



MINISTERIO
DE FOMENTO

Autoridad Nacional de Seguridad
Ferroviaria de España

Informe anual

(artº 18 Directiva 49/2004)

2011

(Actuaciones hasta el 31 de diciembre de 2010)





Autoridad Nacional de Seguridad

Informe anual

2011

ÍNDICE

A.1. CONTENIDO DEL INFORME,	4
A.2. RESUMEN EN INGLÉS,	6
B. ASPECTOS GENERALES,	8
D. EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA,	15
E. PRINCIPALES CAMBIOS EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN,	28
F. EVOLUCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y DE LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD,	29
G. SUPERVISIÓN DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE LA INFRAESTRUCTURA,	33
H. INFORME SOBRE LA APLICACIÓN DE LOS MCS PARA EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS,	35
I. CONCLUSIONES DE LA NSA – PRIORIDADES,	37
J. FUENTES DE INFORMACIÓN,	39
K. ANEXOS,	40

A.1. CONTENIDO DEL INFORME

Este informe ha sido elaborado por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, que ejerce actualmente las competencias de Autoridad Nacional de Seguridad en España, conforme a lo establecido en la Legislación Vigente.

Con él se pretende dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 18 de la Directiva 2004/49 de seguridad ferroviaria:

“Cada año, la autoridad responsable de la seguridad publicará un informe anual sobre sus actividades del año anterior y lo remitirá a la Agencia el 30 de septiembre a más tardar. El informe contendrá información sobre:

- a) la evolución de la seguridad ferroviaria, incluido, para cada Estado miembro, un inventario de los ICS recogidos en el anexo I;*
- b) cambios importantes en la legislación y la reglamentación relativas a la seguridad ferroviaria;*
- c) el desarrollo de la certificación de la seguridad y de la autorización de seguridad;*
- d) los resultados y la experiencia de la supervisión de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias.*

La información contenida en este informe refleja la situación al final del ejercicio 2010, es decir, **hasta el 31 de diciembre de 2010**.

El presente informe **recoge la información relativa a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)¹ administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y por TP Ferro²** así como a los servicios y actividades que se presten sobre la misma. Se excluyen del ámbito de aplicación de este informe:

- a) los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril ligero,
- b) las redes cuya explotación se realice funcionalmente separada de la RFIG administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o del resto de los sistemas ferroviarios españoles y que sólo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de pasajeros urbanos, suburbanos, locales o autonómicos, así como las empresas ferroviarias que sólo operan en este tipo de redes,
- c) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada para uso exclusivo del dueño de la infraestructura para sus propias operaciones de carga.

Se excluye también la red ferroviaria de ancho métrico de titularidad estatal administrada por FEVE (red de ancho métrico) que, aunque integrada en la RFIG, no se considera incluida en el ámbito de la Directiva 2001/12/CE y que

¹ Definida según la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, Art. 4.

² Tramo situado en el territorio español de la Sección Internacional situada entre Figueres y Perpiñán.

según, el ordenamiento jurídico nacional, requiere la aprobación de un reglamento específico.

A.2. RESUMEN EN INGLÉS

This report has been prepared by the “*Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias*”, within the Ministry of Transport, who is the current entity in charge of the Spanish National Safety Authority functions, in accordance with the provisions set up in the legislation in force.

Nevertheless, it is a temporary measure. In the 28/2006 Act (State Agencies for the improvement of public services Law, 18th of July), has been foreseeing the creation of the **Land Transports Safety Agency**, who will adopt the National Safety Authority competencies as a final measure.

For the next years, the organizational priorities in regards to safety are the consolidation of the National Safety Authority structure, reinforcing its increasing role in the national railway sector and its participation on the different national and international forums.

Other action priorities, for the next years, are the following:

- After checking the process followed until now in Spain for the issue of safety certificates and authorisations, continue with its full adaptation to the European regulation by means of the development of different procedures. Some of them are indicated below:
 - Procedure for obtaining of railway safety certificates and authorisations.
 - Procedure for the evaluation of railway safety certificates and authorisations.
 - Procedure for the supervision and audit, by the NSA, to railway undertakings and infrastructure managers with safety certificates and authorisations, respectively.
- Modify the processes followed for the placing in service of rolling stock.
- Ensure that the maintenance of the railway vehicles is carried out suitably. This can be achieved through a better surveillance of the rolling stock maintenance workshops and with the inclusion, within the national legal framework, of the figure ‘entity in charge of maintenance’.
- Carry on with the plans for the level crossing elimination or their protection, as well as the fencing and the elimination of improper access points to the track, since they represent the main percentage of accidents involving rolling stock.
- After an accident, monitor the compliance of the safety recommendations of NIB, as well as incorporate the experiences of incidents and accidents into the procedures of the Railway Undertaking.
- Promote the progressive implementation of the Common Safety Methods of risk analysis, through regulatory and diffusion measures.
- Promote the safety culture through active involvement in the different European Working Groups -particularly in the European Railway Agency- and the dissemination of its results to the national railway sector.

Moreover, regarding the accidents, the measures must be aimed at providing a downward and positive trend in relation to the quantity of accidents and incidents than happen in the national railways network.

B. ASPECTOS GENERALES

1. INTRODUCCIÓN AL INFORME

Según se establece en la Directiva 2004/49 de Seguridad Ferroviaria, la Autoridad Nacional de Seguridad debe elaborar anualmente un informe que será remitido a la Agencia Ferroviaria Europea con el objeto de que:

- Sirva de información básica a la Agencia para la redacción del informe bianual sobre seguridad.
- Sea publicado por la Agencia Europea en su sitio web.

El informe, por tanto, está dirigido a los distintos actores del sector ferroviario y al público en general a través de la difusión que la Agencia Ferroviaria Europea realiza del mismo.

Para la elaboración de este informe por parte de la Autoridad Nacional de Seguridad, esta misma Directiva establece que:

"Todos los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias presentarán a la autoridad responsable de la seguridad, antes del 30 de junio de cada año, un informe anual de seguridad relativo al año civil anterior."

Por lo tanto, a través de estos informes, los distintos actores del sistema ferroviario nacional deben transmitir la información que se solicita en la Directiva 2004/49.

A fecha 31 de diciembre de 2010, la legislación básica nacional aplicable era:

- La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- El Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, que desarrolla la ley anterior.
- El Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.
- El Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.

De acuerdo con estas normas, las funciones de Autoridad Nacional de Seguridad recaen actualmente en la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

Por otro lado, a la hora de recopilar datos para la elaboración de este informe, se han detectado varios problemas que, se pretende, sean resueltos en ediciones posteriores de este documento, como por ejemplo:

- la experiencia de las empresas proporcionando la información a través de sus informes anuales todavía es limitada.
- la persistencia de definiciones de indicadores no totalmente concordantes (Regulación 91/2003 y Anexo I de la Directiva 2004/49).

2. INFORMACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA (ANEXO A)

2.1. LA RED

La Red Ferroviaria de Interés General española en ancho estándar UIC e ibérico es administrada por la entidad pública empresarial ADIF, con la excepción de un pequeño tramo fronterizo administrado por TP Ferro.

En virtud del contrato de concesión hispano-francés, se le han asignado las competencias de administrador de la infraestructura a la empresa concesionaria TP Ferro. Esta empresa ha sido responsable de la construcción y será responsable del mantenimiento y gestión del tráfico de un tramo fronterizo de línea situado entre Figueres y Perpiñán (la denominada 'Sección internacional'), de los que 19,8 km se sitúan en el Estado español, y por tanto, inscritos en la RFIG.

El **Anexo A.1** recoge diferentes mapas de la red. Para más detalle, se pueden consultar las **Declaraciones de la Red**, elaboradas por ADIF y TP Ferro, disponibles en las siguientes direcciones:

http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/declaracion_de_la_red.shtml

<http://www.tpferro.com/sites/default/files/Declaracion-de-Red-TPFERRO-2011.pdf>

La Declaración es el documento que los administradores de infraestructuras ofrecen a las Empresas Ferroviarias y demás candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la red, garantizando la transparencia y el acceso no discriminatorio.

2.2. LISTA DE EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE LA INFRAESTRUCTURA

2.2.1. Administradores de Infraestructura

- ADIF
- TP Ferro

2.2.2. Empresas ferroviarias

Con fecha 31 de diciembre de 2010, disponían de certificado de seguridad las siguientes empresas:

- RENFE Operadora

- Continental Rail
- Acciona Rail Services
- Comsa Rail Transport
- Tracción Rail
- English Welsh and Scottish Railway International Ltd. (EWSI)
- Logitren Ferroviaria, S.A.U.
- Société Nationale des Chemins de Fer Français

En el **anexo A.2** se recogen los principales datos de estas empresas, a las cuales aplica la Directiva de Seguridad.

Además de éstas, a finales del año 2010, las siguientes empresas contaban con licencia de empresa ferroviaria, aunque no disponían de certificado de seguridad (por no haber manifestado interés en disponerlo para iniciar operaciones o por encontrarse en trámites):

- Activa Rail, S.A.
- Eusko Trenbideak – FF.CC. Vascos S.A.
- Arcelormittal Siderail, S.A.
- FESUR – Ferrocarriles del Suroeste, S.A.
- FGC Mobilitat, S.A.
- Alsa Ferrocarril, S.A.U.
- Guinovart Rail, S.A.

C. ASPECTOS ORGANIZATIVOS

1. INTRODUCCIÓN A LA ORGANIZACIÓN

Dentro del Gobierno de España, el Ministerio de Fomento es el departamento responsable del conjunto del sector ferroviario. Según la Ley 39/2003 de 17 de diciembre, del Sector Ferroviario, sus principales competencias son:

- la planificación estratégica del sector ferroviario, tanto de las infraestructuras como de la oferta de servicios.
- la ordenación general y la regulación del sistema ferroviario, en especial todo lo relacionado con la seguridad e interoperabilidad y con las relaciones entre los agentes del sector.
- la definición de objetivos y la supervisión de la actividad de las entidades públicas empresariales ferroviarias, ADIF y RENFE, así como de su sistema de financiación.

Para mayor información acerca de sus competencias y estructura es posible consultar la dirección: www.fomento.es

Dentro de la estructura del Ministerio de Fomento, corresponde a la **Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias** el ejercicio de las competencias en materia ferroviaria.

Entre otras funciones, a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias le corresponde transitoriamente el ejercicio de las funciones objeto de este informe. En concreto, según el Real Decreto 30/2011, de 14 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, se le asignan las siguientes funciones:

e) La elaboración de los proyectos de disposiciones de carácter general relativos a las infraestructuras ferroviarias, a las condiciones de circulación, a la seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario, a las condiciones y requisitos del material rodante y al personal ferroviario relacionado con la seguridad.

f) El ejercicio de las competencias que corresponden al Ministerio de Fomento en materia de interoperabilidad y seguridad en la circulación ferroviaria en todo lo relativo a infraestructuras, sistemas de seguridad, material rodante, centros de mantenimiento del mismo, personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria y centros de formación y de reconocimiento médico de dicho personal.

h) La representación del Ministerio de Fomento en los organismos internacionales y de la Unión Europea relacionados con las infraestructuras ferroviarias, la interoperabilidad y la seguridad en la circulación ferroviaria y la participación en los órganos de coordinación y gestión de los corredores ferroviarios europeos.

En el **anexo B.1** se incluye un organigrama de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Transitoriamente, mientras se culmina la creación de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre, a la que se le asignarán las funciones de Autoridad Nacional de Seguridad, dichas competencias son ejercidas por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Su personal es de unas 260 personas (incluyendo todo el personal de la Dirección General encargado de competencias no relacionadas a la ANS).

Adicionalmente, y para actividades relacionadas con las funciones de ANS, se dispone de unas 30 personas adicionales de otras empresas y organizaciones, prestando apoyo a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

2. RELACIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD CON OTROS ÓRGANOS NACIONALES.

En el año 2010, además de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, los principales actores del sistema ferroviario han sido:

▪ Dirección General de Transportes Terrestres

Dependiente del Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, en materia ferroviaria, se encarga de la emisión de las licencias de empresa ferroviaria.

▪ Comité de Regulación Ferroviaria

Es el organismo regulador del sector ferroviario. Es un órgano colegiado adscrito a la Subsecretaría del Ministerio de Fomento. Está compuesto por funcionarios del Ministerio de Fomento y tiene como principales misiones:

- Salvaguardar la pluralidad de la oferta ferroviaria.
- Garantizar la igualdad de todos los operadores en las condiciones de acceso al mercado.
- Resolver los conflictos entre el ADIF y las empresas ferroviarias.

Para mayor información acerca de sus competencias y estructura es posible consultar la dirección:

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGADOS/CRF/

- **Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios**

En el año 2007 se creó la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (CIAF), como órgano adscrito al Ministerio de Fomento³, pero independiente de la Autoridad Nacional de Seguridad, de ADIF y de las empresas operadoras, tal y como se recoge en el R.D. 810/2007, y ajustándose totalmente a lo establecido en la Directiva 2004/49.

- **ADIF**

El administrador de infraestructuras ferroviarias ADIF fue creado por la Ley 39/2003 de 17 de diciembre, del Sector Ferroviario. Los estatutos del ADIF se establecieron en el R.D. 2395/2004 de 30 de diciembre de 2004. Su actividad comenzó el 1 de enero de 2005. ADIF es una entidad pública empresarial, con autonomía de gestión dentro de los límites establecidos por su normativa y está adscrito al Ministerio de Fomento. Tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio. Su objeto principal es la administración y construcción de infraestructuras ferroviarias.

ADIF administra la red ferroviaria de interés general (RFIG), a excepción de la que depende de FEVE y el tramo perteneciente a la 'Sección internacional' gestionado por el administrador de infraestructuras TP Ferro. Además de administrador (explotación y mantenimiento) de las infraestructuras ferroviarias antes citadas, es responsable de la construcción de las líneas que le encomiende el Estado, bien con cargo a sus propios recursos, si son de su titularidad, o bien con cargo a los presupuestos del Estado, si son titularidad de éste.

Para mayor información acerca de sus competencias y estructura es posible consultar la dirección: www.adif.es

- **TP Ferro**

La empresa TP Ferro es la concesionaria de la nueva línea de alta velocidad entre España y Francia por una duración de 53 años. Esta concesión aprobada por el Reino de España y la República Francesa en 2003 y rubricada a través del contrato de concesión el 17 de Febrero 2004 (BOE 175 de 21/7/2004), autoriza a TP Ferro a actuar como Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, de acuerdo con la Directiva 2001/14/CE y con lo establecido en las normas y especificaciones legales aplicables en el territorio de ambos estados Concedentes, de la "Sección Internacional" objeto de la concesión. Su actividad comenzó el 19 de diciembre de 2010.

Para mayor información acerca de sus competencias y estructura es posible consultar la dirección: www.tpferro.com

³ Según lo establecido en el Real Decreto 638/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, dicho organismo pasa a quedar adscrito al Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Transportes.

- **RENFE-Operadora**

La actual empresa RENFE-Operadora fue creada por la Ley 39/2003 de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, como entidad pública empresarial. Los estatutos de RENFE se establecieron en el R.D. 2396/2004, de 30 de diciembre de 2004. Su actividad comenzó el 1 de enero de 2005.

RENFE-Operadora fue creada por segregación de las unidades de negocio prestadoras de servicio ferroviario y otras actividades comerciales de la anterior empresa ferroviaria.

RENFE-Operadora es una entidad pública empresarial, con autonomía de gestión dentro de los límites establecidos por su normativa y está adscrita al Ministerio de Fomento. Tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio. Su objeto es la prestación de servicios ferroviarios de viajeros y mercancías y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario.

Para mayor información acerca de sus competencias y estructura es posible consultar la dirección: www.renfe.es

- **Otras empresas operadoras**

Como consecuencia de la liberalización del transporte de mercancías, paulatinamente se están incorporando nuevos operadores al sector ferroviario. Durante el periodo comprendido entre 2006 y 2009, además de RENFE-Operadora, cinco empresas obtuvieron el preceptivo certificado de seguridad. En el año 2010 se han emitido dos certificados de seguridad a otras empresas ferroviarias.

En el **Anexo B.2** se incluye un organigrama que recoge las relaciones entre los principales actores del sistema.

D. EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA

1. INICIATIVAS PARA MANTENER/MEJORAR LA SEGURIDAD

1.1. POLÍTICAS GENERALES DE MEJORA DE LA SEGURIDAD

El marco de referencia en materia de infraestructuras y transporte en España es el **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)**, aprobado por el Gobierno el 15 de julio de 2005.

Dentro de sus objetivos básicos se encuentra expresamente mejorar los ya altos niveles de seguridad del transporte ferroviario, con especial atención a la supresión y mejora de la seguridad de los pasos a nivel.

De acuerdo con los objetivos del PEIT, las principales **líneas de actuación del Ministerio de Fomento en materia de seguridad** desarrolladas durante el año 2010 son continuación de las actividades iniciadas en ejercicios anteriores que tienen un horizonte de realización a medio plazo:

- **Plan de Seguridad de Pasos a Nivel 2005-2012**, con una inversión prevista de 1.080 M€ y con el objetivo de:
 - Suprimir más del 50% de los 3.764 pasos públicos en servicio (incluyendo la red de FEVE, que no es objeto de este informe)
 - Mejorar el sistema de protección de los restantes
- **Plan Estratégico de Adif 2006-2010**, que tiene como objetivo en el ámbito de la seguridad reducir en un 60% el índice de frecuencia de accidentes de trenes imputables a la infraestructura, respecto a la media anual de la legislatura anterior.

Para lograr este objetivo, se viene desarrollando el **Programa de Actuaciones para la Mejora de la Seguridad y Funcionalidad de la Red** que, en el marco temporal del Plan Estratégico, tiene unas inversiones previstas de 638 M€.

- Implantación del sistema **ASFA Digital**, habiéndose aprobado la realización de pruebas en 2.500 km con su prototipo y habiéndose adjudicado la fabricación, suministro y montaje de 2.650 equipos.
- **Plan Estratégico de Seguridad de RENFE-Operadora 2006-2010**, con el objetivo de reducir la Tasa de Riesgo Admisible (TRA) a 0,030 accidentes / millón de kilómetros recorridos frente a los 0,075 de 2005 (en la anterior legislatura la media fue de 0,78). Las inversiones previstas son de 291 M€.

1.2. OTRAS ACTUACIONES DE MEJORA DE LA SEGURIDAD

Además de la implementación de las grandes líneas estratégicas señaladas en el punto anterior, durante el año 2010 se han realizado otras actuaciones específicas, centradas en resolver problemas concretos derivados de la accidentalidad y de la investigación llevada a cabo de los sucesos acaecidos.

1.2.1. Actuaciones llevadas a cabo por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif.

- **PLAN ANUAL DE SEGURIDAD 2010.** Tiene como finalidad la mejora continua de los niveles de seguridad en la Red Ferroviaria de Interés General y se configura como la herramienta proactiva más importante del sistema de seguridad de ADIF.

Los objetivos principales del plan anual de Seguridad 2010 fueron:

- Evitar los accidentes e incidentes.
- Desarrollar cronológicamente dentro de cada año las acciones del Plan Estratégico de Adif.
- Comprometer a todos los organismos de la empresa en la eliminación progresiva de la accidentabilidad e incidentabilidad.
- Detectar y corregir las actuaciones no reglamentarias, operaciones incorrectas, prácticas inseguras y las posibles anomalías en el estado de las instalaciones.
- Determinar el nivel anual de accidentabilidad, con el fin de cuantificar el indicador-objetivo establecido en el Plan Estratégico, ayudando en la mejora continua de los niveles de seguridad en la RFIG administrada por Adif.

En relación al grado de cumplimiento de las acciones que contemplaba el Plan Anual de Seguridad 2010, se ha alcanzado prácticamente el 100%, reduciéndose la accidentabilidad por debajo de los indicadores objetivos establecidos, con la excepción de los accidentes graves asignados a ADIF (2 sucesos ocurridos en 2010, frente a un objetivo de 1).

1.2.2. Actuaciones llevadas a cabo por las empresas ferroviarias

De manera general, las empresas ferroviarias en España articulan la seguridad a través de:

- Aprobación por los órganos de dirección de la empresa de su política de seguridad.
- Un plan estratégico de seguridad en la circulación, dirigido a la reducción continua de los niveles de riesgo.
- Un plan anual de seguridad en la circulación, que principalmente determina los objetivos anuales de inspecciones de operaciones, es decir, intensidad y número de los controles a realizar:
 - Realización de inspecciones de seguridad, visitas de seguridad y acompañamientos de seguridad.
 - Realización de controles de consumo de alcohol y de sustancias psicoactivas o drogas de abuso.

- La realización de inspecciones y auditorías sobre los vehículos.
- Establecer una serie de orientaciones en materia de Seguridad basadas en:
 - Las evoluciones de las organizaciones y las herramientas.
 - La consolidación de las acciones desarrolladas en 2009.
 - Las orientaciones transversales de la empresa.

De manera más específica, el principal operador en España, Renfe-Operadora ha llevado las siguientes actuaciones durante el ejercicio:

1.2.2.1. Renfe – Operadora

- **OBJETIVOS FIJADOS POR EL CONTRATO-PROGRAMA 2006-2010.** Renfe-Operadora ha cumplido la Tasa de Riesgo Admisible (TRA) fijada en el Contrato Programa Renfe-Estado 2006-2010. Para el año 2010 su valor referencial se fijó en 0.028 accidentes de tren por millón de kilómetros/tren, siendo el resultado final obtenido de 0.027.
- **PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD.** Este Plan estratégico, con un horizonte cuatrienal y de carácter deslizante, contiene un conjunto de acciones dirigidas a la reducción continua de los niveles de riesgo, atendiendo a materias tales como la modernización de instalaciones de seguridad a bordo, la mejora de equipamiento de material rodante, la actualización de los planes formativos y la revisión y mejora de los sistemas de gestión propios.

Para cada línea estratégica se establecieron Objetivos Operativos con el fin de reducir los accidentes e incidentes provocados por fallo humano, así como técnico, mediante la implantación de nuevas tecnologías que posibiliten la eliminación o disminución del riesgo de accidentes, especialmente en el ámbito de la conducción de vehículos ferroviarios.

A continuación se indican los Objetivos Operativos fijados con las acciones realizadas en cada uno de ellos y su grado de cumplimiento:

1. Desarrollar el sistema de Gestión de la Seguridad.
 - Desarrollo de la plataforma Asegur@. (100%)
 - Desarrollo de la gestión de alarmas por caldeo del material. (100%)
 - Revisión del Sistema de Gestión de Seguridad. (100%)
 - Evaluación del Sistema de Gestión de Seguridad. (95%)
2. Reducción de Riesgos por Fallo Humano.

- Desarrollo de la Gestión de los Riesgos por Factor Humano. (100%)
 - Desarrollo de la Gestión de los Servicios Médicos relacionados con la habilitación del personal. (100%)
 - Verificación de las condiciones de prestación de servicio. (100%)
3. Reducción de los Riesgos por Fallo Técnico.
- Desarrollo de la Gestión de los Riesgos por Fallo Técnico. (100%)
4. Mejora de la Seguridad a través de la Formación.
- Evaluación y Mejora de la calidad de la Formación. (100%)

2. ANÁLISIS DE TENDENCIA CON DATOS PORMENORIZADOS

Este informe recoge las estadísticas de accidentes significativos⁴ acaecidos en la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif durante el año 2010 ya que, desde el inicio de la actividad de TP Ferro (a finales de diciembre de 2010) no se han producido incidentes ni accidentes en su red.

Se han confeccionado una serie de gráficos representativos de la tendencia por cada uno de los Indicadores Comunes de Seguridad, de acuerdo con los criterios y las plantillas proporcionadas por la Agencia Ferroviaria Europea.

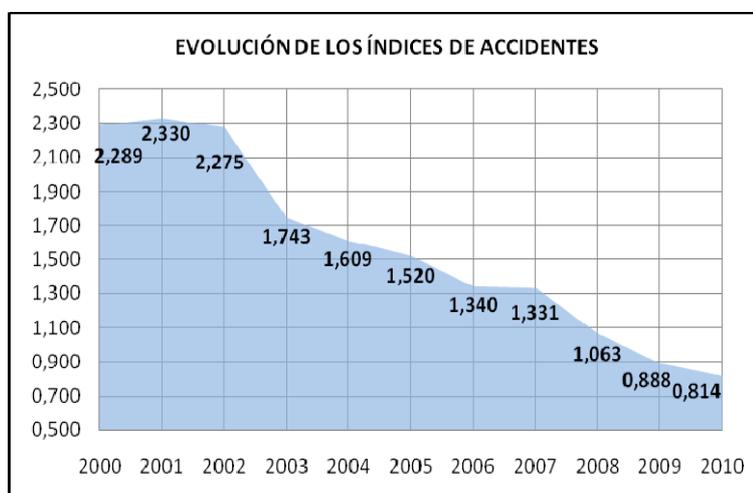
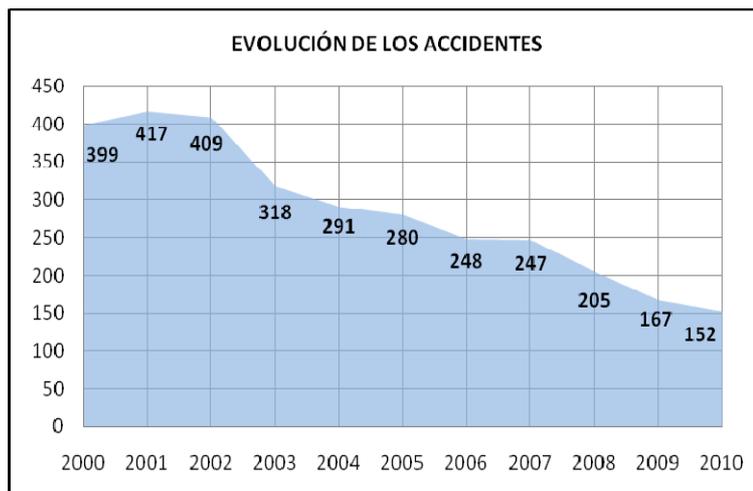
El detalle de estas estadísticas se incluye en el **Anexo C**.

Durante el año 2010 se produjeron 152 accidentes frente a 167 del año anterior, lo que supone un descenso del 9,0%. El índice de frecuencia de accidentes (nº de accidentes por cada millón de trenes-kilómetro recorridos) ha sido de 0,814, menor que el año anterior, que fue de 0,888, lo que representa una disminución del 8,3%.

⁴ **Accidente:** [Definición según la Directiva 2004/49]: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros.

Accidente significativo [Definición según Directiva 2009/149/CE]: cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones graves del tráfico. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos;

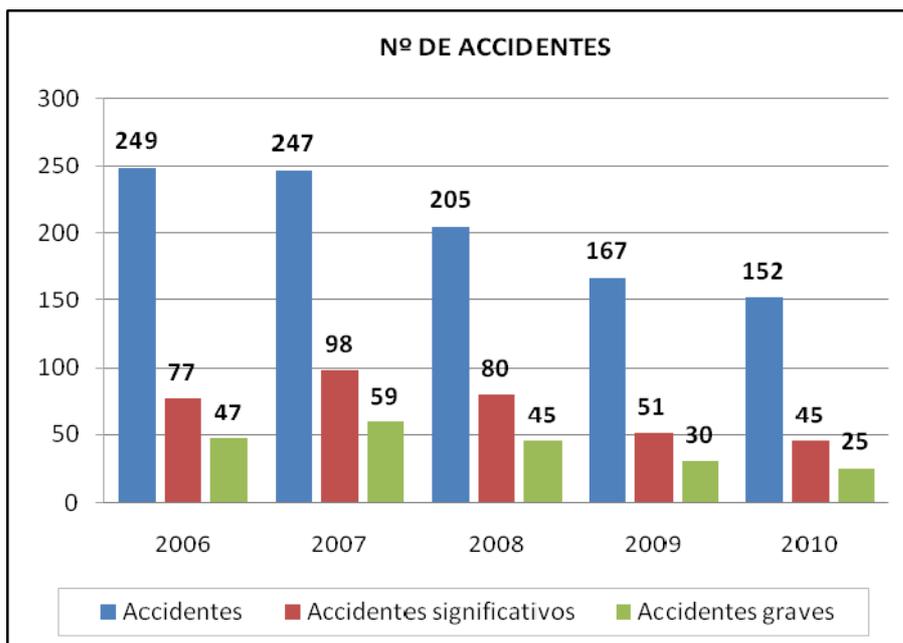
Accidente grave [Definición según la Directiva 2004/49]: cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o la gestión de la seguridad; por «grandes daños» se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros.



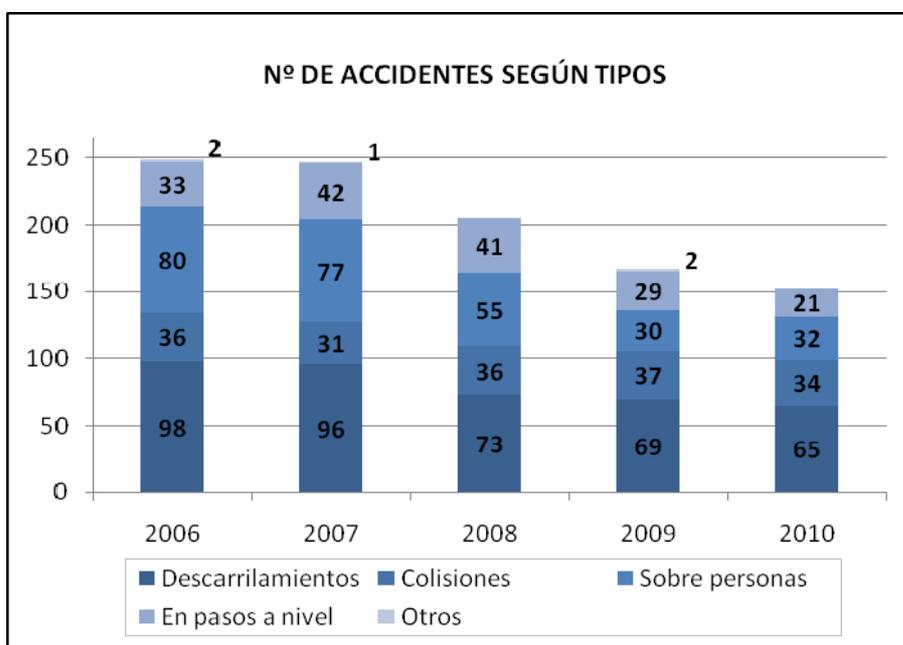
A continuación se muestran una serie de gráficos que describen la evolución de la accidentabilidad en los últimos años en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias Adif.

En el primer gráfico puede observarse una **tendencia decreciente del número total de accidentes en los últimos años**, habiendo disminuido en 97 la cuantía total entre 2006 y 2010.

Respecto al total de **accidentes significativos y graves**, se produjo un repunte en el año 2007 para, a partir de ahí, disminuir su cuantía en años sucesivos mostrando así una evolución claramente decreciente para ambos tipos de accidentes (alcanzando valores mínimos para el año 2010):



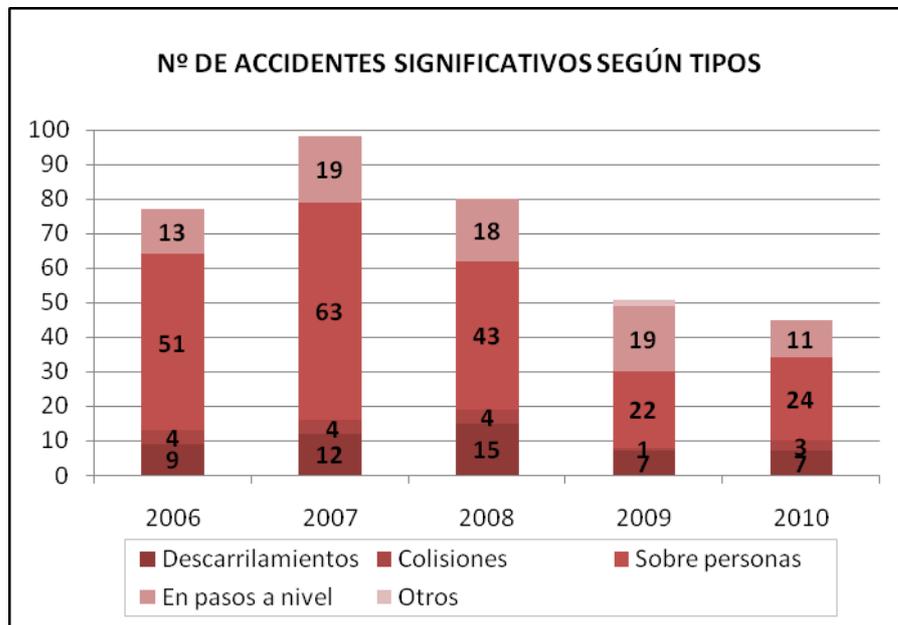
Por tipología del accidente, con respecto al año anterior se observa una disminución en los descarrilamientos, los accidentes en PP.NN. y en las colisiones. Por el contrario, los accidentes de personas aumentaron ligeramente.



En el tercer gráfico se muestran los **accidentes significativos desglosados según su tipología**. Como conclusión a nivel general, se puede indicar que ningún tipo de accidente muestra una tendencia estable.

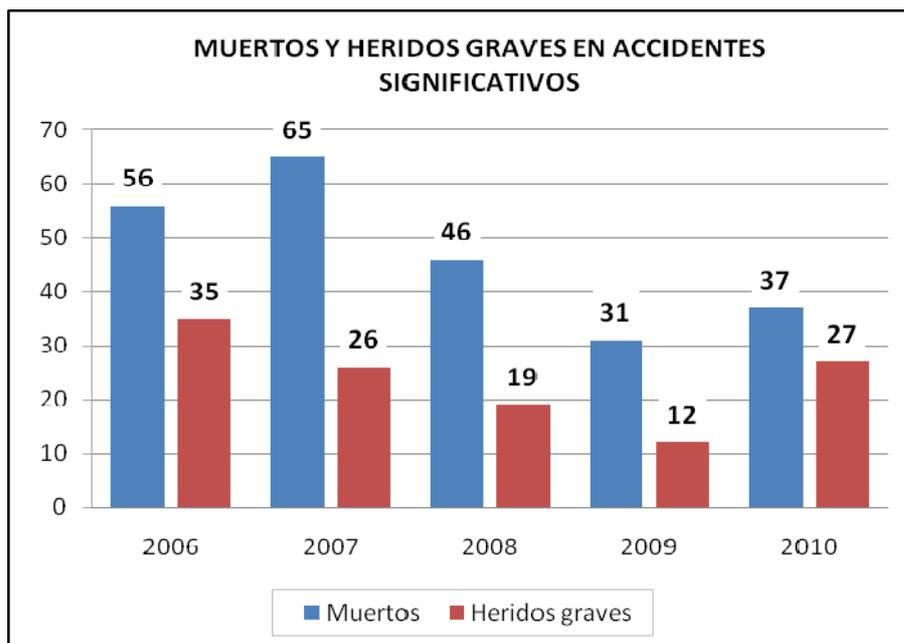
Es interesante reseñar que el número de accidentes en PP.NN. disminuye considerablemente en el año 2010. Sin embargo, en el caso de accidentes

de personas este valor aumenta ligeramente. Por otro lado, los descarrilamientos y las colisiones permanecen estables en el último año.



El número de **muer**tes desde el año 2006 hasta 2010, gráfico que aparece a continuación, muestra una tendencia decreciente en el periodo 2006-2009, aumentando de nuevo en el año 2010. Ocurre lo mismo en relación con los **heridos graves**, aumentando también en 2010.

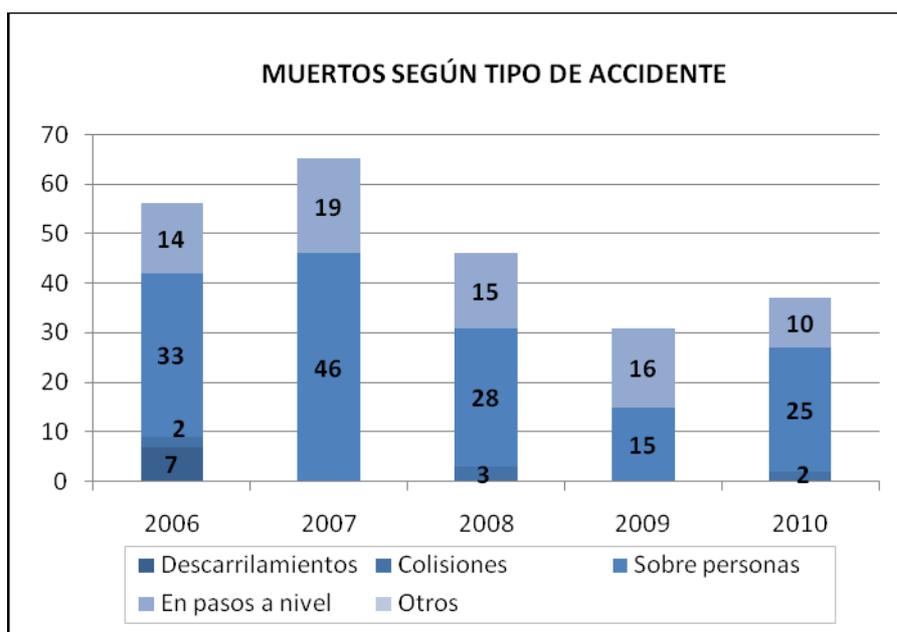
Cabe destacar que dicho aumento (en la cuantía de víctimas y heridos graves) está distorsionado por la ocurrencia de un accidente puntual grave el día 23 de junio de 2010, en la estación de **Platja de Castelldefels**, donde un tren de viajeros de Larga Distancia, sin parada, arrolló a un grupo de personas que cruzaba la vía por un lugar prohibido. Las causas de dicho accidente no han sido imputadas a ningún agente perteneciente al sector ferroviario. Como consecuencia de dicho arrollamiento se produjeron un total de 12 víctimas mortales, 10 heridos graves y 7 heridos leves.



A continuación, aparece desglosado el número de **víctimas mortales en función de los distintos tipos de accidentes**.

Si descontamos las víctimas del accidente acaecido en Platja de Castelldefels, por su extrema singularidad, en el año 2010 el número de muertes en accidentes a personas ha disminuido pasando de 15 en 2009 a 13 muertes en 2010.

Además, disminuye la cuantía de víctimas de accidentes en pasos a nivel en este último año.

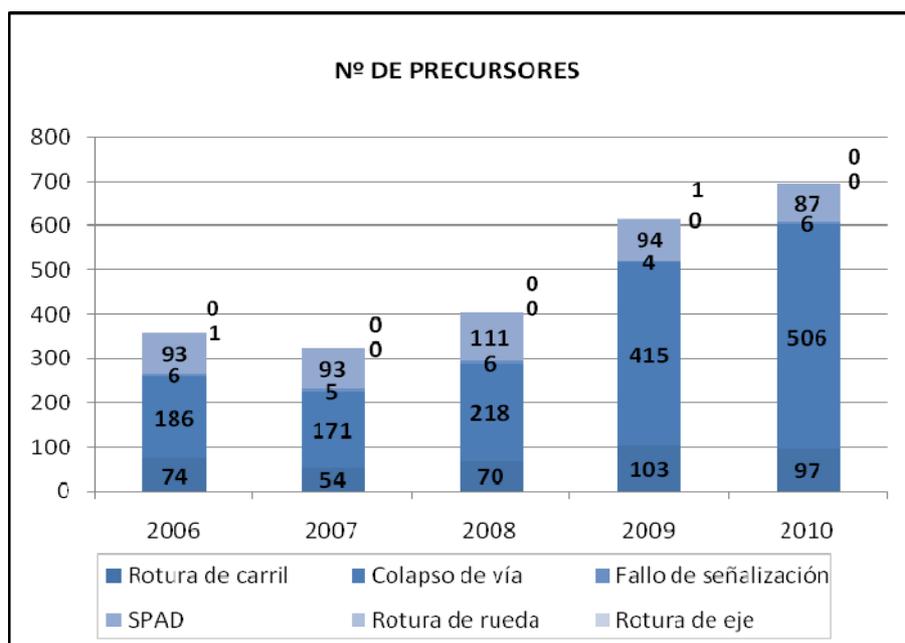


Por último, se muestra un gráfico comparativo de los **precursores de accidentes** que se han contabilizado en los últimos años. En dicho gráfico se puede comprobar que no existe una tendencia clara en las distintas tipologías.

Cabe destacar la casi inexistente aparición de roturas de ejes y/o ruedas, produciéndose solamente dos incidentes en el periodo que engloba desde el año 2006 al 2010.

Aunque en el gráfico se aprecia un aumento aparente considerable del número de colapsos de vía (casi duplicándose su valor a partir de 2009) y de las roturas de carril, esto no se debe a un incremento real de estos incidentes ni a una menor seguridad del sistema, sino a la imposición de un criterio más restrictivo en la consideración de los mismos, precisamente con la vocación de lograr un mayor control y aumentar la seguridad del sistema.

Además, para acotar debidamente los precursores de accidentes de colapsos de vía, se ha solicitado a la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) una definición más precisa del concepto “deformación (o colapso) de vía”, ya que se ha detectado una gran disparidad en los datos relativos a este precursor procedentes de los distintos Estados miembros.



Del análisis de los datos de accidentalidad ferroviaria durante el año 2010 se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Se observa un descenso de la accidentalidad en la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF con respecto a los años anteriores (-9% respecto 2009), confirmando la tendencia decreciente de los últimos años.

- El número de víctimas ha sufrido un repunte tras el descenso experimentado en 2009.

La causa fundamental ha sido el incremento de las víctimas por arrollamientos. Sin embargo, debe señalarse que el motivo principal de este aumento ha sido un único suceso extremadamente singular, el arrollamiento múltiple ocurrido en el apeadero de Platja de Castelldefels el 23 de junio de 2010, que supuso, por sí sólo, dos tercios de las víctimas por este tipo de accidentes durante el pasado año, no siendo las causas que provocaron dicho accidente imputables al sector ferroviario.

3. RESULTADOS DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Para la detección y prevención de las situaciones de riesgo, la investigación de los accidentes y de los incidentes sucedidos en la red es una herramienta fundamental. Esta investigación debe extenderse a los accidentes y precursores de accidentes que, aunque no tengan unas repercusiones graves, personales o económicas, reúnan determinadas características como su reiteración, temporal o geográfica, o que sus causas puedan ser imputables a la gestión ferroviaria.

Por tanto, cada accidente investigado lleva asociada la elaboración de un informe, en el que se determinan las causas y se establecen unas recomendaciones particulares con el objetivo de mejorar las instalaciones ferroviarias, buscar unas posibles pautas de comportamiento de las personas que se han visto involucradas y en definitiva evitar su reproducción.

Durante el año 2010 la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios ha investigado en toda la red nacional un total de 21 accidentes y 8 incidentes, desglosándose en 5 accidentes de personas, 6 accidentes en paso a nivel, 9 descarrilamientos, 1 colisión, 7 rebases de señal (resultando todos ellos en conatos de colisión) y 1 talonamiento de aguja.

Del total reseñado anteriormente, durante el año 2010 se han investigado un total de 16 accidentes y 7 incidentes dentro de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), objeto este informe según definición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, de los cuales 5 han sido clasificados como accidentes a personas, 3 accidentes en paso a nivel, 7 descarrilamientos, colisión, 6 rebases de señal y 1 talonamiento.

Como particularidad muy significativa de la accidentalidad en España hay que destacar el peso tan relevante que tienen los accidentes que no son consecuencia exclusiva de la explotación ferroviaria y se deben a la implicación de terceros (usuarios de pasos a nivel o terceros que acceden a las instalaciones de manera indebida).

A modo de resumen se muestran a continuación las **recomendaciones más importantes de seguridad** remitidas por la CIAF a la NSA de los sucesos anteriormente nombrados cuyas investigaciones han sido concluidas, junto con un resumen de respuestas provenientes del sector, en el que se indican medidas llevadas a cabo a consecuencia de dichas recomendaciones.

- **Principales recomendaciones** emitidas por la CIAF:
 - Insistir, mediante acciones formativas dirigidas a los empleados, tanto de las empresas ferroviarias como de los administradores de infraestructuras, en el estricto cumplimiento de la normativa y los procedimientos asociados a cada puesto.
 - Realizar inspecciones dirigidas a neutralizar los incumplimientos de las normas establecidas para la realización de trabajos.

- Adaptar las condiciones de determinados pasos a nivel (señalización de carretera, tipo de protección, adecuación de velocidad...) conforme a lo establecido en la *Orden Ministerial, de 2 de agosto de 2001 por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de supresión y protección de pasos a nivel.*
 - Estudio y actualización de procedimientos incluidos en los Sistemas de Gestión de Seguridad de los administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias.
 - Realizar inspecciones y auditorías de determinados tramos de vía, material rodante, etc.
 - Insistir en la necesidad de un periódico y adecuado mantenimiento de todos los elementos de la infraestructura.
- Debido a la especial relevancia del accidente a personas acaecido el 23 de junio de 2010 en **Platja de Castelldefels**, la conclusión extraída de la investigación se indica, a continuación, de modo independiente:
- No se establece ninguna recomendación. Se remite a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, como Autoridad Nacional de Seguridad Ferroviaria, la información que sobre elementos de seguridad en estaciones se ha recabado de otros países europeos, a fin de que analice la factibilidad de implantar en estaciones especialmente conflictivas de la RFIG alguna de las medidas de seguridad existentes en esos países u otras actuaciones similares.
- A consecuencia de lo reseñado anteriormente, la DGIF ha puesto en marcha un contrato para el estudio de la viabilidad de implantar vallado intermedio entre vías de estaciones, como una medida para impedir el cruce indebido entre andenes.
- Resumen de acciones llevadas a cabo por los administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias **a consecuencia de recomendaciones emitidas:**
- Realización de jornadas de comunicación a empleados.
 - Se ha insistido en la necesidad de cumplir con la normativa vigente.
 - Inspecciones periódicas en el terreno para observar el grado de cumplimiento de la normativa vigente y procedimientos aplicables.
 - Elaboración de nuevos procedimientos.
 - Realización de auditorías.
 - Desarrollo, por parte del administrador de infraestructuras, de programas para la intensificación de las operativas de inspecciones y vigilancia del estado correcto de las sujeciones de las traviesas al carril.

- Comunicación de la importancia de cumplir los programas periódicos de mantenimiento de todos los elementos que componen la infraestructura ferroviaria.
- Actuaciones llevadas a cabo en relación a **incidentes**:
 - En lo que respecta a los incidentes relacionados con componentes de vehículos, se está actuando mediante un reforzamiento de las inspecciones de vagones para asegurar que las tareas de mantenimiento preventivo se cumplen adecuadamente.
 - Para el incremento de las descomposiciones de cargamento se hace un seguimiento trimestral de su evolución y del cumplimiento de medidas correctoras propuestas, en particular el cierre adecuado de las lonas laterales de los contenedores durante el proceso de carga y el correcto estado de conservación de las mismas.
 - Los incidentes por deformación de vía, aparte componentes estacionales, requieren un mayor esfuerzo en mantenimiento de vías o líneas secundarias. En este sentido, se han hecho recomendaciones para atender la dotación económica del Fondo para la Corrección Urgente de Anomalías detectadas en las inspecciones y para ejecución de propuestas de mejora urgente de la infraestructura.
 - En lo referente a los fallos de señalización, aunque el habitualmente reducido número de incidentes de este tipo hace que el valor porcentual no sea muy significativo, se ha recomendado una vigilancia de las actividades que puedan dar lugar a este tipo de sucesos, particularmente la realización de trabajos de modificación de las instalaciones de seguridad.

E. PRINCIPALES CAMBIOS EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN

Durante el año 2010 se ha continuado el desarrollo normativo a nivel nacional de las bases legales que establecidas en años anteriores mediante la publicación de la siguiente normativa:

- **REAL DECRETO 918/2010, DE 16 DE JULIO, POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 810/2007, DE 22 DE JUNIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO SOBRE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL.**

Transposición al sistema legal nacional del nuevo Anexo I de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE (definido en la Directiva 2009/149/CE).

- **ORDEN FOM/2257/2010, DE 2 DE AGOSTO, POR LA QUE SE ESTABLECE LA FECHA A PARTIR DE LA QUE LA DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ASUMIRÁ LAS COMPETENCIAS EN MATERIA DE CERTIFICADOS DE SEGURIDAD ESTABLECIDAS EN EL REGLAMENTO SOBRE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL.**
- **REAL DECRETO 1434/2010, DE 5 DE NOVIEMBRE, SOBRE INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL.**

Transposición al régimen legal nacional de la Directiva de Interoperabilidad 2008/57/CE.

- **ORDEN FOM/2872/2010, DE 5 DE NOVIEMBRE, POR LA QUE SE DETERMINAN LAS CONDICIONES PARA LA OBTENCIÓN DE LOS TÍTULOS HABILITANTES QUE PERMITEN EL EJERCICIO DE LAS FUNCIONES DEL PERSONAL FERROVIARIO RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN, ASÍ COMO EL RÉGIMEN DE LOS CENTROS HOMOLOGADOS DE FORMACIÓN Y DE LOS DE RECONOCIMIENTO MÉDICO DE DICHO PERSONAL.**

El detalle de la normativa anterior se encuentra en el **anexo D** de este documento.

F. EVOLUCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y DE LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD

1. NORMATIVA NACIONAL RELATIVA A LA EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS Y AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD CON ARREGLO A LA DIRECTIVA 2004/49/CE.

Hasta el 7 de septiembre de 2007 la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, era la que establecía que las empresas ferroviarias debían disponer de **CERTIFICADOS DE SEGURIDAD** con carácter previo a la prestación del servicio.

A partir de entonces entra en vigor el Real Decreto 810/2007, cuyo Título II establece:

“El Título II, sobre la autorización de seguridad y el certificado de seguridad, determina los requisitos y condiciones para el otorgamiento, mantenimiento, suspensión y revocación de estos documentos”

Por lo tanto, a partir de la entrada en vigor del R.D. 810/2007, que es la trasposición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, comienzan a expedirse certificados de seguridad con arreglo al artículo 10 de dicha Directiva.

Basándose en todo lo anterior, **durante el año 2010 se han emitido ocho Certificados de Seguridad** a las siguientes empresas ferroviarias (más información en el apartado F.3 de este informe):

- Comsa Rail Transport;
- EWSI;
- Logitren Ferroviaria;
- Continental Rail;
- Renfe-Operadora;
- SNCF

En el proceso de evaluación previo a la emisión de los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias anteriormente indicadas, se ha utilizado como referencia el Reglamento (UE) nº 1158/2010⁵ de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria.

Respecto a la obligatoriedad de que Administrador de la Infraestructura (en este caso Adif) disponga de **AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD**, considerando la aplicación del R. D. 810/2007 se ha de tener en cuenta su Disposición transitoria Primera:

“Desde la entrada en vigor de este real decreto, se entenderá que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias cuenta, para el ejercicio de las funciones que le son propias, con la autorización de seguridad a que se refiere el artículo 9 del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

⁵ A pesar de que la publicación del Reglamento (UE) nº 1158 en el D.O.U.E. se produjo el 10/12/2010, a lo largo de los distintos procesos de evaluación se han utilizado las últimas versiones de los borradores existentes con carácter previo a su publicación.

No obstante lo anterior, en el plazo máximo de dos años a partir de la fecha de entrada en vigor de este real decreto, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias habrá de tomar acciones oportunas para adecuarse a lo establecido en dicho reglamento y solicitar formalmente la pertinente autorización de seguridad conforme a lo dispuesto en el mismo, presentando la documentación que en él se establece”

Considerando lo anterior, en 2010 la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias otorgó al administrador de infraestructuras ferroviarias Adif la autorización de seguridad.

Por otro lado, el administrador de infraestructuras TP Ferro obtuvo a finales de 2010 la autorización de seguridad para el tramo español de la sección internacional gestionado por él, coordinándose con la agencia nacional de seguridad francesa en régimen de explotación transitorio.

A modo de resumen, en 2010 la DGIF ha otorgado dos Autorizaciones de Seguridad a los administradores de infraestructuras indicados a continuación (más información en el apartado F.3 de este informe):

- Adif;
- TP-Ferro;

En el proceso de evaluación previo a la emisión de las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructuras ferroviarias anteriormente indicados, se ha utilizado como referencia el Reglamento (UE) nº 1169/2010⁶ de la Comisión, de 10 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria.

⁶ A pesar de que la publicación del Reglamento (UE) nº 1169 en el D.O.U.E. se produjo el 11/12/2010, a lo largo de los distintos procesos de evaluación se han utilizado las últimas versiones de los borradores existentes con carácter previo a su publicación.

2. DISPONIBILIDAD DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD NACIONALES Y DE LA RESTANTE LEGISLACIÓN NACIONAL PERTINENTE PARA LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

La información relativa a las normas de seguridad nacionales y a la restante legislación nacional relacionada se encuentra en la página web del Ministerio de Fomento:

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/FERROCARRILES/INFORMACION/NORMATIVA/

También se puede encontrar esta información en la Declaración de Red de ADIF, que está disponible en la siguiente dirección web:

http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/declaracion_de_la_red.shtml

Los textos completos de las normativas y legislación nacionales de seguridad se pueden también obtener a través de la página web del Boletín Oficial del Estado (BOE), ya que éstas son publicadas en este medio previamente a su entrada en vigor:

www.boe.es

3. ASPECTOS RELATIVOS AL PROCEDIMIENTO

3.1. CERTIFICADOS DE SEGURIDAD DE LA PARTE A

En el año 2010 se ha emitido un nuevo certificado de seguridad de la parte A.

EMPRESA FERROVIARIA	TIPO DE CERTIFICADO	FECHA EMISIÓN	TASA
Logitren Ferroviaria	Nuevo	25/06/10	10.932,56€ ⁷

3.2. CERTIFICADOS DE SEGURIDAD DE LA PARTE B

A continuación se indican algunas características de los certificados de seguridad de la parte B emitidos:

EMPRESA FERROVIARIA	TIPO DE CERTIFICADO	FECHA EMISIÓN	RAZONES DE LA ACTUALIZACIÓN	TASA
Comsa Rail Transport	Actualización	29/03/10	Ampliación de líneas	5.466,28€
EWSI	Actualización	29/03/10	Ampliación de líneas	5.466,28€
Logitren Ferroviaria	Nuevo	25/06/10	--	--
Continental Rail	Actualización	26/10/10	Ampliación de líneas	5.466,28€
RENFE-Operadora	Actualización	13/12/10	Ampliación de líneas	5.466,28€
SNCF ⁸	Nuevo	15/12/10	--	10.932,56€
Logitren Ferroviaria	Actualización	28/12/10	Ampliación de líneas	5.466,28€

3.3. AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD

En el año 2010 la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias ha emitido dos autorizaciones de seguridad.

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS	TIPO DE AUTORIZACIÓN	FECHA EMISIÓN	TASA
Adif	Nueva	29/04/10	no
TP Ferro	Nueva	15/12/10	no

⁷ La cuantía de la tasa corresponde a la emisión de un nuevo certificado de seguridad, incluyendo las partes A y B del mismo.

⁸ Certificado de seguridad para servicio de viajeros internacional y con ámbito territorial restringido hasta la estación de Figueras y bajo el régimen de explotación transitorio de la Sección Internacional.

G. SUPERVISIÓN DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE LA INFRAESTRUCTURA

Hasta este momento, los procesos de auditoría y supervisión que lleva a cabo la NSA de los sistemas de gestión de seguridad de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras se ha realizado indirectamente, a través de la inspección que estas empresas llevan a cabo de sus operaciones, y no mediante auditorías directas del SGS.

En cuanto a la parte A de los Certificados de seguridad, dado que versa sobre el sistema de gestión de la seguridad, que recoge los modos de actuación de la empresa, se han realizado las siguientes inspecciones durante las operaciones de circulación:

INSPECCIONES		EMPRESAS FERROVIARIAS:
Número de inspecciones de EF/AI en 2010	Inspección a Cargamentos:	818
	Inspección Técnica de Material en Servicio (ITMS)	5.237
	Acompañamiento de tren	16.501
	Inspecciones de tren antes de su puesta en circulación	3.517
	Inspecciones de maniobras	1.667
	Controles de alcohol y drogas	4.738
	Bases de Conducción, Residencias, Centros de producción y gestión	578
	ADMINISTRADORES DE LA INFRAESTRUCTURA:	
5.957 inspecciones realizadas (4.060 inspecciones y auditorías programadas + 1.897 inspecciones no programadas) / 3.885 inspecciones previstas. Resultado: 1.854 anomalías detectadas, el 15% de ellas de nivel bajo, el 51% de nivel medio y el 34% de nivel alto ⁹ , concentrándose estas últimas, fundamentalmente, en las inspecciones de vagones.		

⁹ Anomalías, tipos y actuaciones:

Para el tratamiento, análisis y actuaciones posteriores se han establecido tres tipos de anomalías, cuyos niveles llevan aparejadas actuaciones diferentes:

Nivel bajo: Anomalía que no comporta el establecimiento de limitaciones inmediatas relativas a la infraestructura (limitaciones de velocidad, etc.) o al material.

Nivel medio: Anomalía que comporta el establecimiento de limitaciones inmediatas relativas a la infraestructura o al material, pudiendo continuar el tráfico con las mismas y sujetas a reparaciones o rehabilitaciones inmediatas.

Nivel alto: Anomalía que imposibilita cualquier tipo de circulación si está vinculada a la infraestructura o al material.

Por otro lado, la parte B que se refiere principalmente a la existencia de personal debidamente habilitado y a material rodante autorizado, se inspecciona mediante

- La comprobación de la habilitación del personal previamente a la autorización de las operaciones.
- Inspección de material rodante y motor.

Aproximadamente un 95 % de estas inspecciones se realizan de acuerdo con los planes de seguridad.

En cualquier caso, durante el año 2010, no se ha producido ningún tipo de anomalía de relevancia, que hayan podido traducirse en:

- Modificación, revocación, suspensión o advertencia importante de certificados de seguridad.
- Quejas de ADIF en relación a los operadores o viceversa.

H. INFORME SOBRE LA APLICACIÓN DE LOS MCS PARA EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS

En España, a fecha 10 de Diciembre de 2008, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias aprobó un documento legal de carácter interno basado en los borradores existentes hasta esa fecha del Reglamento nº 352/2009:

- **Resolución circular (10/2008) sobre procedimiento de validación en los casos de solicitud de autorización de puesta en servicio de material rodante modificado, conforme a la orden FOM/233/2006 sobre condiciones de homologación de material rodante ferroviario.**

La citada resolución regula el procedimiento para la autorización de puesta de servicio de material rodante ya autorizado, que sufre modificaciones. Este nuevo procedimiento introduce los conceptos más importantes de Método Común de Seguridad para evaluación y análisis de riesgos.

A mediados de 2010, con la entrada en vigor de parte del Reglamento nº 352/2009, se inicia la redacción de una nueva resolución circular con el objetivo de modificar la R.C. (10/2008) ya existente, adaptándola al Reglamento de MCS para Evaluación de Riesgos. Se prevé su publicación a comienzos de 2011.

A continuación se listan varios ejemplos reseñables de la aplicación de la Resolución Circular nº 10:

- Modificación de ancho en vehículos:
 - Cambio de bogies de ancho variable a ancho fijo nacional.
 - Adaptación de ancho ibérico a ancho UIC de 1435mm (modificando elementos de freno y rodaje).
- Implantación de sistemas de comunicación en vehículos (GSM-R).
- Implantación de sistemas nacionales de protección de tren y comunicación de radio en vehículos procedentes de otro Estado miembro. La selección de los sistemas a utilizar la hace el maquinista por medio de un conmutador ('conmutador de país') que selecciona cuando pase de una red a otra según la consigna de interoperabilidad vigente.
- Adaptación de vehículos eléctricos para funcionamiento en vías sin catenaria (funcionamiento diesel-eléctrico).
- Instalación de dispositivos de señalización de presión indebida en cilindros de freno en bogie. Se pretende avisar al maquinista de situaciones anómalas (como presiones residuales en cilindros de freno) para evitar la puesta en movimiento del tren en tales circunstancias y se puedan adoptar las medidas correctoras apropiadas.
- Implantación del sistema de rearme por control remoto de los aparatos de alarma. Con esta modificación se persigue que, tras una actuación de una alarma de pasajeros, el maquinista estudie la situación y, en función de una serie de factores, pueda puntear el tirador activado y mover el tren hasta un lugar o situación más segura y, una vez detenido el tren, reponer el tirador o

tiradores de alarma que hubieran sido activados. De este modo se pretende evitar riesgos importantes en determinadas situaciones de los trenes, como por ejemplo, detención en túneles, puentes, ante un incendio de los coches, etc.

- Adaptación al servicio de líneas alimentadas con tensión en catenaria de 1,5 kV c.c. Para el cambio de servicio de tensión de 25kV c.a. al servicio de tensión 1,5 kV c.c. se ha implantado un pulsador en la cabina.
- Implantación de limitación del movimiento del gancho en locomotoras para que puedan circular por vías de ancho internacional. Para ello solamente son necesarios cambios en la rodadura y bastidor de bogie para que sean aptas para circular en ancho internacional.
- Modificaciones de software en vehículos de distinta índole, como son:
 - SW para cambio de velocidad al paso por cambiadores de ancho.
 - SW de control de puertas de acceso.
 - SW que afecta a varios sistemas considerados no críticos desde el punto de vista de la seguridad que mejoran la operatividad, la fiabilidad y el mantenimiento.
 - SW de control de tracción.

Por último indicar que la DGIF, ejerciendo como autoridad nacional de seguridad española y, a la espera de que se fije un régimen de acreditación y/o reconocimiento de organismos de evaluación definido, realiza el reconocimiento de evaluadores de seguridad según lo establecido en el Anexo II del Reglamento (CE) nº 352/2009.

I. CONCLUSIONES DE LA NSA – PRIORIDADES

Durante el año 2010, al igual que en años anteriores, las funciones de Autoridad Nacional de Seguridad española han sido desempeñadas por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Esta tarea tiene un carácter transitorio ya que dentro de Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, se ha previsto la creación de la Agencia de Seguridad del Transporte Terrestre, que está llamada a desempeñar con carácter definitivo las funciones de Autoridad Nacional de Seguridad.

Para los próximos años las prioridades organizativas en materia de seguridad son consolidar la estructura de la Autoridad Nacional de Seguridad, reforzando su papel creciente en el sector ferroviario nacional y su participación en los distintos foros nacionales e internacionales.

Otras prioridades de actuación para los próximos años son:

- Una vez revisado el proceso seguido hasta ahora en España para la emisión de certificados y autorizaciones de seguridad, continuar los trabajos de adaptación total a la normativa europea mediante la elaboración de distintos procedimientos, como pueden ser:
 - Procedimiento para la obtención de certificados y autorizaciones de seguridad ferroviaria, de utilidad para el sector.
 - Procedimiento para la evaluación de certificados y autorizaciones de seguridad.
 - Procedimiento para la supervisión y auditoría, por parte de la NSA, a empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras poseedores de certificado y autorización de seguridad, respectivamente.
- Modificar los procesos seguidos para la puesta en servicio de material rodante.
- Velar para que el mantenimiento de los vehículos ferroviarios se lleve a cabo de una manera adecuada. Esto se puede lograr mediante una mayor vigilancia de los centros de mantenimiento de material rodante y la inclusión, dentro de la legislación nacional, de la figura de 'entidad encargada del mantenimiento'.
- Proseguir con los planes de eliminación de pasos a nivel o protección de los mismos, así como con el vallado y eliminación de puntos de acceso indebido a la vía, ya que suponen el porcentaje principal de los accidentes que involucran al material ferroviario.
- Realizar un seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de seguridad de la CIAF tras los accidentes, así como de que las experiencias de los incidentes y accidentes se incorporan a los procedimientos de las empresas ferroviarias.
- Propiciar la implantación progresiva de los métodos comunes de seguridad de análisis del riesgo, mediante medidas normativas y de difusión.

- Impulsar la cultura de la seguridad a través de la participación activa en los distintos grupos de trabajo europeos –en concreto en la Agencia Europea Ferroviaria- y la difusión de sus resultados al sector ferroviario nacional.

Por otro lado, y en cuanto a la accidentalidad, las medidas deben encaminarse a favorecer que se consolide una tendencia decreciente, y por lo tanto positiva, respecto al número de accidentes e incidentes acaecidos en la Red Ferroviaria de Interés General.

J. FUENTES DE INFORMACIÓN

Bibliografía:

- [1] “CIRTRA 2010” – D. E. Circulación, Adif.
- [2] “Declaración sobre la Red 2.011 - Actualización” – Dirección General de Explotación de la Infraestructura, Adif.
- [3] “Declaración de Red 2.011” – TP Ferro.
- [4] DIRECTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2.004.
- [5] “Informe Anual sobre los Accidentes en la Red Ferroviaria de Interés General, Año 2.010” – Dirección de Seguridad en la Circulación, Adif.
- [6] “Informe Anual 2.010 de Seguridad en la Circulación” – Dirección de Seguridad en la Circulación, RENFE-Operadora.
- [7] “Informe de Seguridad año 2.010” – Dirección de Seguridad y Formación, Continental Rail.
- [8] “Informe Anual de Seguridad año 2.010” – Dirección de Seguridad y Formación, EWS.
- [9] “Informe Anual 2.010” – Comsa Rail Transport, S.A.
- [10] “Informe Anual de Seguridad, Año 2010” – Adif.
- [11] “Informe Anual de Seguridad 2010” – TP Ferro.
- [12] “Informe Anual de Seguridad, Año 2010” – Logitren Ferroviaria S.A.
- [13] “Informe Anual sobre Seguridad SNCF. Viajes en España – 2010”
- [14] “Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)” – Ministerio de Fomento – Aprobado por el Gobierno el 15 de julio de 2005.
- [15] REAL DECRETO 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Páginas web consultadas:

- [16] www.fomento.es

Además de todas las referencias anteriores, para la redacción de este informe se ha utilizado información adicional aportada por los distintos operadores ferroviarios y por los administradores de infraestructuras ferroviarias.

K. ANEXOS

ANEXO A: INFORMACIÓN DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA

ANEXO B: ORGANIGRAMA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD

ANEXO C: DATOS SOBRE ICS – DEFINICIONES APLICADAS

ANEXO D: CAMBIOS IMPORTANTES EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN

ANEXO E: EVOLUCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD - DATOS NUMÉRICOS

ANEXO A: Información de la estructura ferroviaria

ANEXO A.1: Mapas de la red

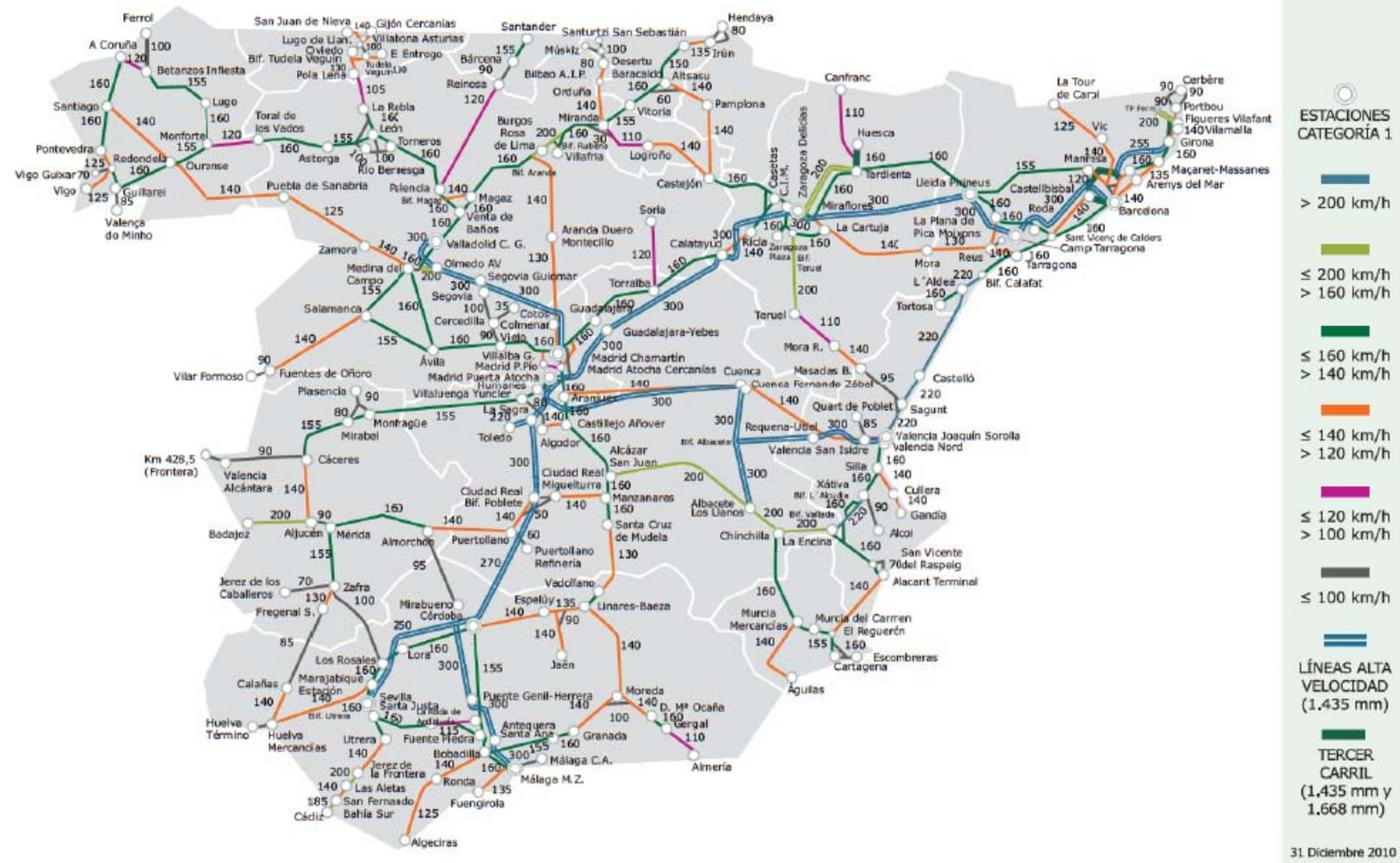
DISTANCIAS KILOMÉTRICAS



31 Diciembre 2010

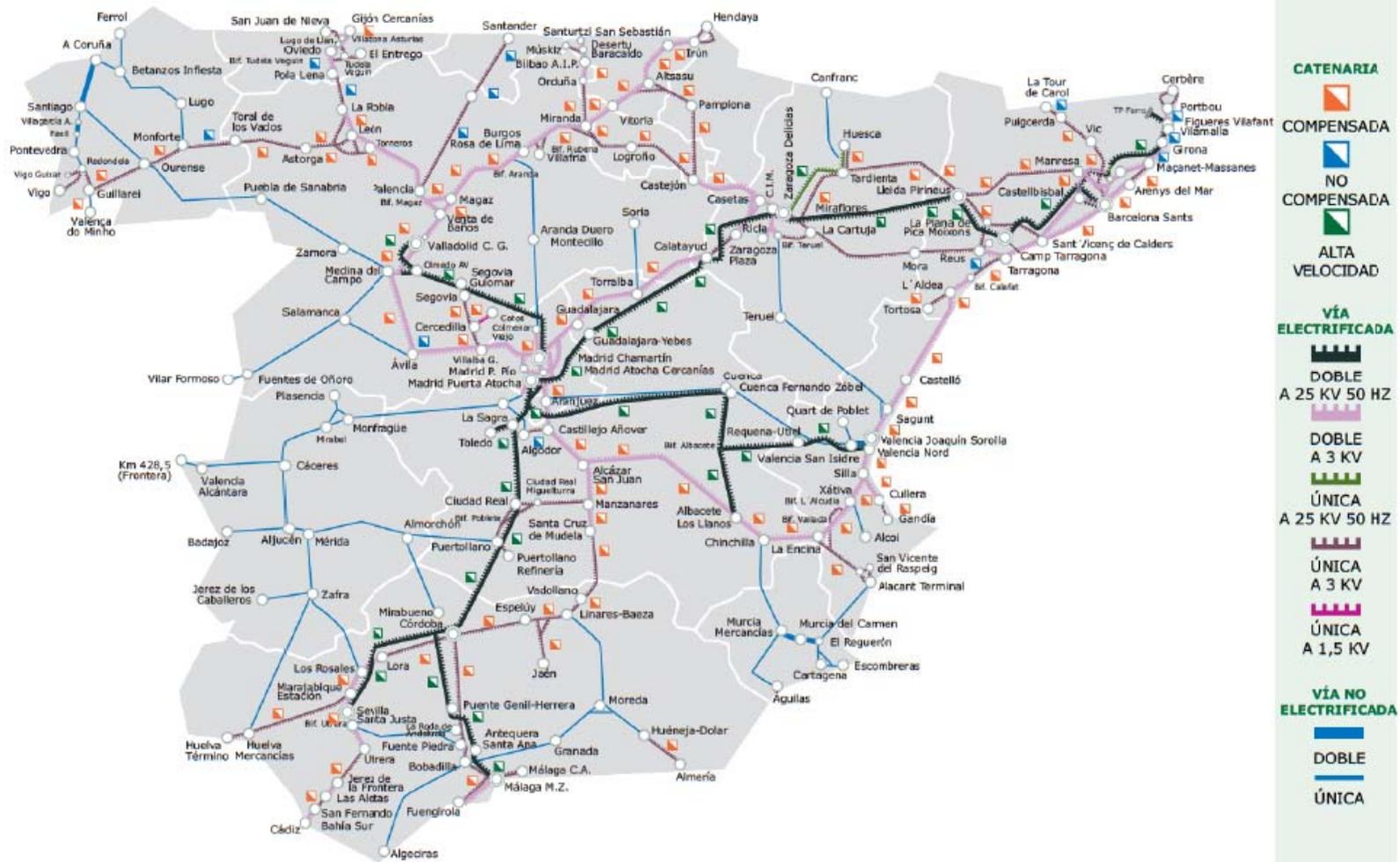
Fuente: Declaración sobre la Red 2011. ADIF

VELOCIDADES MÁXIMAS



Fuente: Declaración sobre la Red 2011. ADIF

TIPOLOGÍA DE LA ELECTRIFICACIÓN VÍAS ELECTRIFICADAS



31 Diciembre 2010

Fuente: Declaración sobre la Red 2011. ADIF

SISTEMAS DE SEGURIDAD



Fuente: Declaración sobre la Red 2011. ADIF

ANCHO DE VÍA Y CAMBIADORES



- ESTACIONES CATEGORÍA 1
 - ANCHO DE VÍA IBÉRICO (1.668 mm)
 - ANCHO DE VÍA EUROPEO (1.435 mm)
 - TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
 - ANCHO DE VÍA MÉTRICO (1.000 mm)
 - CAMBIADOR DE ANCHO TIPO TALGO
 - CAMBIADOR DE ANCHO TIPO CAF
 - CAMBIADOR DE EJES TIPO TRANSFESA (MERCANCÍAS)
 - CAMBIADOR
- 31 Diciembre 2010

Fuente: Declaración sobre la Red 2011. ADIF

ANEXO A.2: Listado de administradores de la infraestructura y de empresas ferroviarias con certificado de seguridad

A.2.1. Administrador de la infraestructura

Nombre	Dirección	Sitio web / Vinculo a la declaración de red	Autorización de seguridad (número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Longitud / ancho de vía totales	Longitud de vía electrificada/tensiones de red	Longitud de vía doble/simple total	Longitud total de LAV	Equipo PACT utilizado	Número de PN	Número de señales
ADIF	C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 28020 Madrid España	www.adif.es	29/04/2010	01/01/2005	2.094km/1.435mm 11.623km/1.668mm 18 km /1.000mm 118 km/ mixto 13.853 km totales	8.581,7 km electrificados	8.738,9 km vía simple 5.113,9 km vía doble	2.030,26 km	ERTMS ASFA LZB ATP- EBICAB GSMR	2.522	[Sin datos]
TP Ferro	Ctra. Llers a Hostalets GIP-5107, Km. 1 17730 Llers España	www.tpferro.com	15/12/2010	19/12/2010	20 km/1.435mm	20 km / 25.000 v (CA)	20 km vía doble	20 km	ERTMS	-	[Sin datos]

A.2.2. Empresas ferroviarias

Nombre	Dirección	Sitio web	Certificado de seguridad 2001/14/CE (Número/fecha)	Certificado de seguridad A-B 2004/49/CE (Número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Tipo de tráfico (mercancías, etc.)	Número de locomotoras	Número de automotores/ elementos automotores de cercanías	Número de coches/ vagones	Número de maquinistas/ personal de seguridad	Volumen de transporte de pasajeros	Volumen de transporte de mercancías
RENFE Operadora	Avenida Pío XII, 110 28036 Madrid. España.	www.renfe.es	-	13/12/2010 (ampliación)	1/01/2005	Viajeros Mercancías	524	1.251	Coches: 1.250 Vagones: 12.996	Maquinistas: 5.051 Seguridad: 187	>200 mill. pasajeros / año	> 500 mill. Ton-km /año
Continental Rail	C/ Orense, 11 – 2ºF 28020 Madrid España	www.continentalrail.es	-	26/10/2010 (ampliación)	15/02/2007	Mercancías	8	-	133 vagones	-	-	< 500 mill. Ton-km /año
Acciona Rail Services	Avda. de Suiza, 18 -20 28820 Coslada (Madrid) España	www.acciona.es	26/12/2006	-	28/01/2007	Mercancías	2	-	32 vagones	Maquinistas: 4 Seguridad: 1	-	< 500 mill. Ton-km /año
Comsa Rail Transport	C/ Viriato, 47 – 10ª 08014 Barcelona España	www.comsaemte.com	-	29/03/2010 (ampliación)	15/01/2008	Mercancías	8 (propias) 4 (alquiladas)	-	100 vagones / 203 (alqu)	Maquinistas: 42 Seguridad: 2	-	< 500 mill. Ton-km /año

Nombre	Dirección	Sitio web	Certificado de seguridad 2001/14/CE (Número/fecha)	Certificado de seguridad A-B 2004/49/CE (Número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Tipo de tráfico (mercancías, etc.)	Número de locomotoras	Número de automotores/ elementos automotores de cercanías	Número de coches/ vagones	Número de maquinistas/ personal de seguridad	Volumen de transporte de pasajeros	Volumen de transporte de mercancías
Tracción Rail	C/ Almodralejo, 5 41019 Sevilla España	www.azvi.es/ferroviario.php	-	24/07/2009 (ampliación)	23/04/2008	Mercancías	2	-	-	Maquinistas: 12 Seguridad: 1	-	< 500 mill. Ton-km /año
EWSI	Mendez Álvaro, 84 28053 Madrid España	www.eurocargorail.com	-	29/03/2010 (ampliación)	01/10/2008	Mercancías	5	-	46 vagones		-	< 500 mill. Ton-km /año
Logitren Ferroviaria	Av. Blasco Ibañez, 18 46010 Valencia España	www.logitren.es	-	28/12/2010 (ampliación)	30/06/2010	Mercancías	1	-	-		-	< 500 mill. Ton-km /año
SNCF¹⁰	76 Boulevard Magenta 75010 Paris France	www.sncf.com	-	15/12/2010 (nuevo)	19/12/2010	Viajeros	10				< 200 mill. pasajeros / año	-

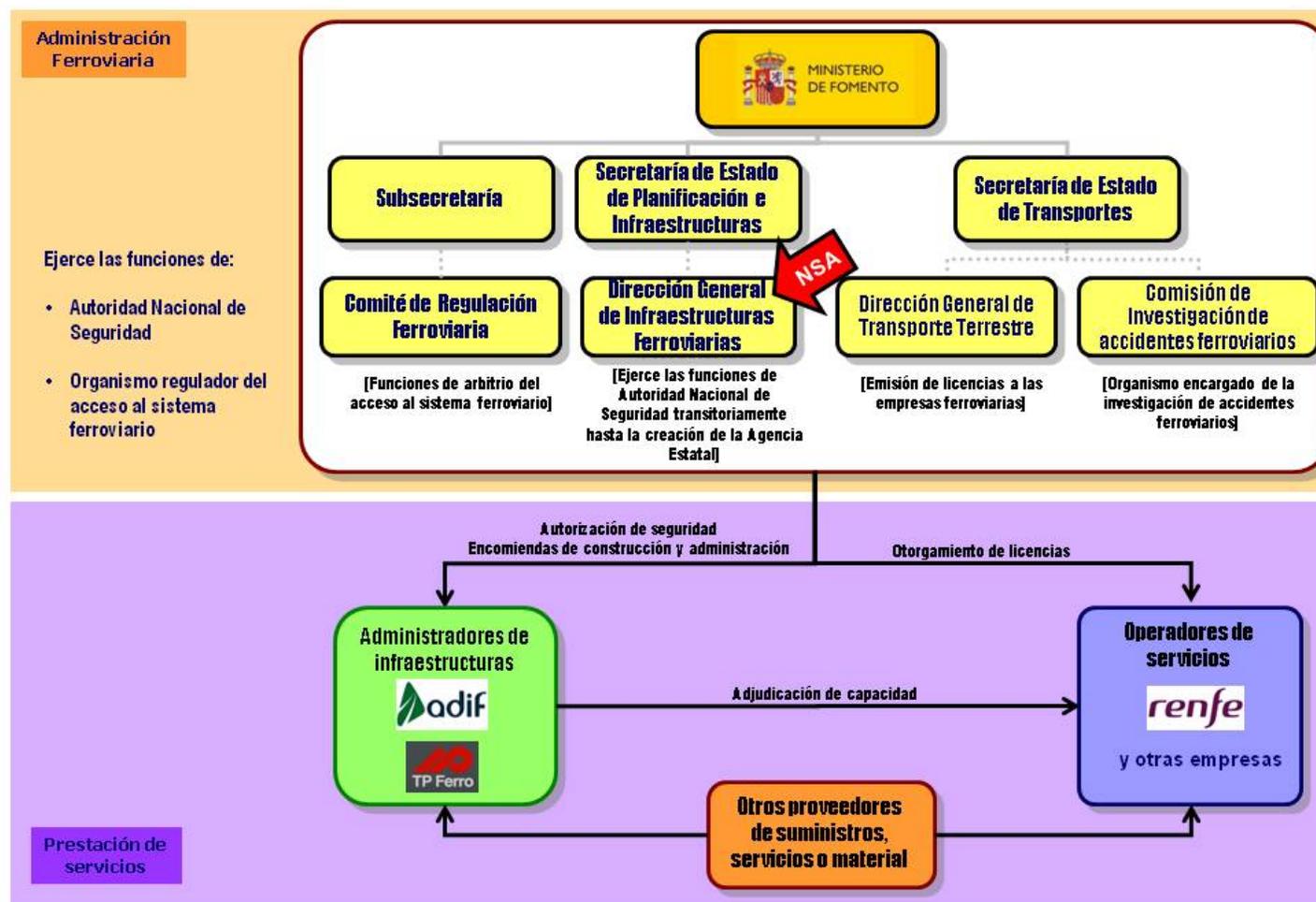
¹⁰ El 19 de diciembre, SNCF inició el servicio de transporte de viajeros en la línea entre Perpiñán (Francia) y Figueras (España), realizando dos trayectos de ida y vuelta diarios.

ANEXO B: Organigrama(s) de la autoridad nacional de seguridad

B.1. Diagrama: Organización interna



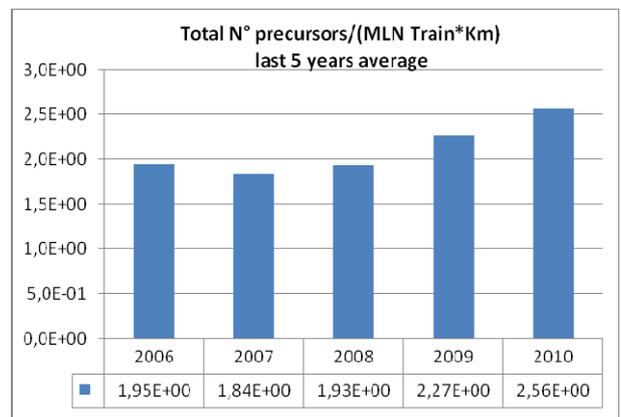
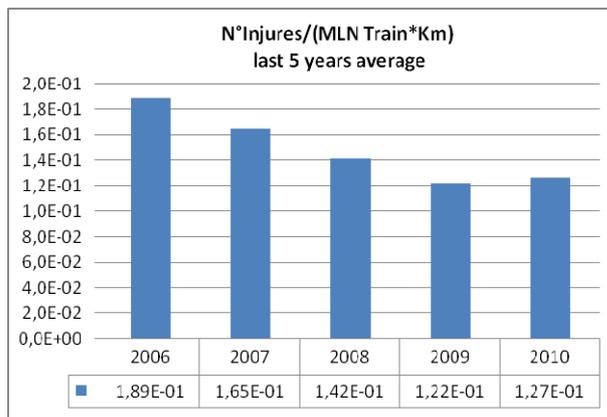
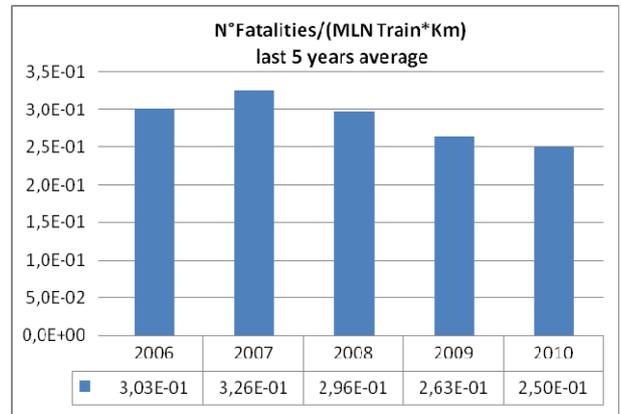
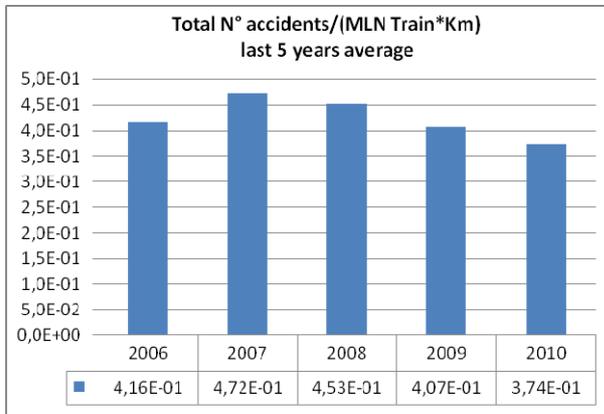
B.2. Diagrama: Relación con otros organismos nacionales



ANEXO C: Datos de ICS – Definiciones aplicadas

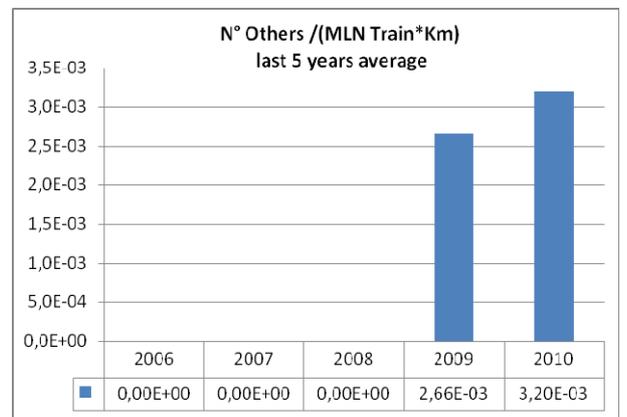
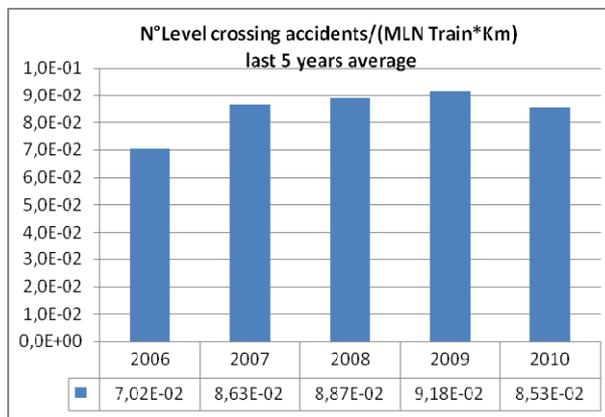
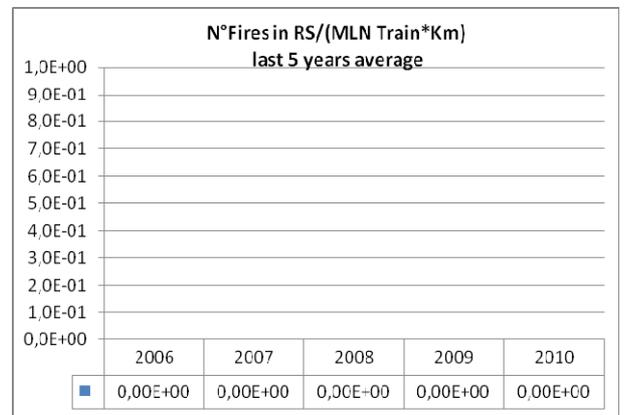
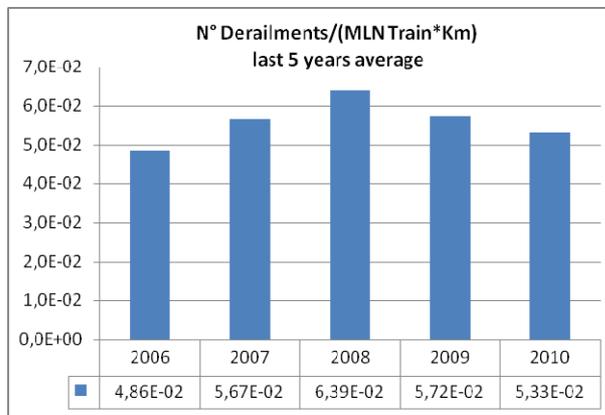
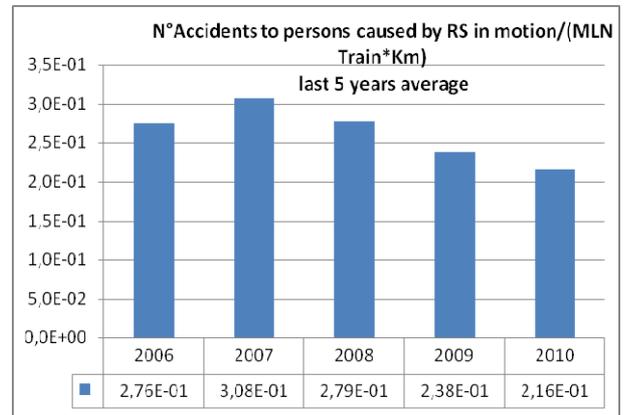
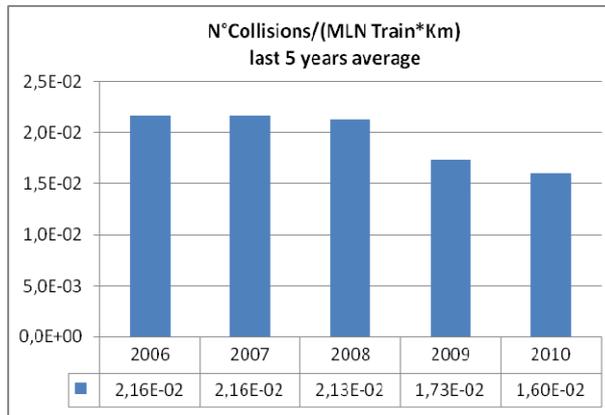
C.1. DATOS DE ICS

RESULTADOS A PRIMERA VISTA



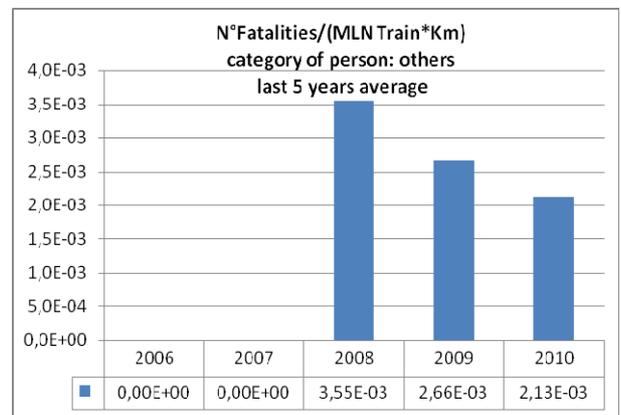
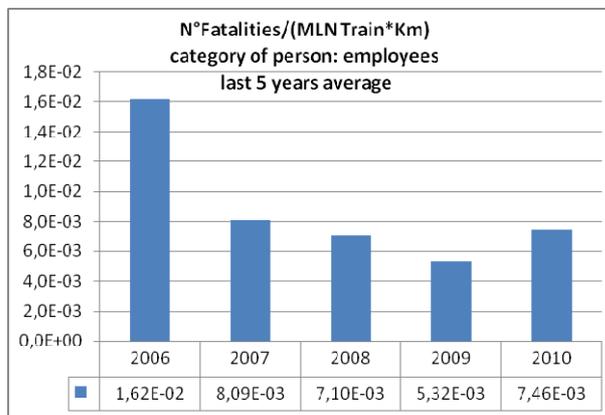
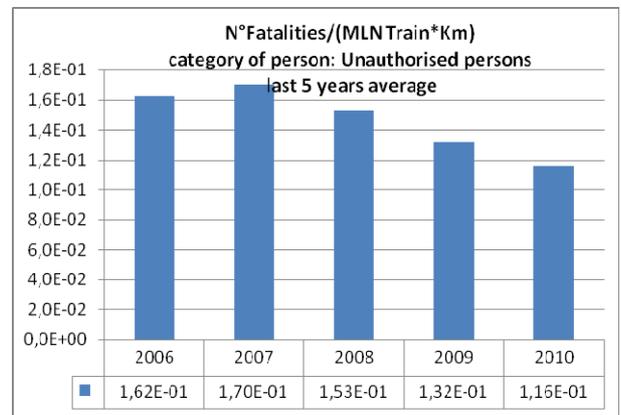
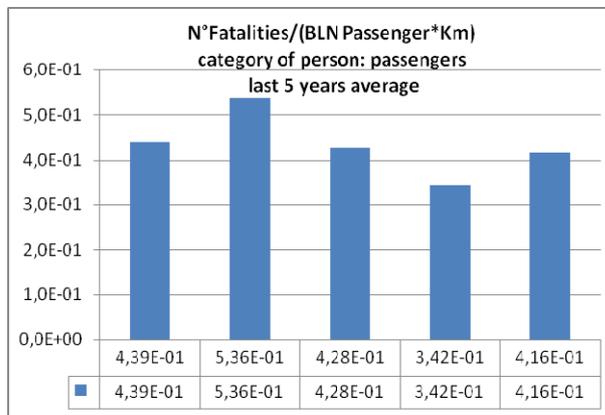
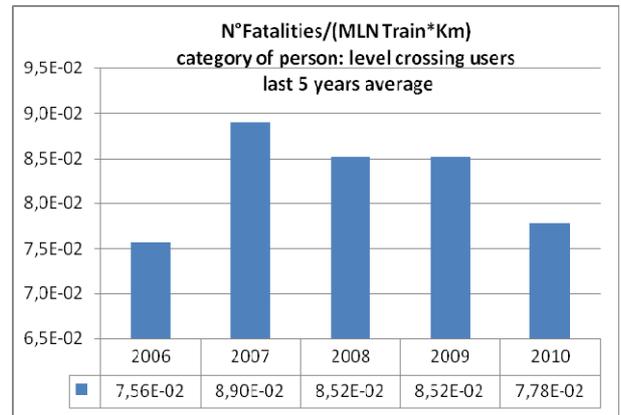
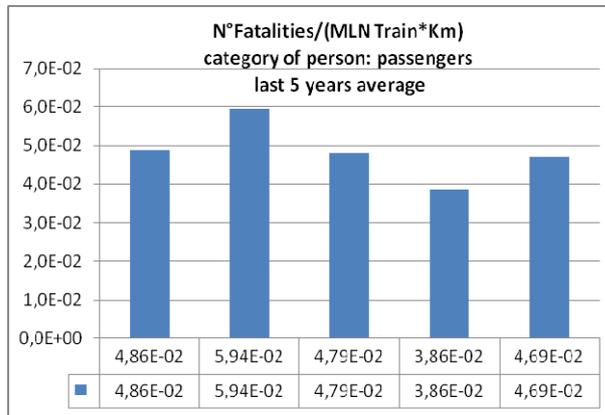
2011 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008, 2009 and 2010.

ACCIDENTES, DIVIDIDOS POR TIPOS



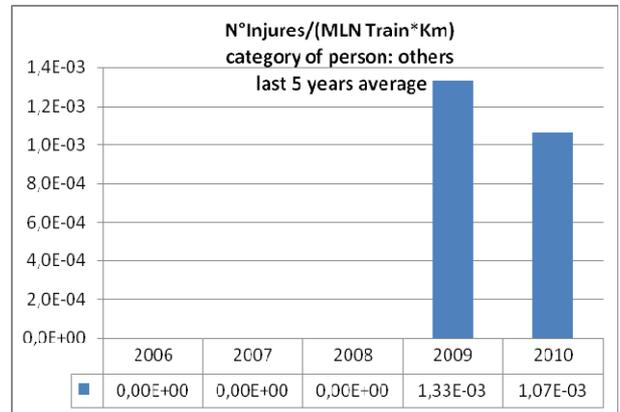
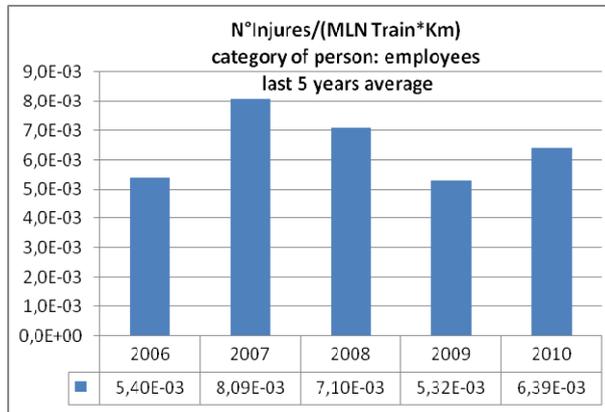
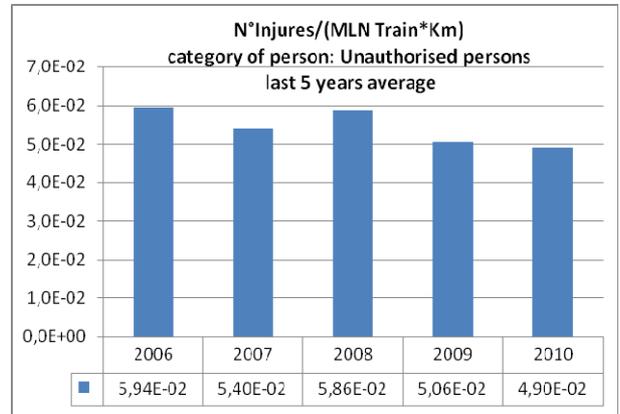
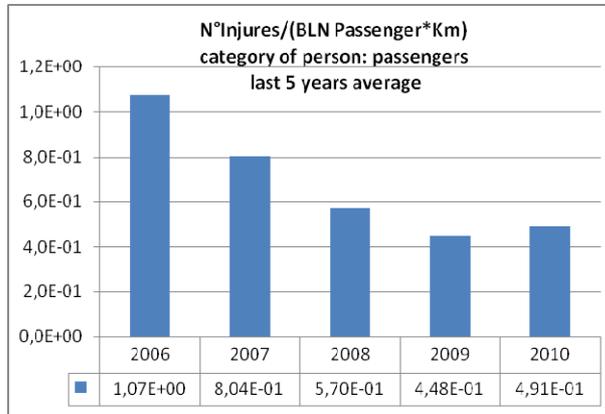
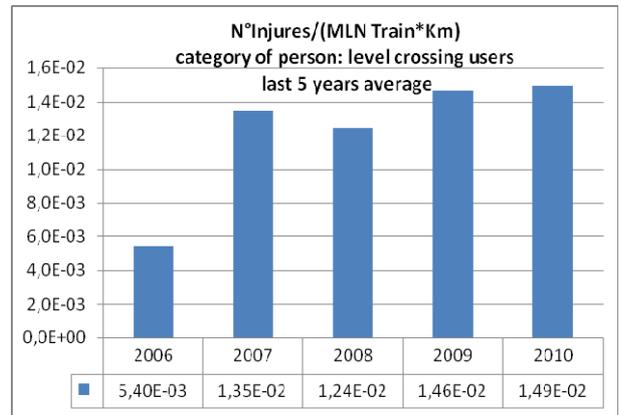
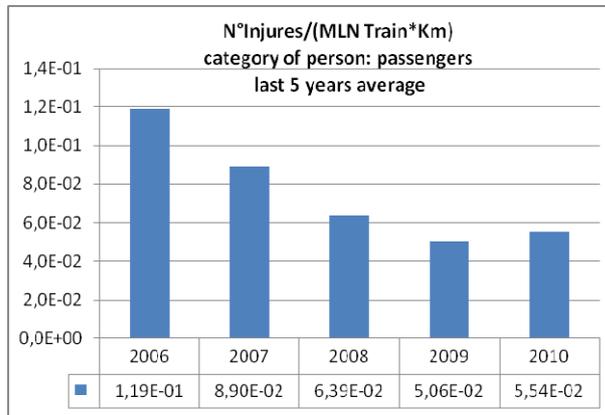
2011 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008, 2009 and 2010.

MUERTES, DIVIDIDAS POR CATEGORÍAS DE PERSONAS IMPLICADAS



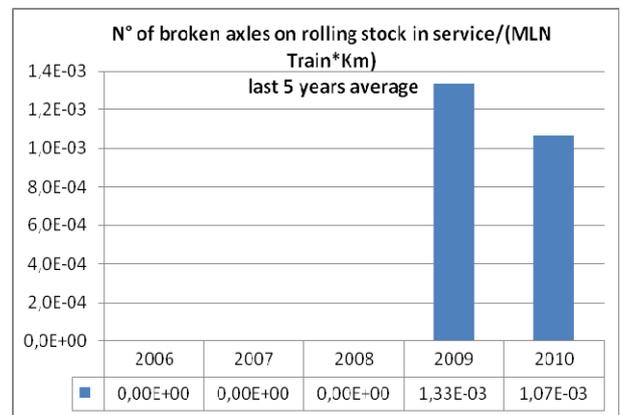
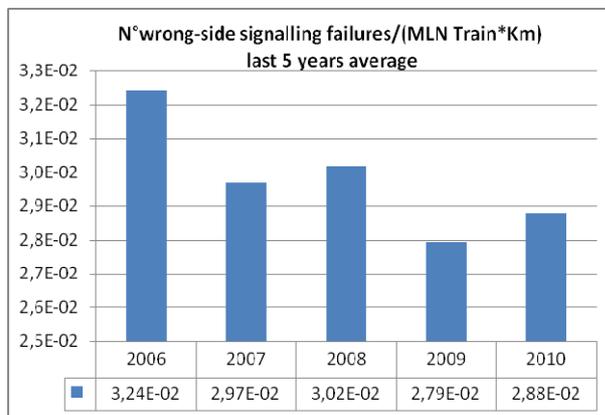
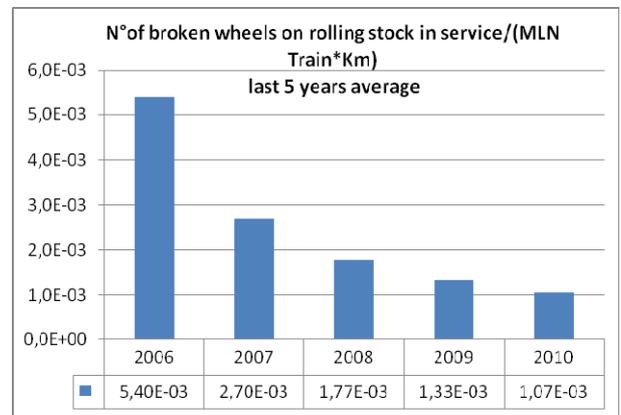
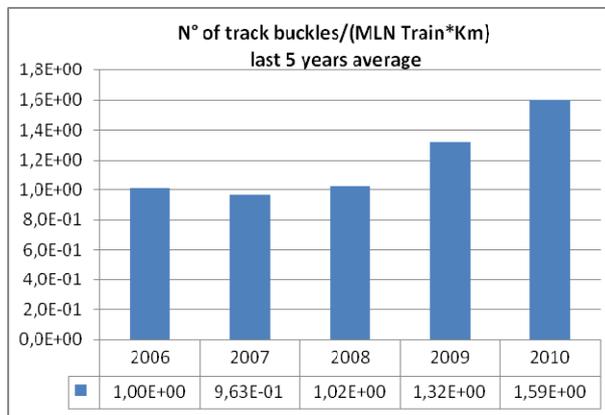
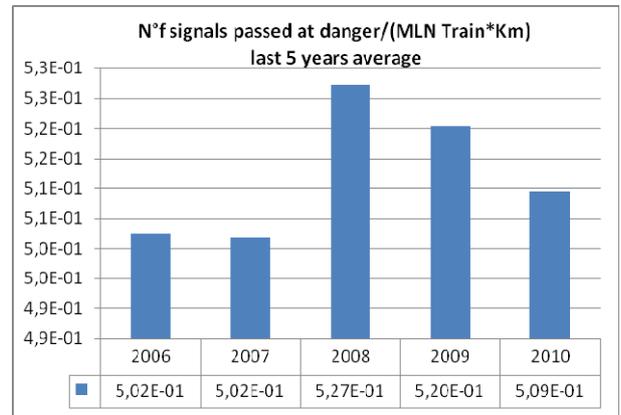
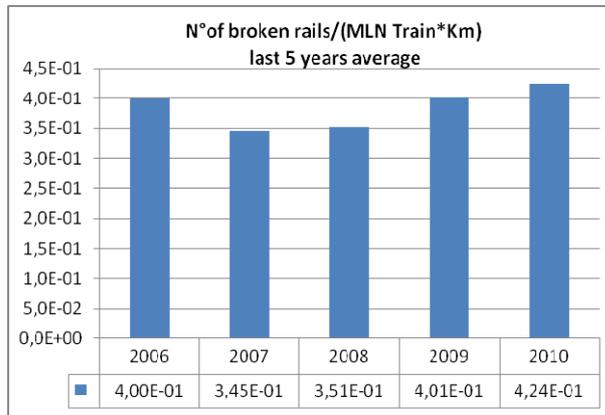
2011 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008, 2009 and 2010.

HERIDOS, DIVIDIDOS POR CATEGORÍAS DE PERSONAS IMPLICADAS



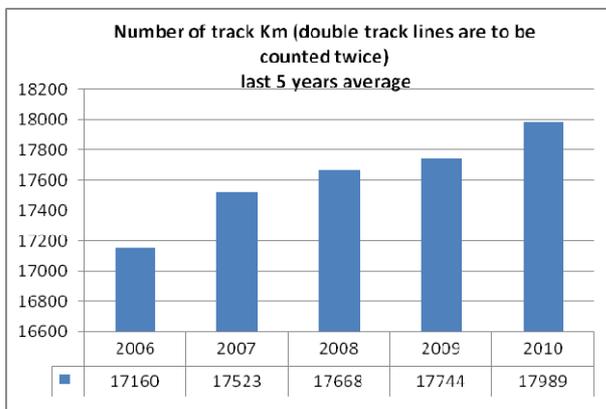
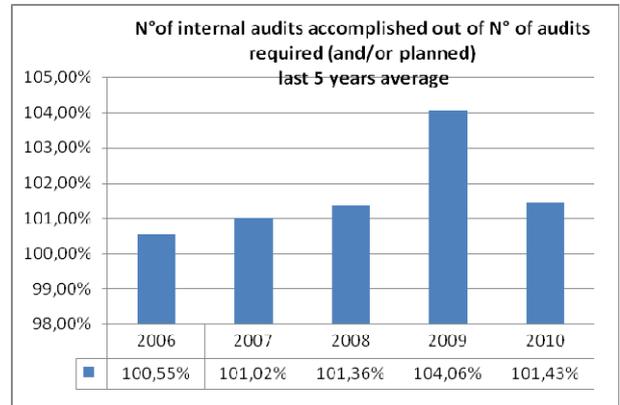
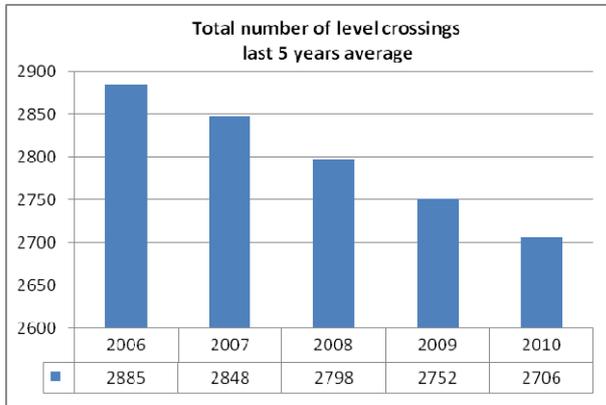
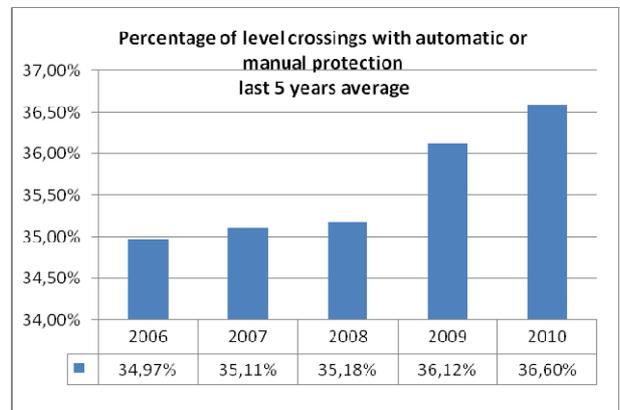
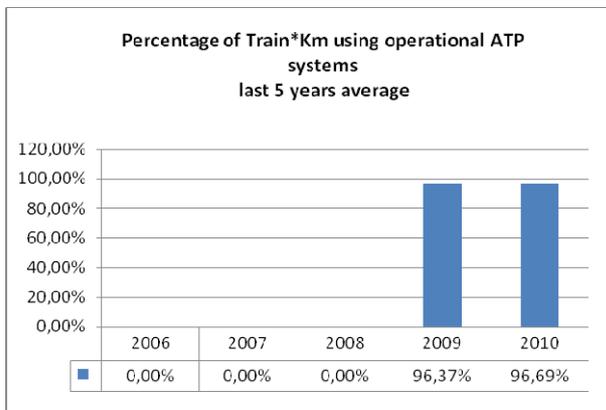
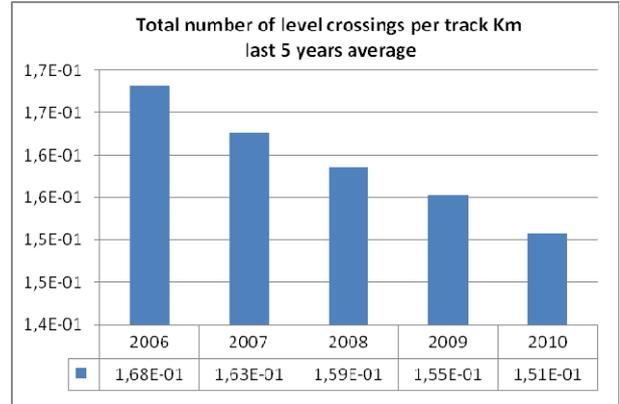
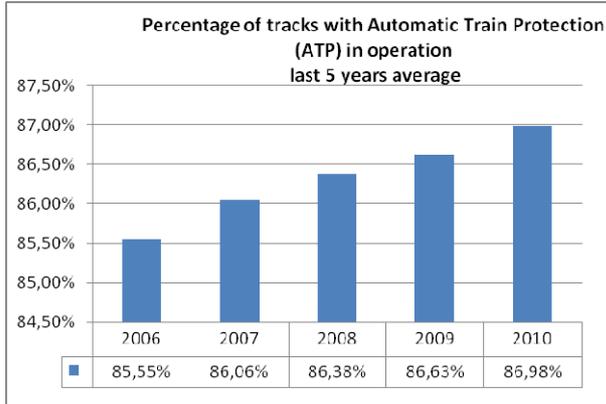
2011 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008, 2009 and 2010.

PRECURSORES DE ACCIDENTES



2011 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008, 2009 and 2010.

SEGURIDAD TÉCNICA DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SU EJECUCIÓN; GESTIÓN DE LA SEGURIDAD



2011 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008, 2009 and 2010.

C.2. DEFINICIONES UTILIZADAS EN EL INFORME ANUAL

A lo largo del periodo que engloba este informe (año 2.010), se ha publicado y ha entrado en vigor la transposición al sistema legal nacional de la Directiva 2009/149/CE, que aprueba el Nuevo Anexo I modificado de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.

Debido a lo anterior, la notificación de los indicadores comunes de seguridad se va a realizar de dos modos distintos:

- Según lo establecido en la **DIRECTIVA 2004/49/CE**.

Los datos de indicadores correspondientes a los años 2006, 2007, 2008, 2009 y 2010 se reflejarán según el formato indicado por esta normativa en la realización de las gráficas comparativas reflejadas en el Anexo C.1 de este informe.

- Según lo establecido en la **DIRECTIVA 2009/149/CE**.

Para el periodo objeto de este informe, es decir, el año 2010, los indicadores serán notificados siguiendo estas definiciones, para así tratar de ir adaptando los indicadores comunes de seguridad a los solicitados por este Nuevo Anexo I.

Por otro lado, en la plantilla (en formato Excel) suministrada por la Agencia Ferroviaria Europea para la remisión de los datos de Indicadores Comunes de Seguridad correspondientes al año 2010, los datos de referencia relativos al tráfico se subdividen en tres categorías distintas, es decir:

R04: nº de otros trenes-km

R05: nº de trenes de viajeros-km

R06: nº de trenes de mercancías-km

Desde la NSA española, queremos remitir de nuevo los datos de tráficos nacionales de los últimos años considerando esta nueva clasificación (véase tabla mostrada a continuación):

	R04 “OTROS”	R05 “VIAJEROS”	R06 “MERCANCÍAS”	TOTAL
2.006	2.829.002	143.531.671	38.726.940	185.087.613
2.007	3.047.746	145.119.103	37.402.270	185.569.118
2.008	2.940.082	155.392.369	34.431.935	192.764.386
2.009	2.537.293	160.493.732	25.102.555	188.133.579
2.010	2.688.917	158.205.795	25.815.179	186.709.891

C.2.2. DEFINICIONES NACIONALES

A continuación se realizan una serie de comentarios a los datos de indicadores comunes de seguridad suministrados:

- Se han incluido únicamente los **accidentes significativos**, de acuerdo con la definición de la Directiva 2009/149/CE, acaecidos en la RFIG gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif, ya que la accidentabilidad en la red gestionada por TP Ferro ha sido nula en el año 2010.
- La categoría “**Otras personas**” definida en el Reglamento 91/2003 aparece disgregada en los siguientes grupos:
 - Usuarios de pasos a nivel.
 - Personas no autorizadas.
 - Otras personas.

ANEXO D: Cambios importantes en la legislación y la reglamentación

	Referencia jurídica	Fecha de entrada en vigor de la disposición	Razón de la adopción (especificar si se trata de una nueva disposición o de la modificación de una vigente)	Descripción
Legislación nacional general de seguridad ferroviaria				
Legislación sobre la autoridad nacional de seguridad				
Legislación sobre organismos notificados, evaluadores, organismos de registro, examen, etc.				
Reglamentación nacional de seguridad ferroviaria				
Reglamentación sobre los objetivos y métodos de seguridad a escala nacional				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los sistemas de gestión de la seguridad y a la certificación de seguridad de empresas ferroviarias	Orden FOM/2257/2010, de 2 de agosto	15/09/2010	Modificación del R.D. 810/2007, asignando competencias en materia de certificados de seguridad a la DGIF, que ejerce como NSA española.	La DGIF asume las competencias en materia de certificados de seguridad establecidas en el R.D. 810/2007
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los SGS y a la autorización de seguridad de administradores de la infraestructura				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los keepers de vagones				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los talleres de mantenimiento				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a la	Real Decreto 1434/2010,	7/11/2010	Transposición de la Directiva de Interoperabilidad 2008/57/CE al	Sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de

	Referencia jurídica	Fecha de entrada en vigor de la disposición	Razón de la adopción (especificar si se trata de una nueva disposición o de la modificación de una vigente)	Descripción
autorización de la puesta en servicio y el mantenimiento de material rodante nuevo y modificado sustancialmente, incluida la relativa al intercambio de material rodante entre empresas ferroviarias, a los sistemas de registro y a los requisitos aplicables a los procedimientos de comprobación	de 5 de noviembre		marco legal nacional	la red ferroviaria de interés general (RFIG).
Reglamentación común sobre funcionamiento de la red ferrocarril, incluida la relativa a los procedimientos de señalización y tráfico				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables al reglamento interno (normas de la empresa) que deben adoptar los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables al personal que desempeña tareas de seguridad esenciales, incluidos los relativos a los criterios de selección, buen estado de salud y la formación y certificación profesional	Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre	9/11/2010	Transposición de la Directiva de 2007/59/CE al ordenamiento jurídico nacional	Se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
Reglamentación sobre la investigación de accidentes e incidentes, incluida la formulación de recomendaciones				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los indicadores nacionales de seguridad, incluidos los relativos al modo de recoger y analizar los indicadores	Real Decreto 918/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el R. D.	6/08/2010	Transposición de la Directiva 2009/149/CE al marco legal nacional	Modificación del Anexo 1 de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE

	Referencia jurídica	Fecha de entrada en vigor de la disposición	Razón de la adopción (especificar si se trata de una nueva disposición o de la modificación de una vigente)	Descripción
	810/2007			
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a la autorización de puesta en servicio de infraestructuras (vías, puentes, túneles, energía, parada automática de trenes, radio, señalización, interconexión, pasos a nivel, andenes, etc.).				

ANEXO E: Evolución de la certificación y la autorización de seguridad

E.1. Certificados de seguridad con arreglo a la Directiva 2001/14/CE

Número de certificados de seguridad expedidos con arreglo a la Directiva 2001/14/CE en 2010 en favor de empresas ferroviarias que disponían de la licencia	en su Estado miembro	0
	en otro Estado miembro	0

E.2. Certificados de seguridad según la Directiva 2004/49/CE

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
E.2.1. Número de certificados de seguridad de la Parte A válidos expedidos en 2010 en favor de empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro	1	-	-
	en otro Estado miembro	-	-	-

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
E.2.2. Número de certificados de seguridad de la Parte B válidos expedidos en 2010 en favor de empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro	1	6	-
	en otro Estado miembro	1	-	-

			A	R	P
E.2.3. Número de solicitudes de certificados de seguridad de la Parte A presentadas en 2010 por empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	1	-	1
		certificados actualizados / modificados	-	-	-
		certificados renovados	-	-	-
	en otro Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	-	-	-
		certificados actualizados / modificados	-	-	-
		certificados renovados	-	-	-

			A	R	P
E.2.4. Número de solicitudes de certificados de seguridad de la Parte B presentadas en 2010 por empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	1	-	1
		certificados actualizados / modificados	6	-	1
		certificados renovados	-	-	
	en otro Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	1	-	
		certificados actualizados / modificados	-	-	
		certificados renovados	-	-	

A = Solicitud aceptada, certificado ya expedido

R = Solicitudes rechazadas, no se ha expedido certificado

P = El caso sigue pendiente, no se ha expedido ningún certificado hasta la fecha

E.2.5. Lista de países en los que las empresas ferroviarias solicitantes de un certificado de seguridad de la Parte B en el Estado miembro habían obtenido ya su certificado de seguridad de la Parte A

A fecha 31 de diciembre de 2010, las empresas ferroviarias con certificado de seguridad de la Parte A emitido en otro Estado miembro son las siguientes:

- English Welsh and Scottish Railway International Limited (EWSI), procedente de **Reino Unido**.
- Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), procedente de **Francia**.

E.3. Autorizaciones de seguridad según la Directiva 2004/49/CE

	Nuevas	Actualizadas o modificadas	Renovadas
E.3.1. Número de autorizaciones de seguridad válidas expedidas en 2010 en favor de administradores de la infraestructura que disponían del registro en el Estado miembro	2	-	-

		A	R	P
E.3.2. Número de solicitudes de autorizaciones de seguridad presentadas en 2010 por administradores de la infraestructura que disponían del registro en el Estado miembro	autorizaciones nuevas	2	-	-
	autorizaciones actualizadas / modificadas	-	-	-
	autorizaciones renovadas	-	-	-

A = Solicitud aceptada, autorización ya expedida

R = Solicitud rechazada, no se ha expedido autorización

P = El caso sigue pendiente, no se ha expedido ninguna autorización hasta la fecha

E.4. Aspectos relativos al procedimiento – Certificados de seguridad de la parte A

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de un certificado de seguridad de la Parte A en 2010 a empresas ferroviarias	una licencia expedida por el Estado miembro	4 meses	-	-
	una licencia expedida por otro Estado miembro	-	-	-

E.5. Aspectos relativos al procedimiento – Certificados de seguridad de la parte B

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de un certificado de seguridad de la Parte B en 2010 a empresas ferroviarias	una licencia expedida por el Estado miembro	4 meses	4 meses	-
	una licencia expedida por otro Estado miembro	4 meses	4 meses	-

E.6. Aspectos relativos al procedimiento – Autorizaciones de seguridad

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de una autorización de seguridad en 2010 a administradores de la infraestructura	una licencia expedida por el Estado miembro	4 meses	-	-
	una licencia expedida por otro Estado miembro	-	-	-