistema y responsables plenos de la seguridad del sistema en lo que a cada uno de ellos le concierne, intervienen otros agentes: las entidades encargadas del mantenimiento, los fabricantes, los transportistas, los expedidores, los destinatarios, los cargadores, los descargadores, los llenadores de cisternas, los descargadores de cisternas, los prestadores de servicios de mantenimiento, los poseedores, los proveedores de servicios, los centros de formación y los centros de reconocimiento psicofísico del personal; cada uno de ellos con responsabilidades en lo que se refiere a sus productos, servicios y procedimientos.

En otro orden de cosas, el presente Programa presupuestario contribuye de manera indirecta al logro de varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): el ODS9 (Industria, Innovación e Infraestructura) y el ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles).

El programa 453N está relacionado de manera indirecta con el objetivo 9 en la medida que incide en el desarrollo de infraestructuras fiables sostenibles y de calidad. Ello es debido a que se encuentra entre las funciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, desarrolladas a través de este programa, la función de autorizar la entrada o puesta en servicio de los diferentes subsistemas estructurales del sistema ferroviario y autorizar la puesta en el mercado de los vehículos, así como comprobar que se mantienen

sus requisitos. Todo ello, de acuerdo con las especificaciones técnicas que garantizan la interoperabilidad ferroviaria.

El programa 453N también está relacionado indirectamente con el objetivo 11 (Ciudades y comunidades sostenibles), y, dentro de este, con la meta 11.2 (Transporte público), por la conexión entre la finalidad de esta meta y el papel realizado por la AESF dentro del sistema ferroviario. El propósito de la meta 11.2 es proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público. Por ello, está relacionada con las funciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria debido a que, en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General, corresponde a la AESF velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación, participar en el desarrollo del marco normativo y ejercer competencias en múltiples aspectos: el inicio del servicio de las infraestructuras, la entrada en el mercado de vehículos, los certificados y autorizaciones de seguridad, las licencias y títulos de conducción, los centros de personal y los centros de mantenimiento y entidades encargadas del mantenimiento del material rodante.

Por otra parte, el programa 453N contribuye al Plan Estratégico de Subvenciones concedidas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y sus organismos dependientes, PES 2022-2024, a través del Programa de becas Fulbright de la AESF.

## **2. ACTIVIDADES**

El programa 453N se corresponde íntegramente con la labor asignada a la AESF, cuyas funciones como autoridad responsable de la seguridad ferroviaria quedan definidas en su Estatuto.

Su misión fundamental es la de velar por el mantenimiento general de la seguridad operacional sobre la Red Ferroviaria de Interés General, mediante la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los diferentes actores en esta materia. Para ello, el Estatuto enumera actividades de diversa índole:

- Autorizar la puesta en servicio de vehículos y la entrada en servicio de los subsistemas estructurales (infraestructura, energía, equipos de control-mando y señalización y el material rodante en sí mismo).
- Supervisar el cumplimiento de los requisitos esenciales por los componentes de interoperabilidad.
- En coordinación con la EUAR, expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, así como supervisarlos posteriormente.

- Expedir, renovar, modificar o revocar las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura, así como supervisarlas posteriormente.
- Desarrollar el marco normativo de seguridad y supervisar su cumplimiento.
- Realizar el seguimiento de los objetivos y los niveles de seguridad.
- Organizar y gestionar el Registro Especial Ferroviario, así como supervisar la inscripción en las bases de datos relacionados con la seguridad del transporte ferroviario.
- Gestionar la homologación de los centros de formación y centros de reconocimiento psicofísico del personal ferroviario.
- Gestionar la homologación de los centros de mantenimiento, así como la certificación de las entidades encargadas de mantenimiento.
- Ejercer las competencias del MITMA en materia de personal ferroviario y, en particular, el otorgamiento de las licencias y títulos de conducción, el contenido de las pruebas de obtención de los títulos habilitantes, los contenidos mínimos de los programas de formación y las condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud personal.
- Ejercer las competencias del MITMA en materia de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Ejercer la potestad sancionadora en materia de seguridad ferroviaria.
- Asistir y participar en los grupos de trabajo de la EUAR y en otras organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con la seguridad o interoperabilidad del transporte ferroviario.

Las funciones que corresponde desarrollar a la AESF se pueden agrupar en varios ámbitos de actuación según la finalidad perseguida. Por un lado, se pueden distinguir las actividades que permitirán a la AESF dotarse paulatinamente de herramientas para el ejercicio de su actividad y, por otro, aquellas otras actividades propias de la labor que tiene encomendada. En los siguientes apartados se expondrá de una forma más detallada estas actuaciones de acuerdo con la siguiente estructura:

- Actuaciones de soporte, encaminadas a la mejora del funcionamiento interno de la AESF y a dotar de herramientas a la organización para facilitar su desempeño.
- Ejercicio de las competencias propias de carácter operativo.

- Desarrollo de actuaciones estratégicas a medio plazo.
- Actividades contenidas en el ámbito de seguridad ferroviaria.

Para facilitar la lectura de la presente Memoria, se incluye a continuación una relación de las siglas y acrónimos empleados a lo largo de la misma:

ADR .....	Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera
AESF o Agencia ....	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
ASFA.....	Anuncio de señales y frenado automático
CIAF .....	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios
EEM .....	Entidad encargada de mantenimiento
ERATV .....	Registro europeo de tipos autorizados de vehículos (en inglés European Register of Authorised Types of Vehicles)
ERTMS.....	Sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (en inglés European Rail Traffic Management System)
ETI .....	Especificación técnica de interoperabilidad
ETI OPE .....	ETI relativa al subsistema de explotación y gestión del tráfico
ETI PMR.....	ETI relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida
ETI TAF y TAP .....	ETI relativa a las aplicaciones telemáticas para servicios de mercancías y pasajeros
EUAR .....	Agencia ferroviaria de la Unión Europea (en inglés, European Union Agency for Railways)
FAPROVE .....	Asociación de propietarios y operadores de vagones de España
IFE .....	Instrucción Ferroviaria de Energía
IF ET RAM .....	Instrucción ferroviaria con las especificaciones técnicas de material rodante ferroviario de ancho métrico
IFI.....	Instrucción ferroviaria de infraestructura
IFMR .....	Instrucción ferroviaria de material rodante
LIF.....	Laboratorio de Interoperabilidad Ferroviaria

NTR.....	Norma técnica nacional
ODS .....	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OEP .....	Oferta de empleo público
OTIF.....	Organización intergubernamental para los transportes internacionales ferroviarios (en francés Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires)
RCF.....	Reglamento de circulación ferroviaria
RFIG .....	Red ferroviaria de interés general
RID.....	Apéndice C del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril, de 9 de mayo de 1980, según la redacción que figura en el Protocolo de modificación de 3 de junio de 1999 (COTIF). El citado COTIF es un acuerdo multilateral de estados partícipes del RID, en el que actualmente participan 50 estados.
RPT .....	Relación de puestos de trabajo
SEOPAN .....	Asociación de empresas constructoras y concesionarias de infraestructuras
SGS .....	Sistema de gestión de la seguridad
Shift2Rail.....	Iniciativa para el impulso de la investigación y el desarrollo en nuevas tecnologías del sector ferroviario

## 2.1. Actuaciones de soporte

Este conjunto de actuaciones agrupa a aquellas que propician tanto la mejora del funcionamiento interno de la AESF como la obtención de herramientas para facilitar sus funciones operativas y estratégicas. Durante el ejercicio 2023 la atención se centrará en las siguientes actividades:

- Promover la aprobación de un nuevo Estatuto de la AESF, con el propósito de conseguir la adaptación del marco jurídico de la AESF a la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

La adaptación se realizará preservando las actuales especialidades de la AESF en materia de personal, patrimonio, régimen presupuestario, contabilidad, control económico-financiero.

- Desarrollo de un sistema de gestión de competencias de la AESF, que permitirá delimitar las acciones formativas y las habilidades y competencias necesarias para el correcto desempeño de los puestos de la AESF.
- Proseguir con las actividades de formación del personal de la AESF.

Mediante la formación del personal la AESF debe impulsar que su plantilla adquiera progresivamente mayores niveles de competencia en determinadas especialidades.

Por ejemplo, la AESF es responsable de la convocatoria de exámenes y de la evaluación a los aspirantes en las pruebas para la obtención de la licencia y el diploma de maquinista, precisando para ello contar con personal adecuado capaz de formar parte los Tribunales. También, dentro de su obligación de supervisión, la AESF debe realizar regularmente auditorías a los centros de formación de personal ferroviario y a las empresas ferroviarias en materia de personal. Para que la AESF esté en condiciones de realizar estas funciones, con personal de la máxima cualificación, precisa disponer de maquinistas entre su personal propio, y ello exige que determinado personal asista a los cursos impartidos por alguno de los centros de formación homologados y, como cualquier otro aspirante, realice los exámenes para la obtención de la licencia.

Así mismo, la realización solvente de otras funciones requiere igualmente la formación específica por organismos especializados, tales como AENOR o la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, entre otros.

Lo anterior, sin olvidar que la creciente participación de la AESF en los grupos de trabajo constituidos a nivel europeo, ya sea para la discusión de aspectos normativos relacionados con la seguridad operacional y la interoperabilidad ferroviaria o para la participación conjunta en la emisión de certificados y en las labores de supervisión, exige cada vez más que el personal de la AESF mejore sus competencias en materia de idiomas.

- Cubrir progresivamente los puestos vacantes de la estructura, tanto con personal funcionario como con personal laboral, opción especialmente interesante para facilitar la incorporación de expertos del sector en los campos de mayor especialización técnica.

A estos efectos, la AESF ha aprobado durante 2022 el “Plan estratégico en materia de personal de la AESF”, en el que se tienen en cuenta, por una parte, las necesidades de personal para hacer frente a sus obligaciones propias como

autoridad nacional de seguridad, en un entorno liberalizado, y, por tanto, sobre un mayor número de agentes, de manera coordinada con otras autoridades nacionales de seguridad, y asumiendo la responsabilidad de supervisar de manera más intensa al sector. Por otra parte, el Plan hace una prognosis acerca del flujo de incorporaciones y de jubilaciones durante los próximos años y de la necesidad de creación de nuevas plazas.

En concreto, se contempla que en 2023 se refuercen las actuales unidades de la AESF mediante la creación en la RPT de nuevos puestos de diversos niveles y mediante la incorporación de personal de nuevo ingreso en las plazas no cubiertas por el personal previamente perteneciente a la administración.

Con esta ampliación se conseguirá reforzar la actividad de supervisión a los administradores de infraestructura, empresas ferroviarias y talleres y entidades encargadas del mantenimiento del material rodante, y las actividades de soporte asociadas a las actividades normativas y de gestión de las tasas y de los expedientes sancionadores

Otro objetivo para 2023 en materia de personal es la incorporación como personal laboral de personal experto en la conducción y la operación ferroviaria proveniente de ADIF / ADIF-AV y del grupo RENFE, de acuerdo con la disposición adicional tercera del Real Decreto 1072/2014, de creación de la AESF.

- Continuar con la formalización de los procedimientos de trabajo de las principales áreas de actividad de la AESF.
- Avanzar en la implantación de sistemas de gestión de la calidad de los servicios ofrecidos por la AESF.
- Definir un Plan Estratégico de TIC en la AESF, que permita establecer a medio plazo las prioridades para la contratación de herramientas informáticas que faciliten las tareas propias de la AESF.
- Consolidación de procesos de autoevaluación y auditoría interna en la AESF, buscando propuestas de mejora continua de sus actividades.
- Continuación con el Programa de Trabajo a Distancia.

## **2.2. Actuaciones operativas**

Dentro de este epígrafe se incluyen las actuaciones a desarrollar por la AESF en ejercicio de sus funciones propias:

- El desarrollo de la normativa legal y técnica en materia de seguridad operacional e interoperabilidad y la difusión al sector a través de la emisión de recomendaciones, notas técnicas y guías.
- La emisión de los documentos que permiten la actividad de ciertas entidades del sector: tramitación de licencias y de certificados de empresas ferroviarias, de eventuales modificaciones de la autorización de seguridad de los administradores de infraestructura, de certificación de las entidades encargadas de mantenimiento, de homologación de centros de mantenimiento y de centros de personal ferroviario; la gestión de los expedientes sobre la autorización de puesta en servicio de líneas y sobre la puesta en el mercado de vehículos y la modificación de estos; la autorización de cursos de formación y la realización de exámenes y la emisión de licencias de maquinistas .
- La supervisión del cumplimiento del marco normativo por parte de los agentes del sistema.

Corresponde a la AESF vigilar la adecuada distribución de responsabilidades en materia de seguridad entre los agentes que integran el mercado ferroviario. La AESF ha establecido sus criterios básicos de supervisión en el documento denominado “Estrategia de Supervisión”, que está disponible en su web.

El carácter independiente de la AESF y su función de supervisión sobre el sector permite a la Agencia contemplar el conjunto del sistema desde una perspectiva global, que combina el resultado de la actividad de inspección del sistema, las evaluaciones realizadas con motivo de la emisión o renovación de los certificados y homologaciones, el seguimiento de la accidentalidad y las denuncias y alertas emitidas en el sector.

Las prioridades de supervisión durante 2023 son las siguientes:

- Auditorías totales o parciales de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructura y de empresas ferroviarias, y a los sistemas de gestión de mantenimiento de las EEM, e inspecciones in situ a estas mismas entidades.
- Inspecciones anuales y de renovación a los centros de personal: centros médicos y centros de formación.
- Supervisión sobre el sistema global, que consistirán en la aplicación y desarrollo de la Estrategia de Supervisión de la AESF y su comunicación al

sector, en el seguimiento de la evolución de la accidentalidad, de las recomendaciones de la CIAF y de denuncias sobre seguridad, y en la revisión de los informes anuales de las entidades ferroviarias y la elaboración y envío a la Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria del informe anual de la AESF.

Se exponen de manera más detallada en los párrafos siguientes las labores de supervisión que se llevarán a cabo respecto a los administradores de infraestructura, a las empresas ferroviarias y a otras entidades del sector.

### **Supervisión de los administradores de infraestructura**

- Auditorías parciales de los SGS de ADIF, ADIF-AV y de LFP S.A.
- Auditorías e inspecciones específicas para seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de la CIAF cuyo implementador final es un administrador de infraestructura.
- Campaña de acompañamiento en las inspecciones realizadas por ADIF y ADIF-AV dentro de su Plan Anual de Seguridad en la Circulación para vigilancia de sus propias actividades.
- Visitas informativas para conocimiento de la RFIG y sus instalaciones, e inspecciones según evolución de los sucesos de seguridad en la RFIG.
- Seguimiento del cierre de puntos pendientes de los expedientes de puesta en servicio de líneas de los años anteriores.
- Continuación de los trabajos de revisión progresiva de los SGS de los Puertos, actividad que se está llevando a cabo en años sucesivos.

### **Supervisión de las empresas ferroviarias.**

- Reuniones internas de coordinación de las diferentes acciones de supervisión de las distintas unidades de la AESF.
- Seguimiento del cumplimiento de los condicionados incluidos en los certificados de seguridad de las diferentes empresas ferroviarias que están operando.
- Auditorías acerca de la aplicación de los SGS de las empresas ferroviarias, ya sea mediante auditorías y visitas, o mediante petición de evidencias del cumplimiento de sus propios procedimientos.
- Inspecciones in situ a empresas ferroviarias.

- Inspecciones o auditorías conjuntas con las autoridades de seguridad de países limítrofes (Francia o Portugal).
- Peticiones puntuales de información o planes de acción sobre aspectos concretos de la seguridad.
- Análisis del nivel global de la seguridad de las empresas ferroviarias.
- Seguimiento de la actividad realizada por los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, mediante la recepción y análisis de los informes anuales conforme a la Orden FOM/2924/2006.

A partir de los resultados obtenidos en las diferentes actividades anteriores, se pondrán en marcha campañas sobre aspectos específicos de la seguridad en aquellos casos en los que se considere conveniente un seguimiento más exhaustivo.

#### **Supervisión a otras entidades del sector**

- Inspecciones anuales a Centros de Mantenimiento de material rodante.
- Auditorías a entidades encargadas de mantenimiento certificadas de vagones, tanto periódicas, como para la comprobación del cierre de puntos pendientes del proceso de certificación.
- Inspecciones anuales a los centros médicos.
- Inspección a los centros de formación de personal ferroviario en relación con los cursos de formación.
- Supervisión a los organismos evaluadores de la conformidad y seguridad operacional.

#### **Actividad sancionadora**

Se continuará con la tramitación de expedientes sancionadores que se derivan de las acciones de supervisión o denuncia, en desarrollo de la potestad sancionadora asignada a la AESF en la Ley del Sector Ferroviario.

#### **Actividades de difusión**

- Difusión de notas de prensa, información relevante y normativa ferroviaria.
- Actualización, mantenimiento y mejora de la página web.
- Actividades de divulgación, impartiendo formación al sector sobre normativa o aspectos de seguridad.

- Respuestas a consultas recibidas a través de la web de la AESF y gestión de consultas y denuncias recibidas.
- Consolidación de las reuniones de retorno de experiencia con los agentes del sector.
- Reuniones periódicas con agrupaciones que representan a entidades afines al sector, tales como SEOPAN, FAPROVE o asociaciones de ferrocarriles históricos.
- Difusión de alertas de seguridad recibidas a través de los sistemas establecidos por la EUAR o a través de otras entidades.
- Empezar acciones dirigidas a formar una cultura social de la seguridad en los entornos ferroviarios.

### **2.3. Actuaciones estratégicas y de impulso de la seguridad**

La AESF participa en varias actividades que afectan al sector de manera global y cuyos frutos se sitúan en el horizonte del medio plazo:

- Impulsar la aprobación de planes anuales de seguridad, conforme al artículo 9 del Real Decreto 929/2020.
- Realización de estudios técnicos específicos sobre aspectos concretos de seguridad (digitalización y uso de big data aplicado a la seguridad, seguridad en túneles, etc).
- Fomentar mejoras del subsistema de control, mando y señalización en la RFIG.
- Continuación de las acciones relacionadas con la medicina y psicología ferroviaria: redacción de fichas interpretativas de requisitos médicos, seminarios divulgativos y definición de especificaciones funcionales de herramienta de comunicación de certificados psicofísicos.
- Coordinación institucional con otras entidades relacionadas con el sector, tales como la CIAF, ENAC, CNMC, entre otras, y participar en la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.
- Fomento de la aplicación de las ETI y el desarrollo de la interoperabilidad: coordinación del despliegue en España de la ETI relativa a las aplicaciones telemáticas para servicios de mercancías y pasajeros (ETI TAF y TAP), actuando la AESF como punto de contacto nacional.

- Acciones de divulgación, difusión y explicación al sector para la aplicación del futuro nuevo método común de seguridad de evaluación del nivel de seguridad y del nivel de desempeño.
- Representación en los grupos de trabajo sobre seguridad operacional e interoperabilidad constituidos en la EUAR, en la Comisión Europea, en Shift2Rail y en OTIF.

### **3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN**

El Programa se gestiona íntegramente por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de acuerdo con el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.

### **4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO**

En este apartado se relacionan los indicadores de seguimiento de resultados de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para 2023.

OBJETIVO / ACTIVIDAD					
1. Propiciar la mejora del funcionamiento interno de la AESF y la obtención de herramientas para facilitar sus funciones operativas y estratégicas					

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
<b>De resultados</b>					
— Actividades de formación del personal de la AESF ( <b>nº cursos impartidos en la AESF</b> )	6	6	6	6	25
— Preparación de procedimientos de trabajo ( <b>nº documentos del Sistema de Gestión redactados</b> )	4	16	4	6	4
— Implementación de aplicaciones informáticas de gestión para ampliar la independencia de la Agencia ( <b>nº de aplicaciones implantadas</b> )	2	2	1	1	1

OBJETIVO / ACTIVIDAD					
2. Contribuir al desarrollo normativo y a la regulación en materia de seguridad e interoperabilidad					

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
<b>De resultados</b>					
— Emisión de recomendaciones técnicas y guías ( <b>nº</b> )	Según necesidad	5	Según necesidad	7	Según necesidad
— Emisión de notas técnicas y de resoluciones para facilitar la interpretación y aplicación normativa en materia de seguridad ( <b>número de notas técnicas y resoluciones</b> )	-	-	Según necesidad	9	Según necesidad
— Expedientes sancionadores ( <b>nº</b> )	Según necesidad	900	Según necesidad	1000	Según necesidad

**OBJETIVO / ACTIVIDAD**

**3. Emisión de licencias, autorizaciones, certificados u homologaciones requeridos por los diferentes elementos y organizaciones del sector ferroviario para su incorporación al sector**

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
<b>De resultados</b>					
— Emisión de licencias de empresas ferroviarias ( <b>número de licencias nuevas, ampliaciones o renovaciones emitidas</b> ).	-	-	(Según demanda) Previsto 4	9	(Según demanda) Previsto 4
— Emisión de certificados de seguridad de empresas ferroviarias (nuevos, ampliaciones o renovaciones) ( <b>número de certificados nuevos, ampliaciones o renovaciones emitidas</b> ).	-	-	(Según demanda) Previsto 4	12	(Según demanda) Previsto 6
— Emisión de las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura (nuevas, ampliaciones o renovaciones) ( <b>nº de autorizaciones de seguridad emitidas</b> ).	0	0	0	1	0
— Certificación de función de mantenimiento de entidades encargadas de mantenimiento de vagones (certificado para EEM o para funciones delegables) ( <b>número de funciones de mantenimiento delegables incluidas en los certificados</b> ).	-	-	(Según demanda) Previsto 35	43	(Según demanda) Previsto 35
— Homologación de centros de mantenimiento de material rodante (nuevo centro o ampliación) ( <b>número de homologaciones emitidas</b> ).	-	-	(Según demanda) Previsto 5	0	(Según demanda) Previsto 0
<i>Nota: Durante 2022 no se han emitido nuevas homologaciones, y, de acuerdo con la Orden TMA 404/2022, ya no será posible emitir en el futuro nuevas homologaciones ni habilitaciones conforme a la Orden FOM 233/2006.</i>					
— Homologación de centros de formación de personal ferroviario (ampliación de instalaciones y expedientes de altas y bajas del personal docente) ( <b>número de expedientes tramitados</b> ).	-		(Según demanda) Previsto 5	120	(Según demanda) Previsto 20

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
— Homologación de centros médicos de personal ferroviario (centros nuevos, renovación, ampliación de instalaciones y expedientes de altas y bajas del personal sanitario) <b>(número de expedientes tramitados)</b>	-		(Según demanda) Previsto 7	30	(Según demanda) Previsto 5
— Autorización de puesta en servicio de líneas y de conformidad con los cambios de las condiciones de explotación <b>(expedientes autorizados)</b>	-	-	(Según demanda) Previsto 10	30	(Según demanda) Previsto 15
— Autorización de cursos de formación de maquinistas y exámenes de maquinistas <b>(número de cursos de maquinistas aprobados)</b>	-	-	(Según demanda) Previsto 20	30	(Según demanda) Previsto 20
— Realización de exámenes de maquinistas <b>(nº exámenes convocados)</b>	-	-	2	2	2
— Realización de exámenes de Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril <b>(nº exámenes convocados)</b>	2	2	2	2	2

OBJETIVO / ACTIVIDAD
<b>4. Realización de las labores generales de supervisión</b>

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
<b>De resultados</b>					
— Publicación del Plan de Acción (nº)	1	1	1	1	1
— Informe anual de la AESF a la Agencia Ferroviaria Europea, y revisión de los informes anuales (nº)	1	1	1	1	1
— Seguimiento periódico de la accidentalidad ( <b>realización del seguimiento</b> )	-	-	Sí	Sí	Sí
— Seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de la CIAF o con las denuncias recibidas sobre seguridad ( <b>realización del seguimiento</b> )	-	-	Sí	Sí	Sí

OBJETIVO / ACTIVIDAD
<b>5. Supervisión de los administradores de infraestructura</b>

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
<b>De resultados</b>					
— Auditoria del SGS de un administrador de infraestructura (auditoría total o parcial) (nº de auditorías iniciadas o en ejecución)	18	13	15	22	15
— Revisión progresiva de los SGS de los puertos (nº de puertos afectados por la revisión de su SGS - revisiones finalizadas o en ejecución)	-	-	4	4	4

**OBJETIVO / ACTIVIDAD**

**6. Supervisión de las empresas ferroviarias**

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
<b>De resultados</b>					
— Auditorías de la aplicación de los SGS de las empresas ferroviarias (supervisión total o parcial) (nº)	6	12	10	10	10
— Inspecciones in situ a empresas ferroviarias con medios propios (nº)	20	77	65	120	130
— Inspecciones o auditorías conjuntas con las autoridades de seguridad de países limítrofes (Francia o Portugal) (nº)	Nueva	Nueva	Nueva	Nueva	1
— Peticiones puntuales de información o planes de acción sobre aspectos concretos de la seguridad (nº)	Nueva	Nueva	Nueva	Nueva	2
— Análisis del nivel global de la seguridad de empresas ferroviarias (conjunto de fichas particularizadas para cada empresa) (nº)	Nueva	Nueva	Nueva	Nueva	1

OBJETIVO / ACTIVIDAD
<b>7. Supervisión a otras entidades del sector</b>

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
<b>De resultados</b>					
— Inspecciones in situ a centros de mantenimiento de material rodante (nº de centros auditados)	-	-	60	85	95
— Auditorías a entidades encargadas de mantenimiento certificadas de vagones (para renovación o seguimiento de puntos pendientes de cierre en el proceso de certificación) (nº de auditorías realizadas)	-	-	20	21	45
— Inspección en relación con los centros de formación (nº de inspecciones realizadas)	-	-	25	17	17
— Inspección en relación con los centros médicos (nº de inspecciones realizadas)	-	-	20	25	25

OBJETIVO / ACTIVIDAD
<b>8. Impulso de la seguridad</b>

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
<b>De resultados</b>					
— Representación en grupos de trabajo europeos	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
— Preparación de la implantación a nivel europeo del Pilar Técnico del 4º Paquete Ferroviario	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
— Programa UE de hermanamiento ferroviario con otros países	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí