



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE FERROCARRILES

Informe anual

(Artº 18 Directiva 2004/49)

2013

(Actuaciones hasta
31 de diciembre de 2012)



Dirección General de Ferrocarriles

Informe anual

(Artº 18 Directiva 2004/49)

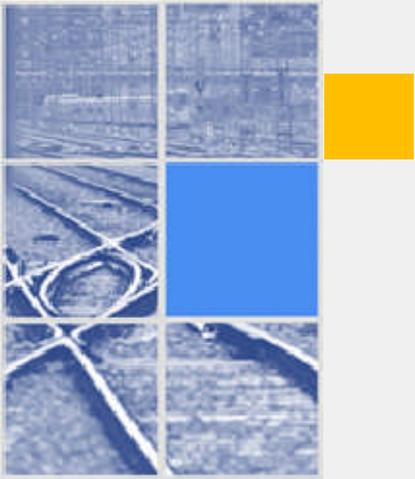
2013

(Actuaciones hasta
el 31 de diciembre de 2012)



Contenido

A.1 Alcance del informe	5
A.2 Resumen (Inglés)	7
B. Aspectos generales	9
C. Aspectos organizativos	14
D. Evolución de la seguridad ferroviaria	19
E. Principales cambios en la legislación, reglamentación y disposiciones administrativas	39
F. Evolución de la certificación y la autorización de seguridad	41
G. Actividades de Supervisión del sistema	45
H. Aplicación del Reglamento 352/2009	49
I. Derogaciones relacionadas con el esquema de certificación en entidades encargadas de mantenimiento	53
J. Conclusiones y prioridades	55
K. Fuentes de Información	57
L. Anexos	59



A.1 ALCANCE DEL INFORME

Este informe ha sido elaborado por la Dirección General de Ferrocarriles, que ejerce actualmente las competencias asignadas en la Directiva 2004/49/CE de seguridad ferroviaria, a la autoridad responsable 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/CE 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 2012, es decir, **hasta el 31 de diciembre de 2012.**



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, tal y como permite la Directiva 2004/49:

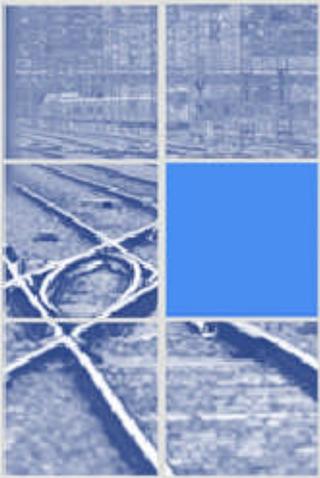
- a) los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril ligero,
- b) las redes funcionalmente separadas del resto del sistema ferroviario y que sólo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de pasajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas ferroviarias que sólo operan 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.

En este informe, se mantiene la exclusión de 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 sucesivas directivas ferroviarias y que según, el ordenamiento jurídico nacional, mantenía hasta ahora un régimen específico.

Sin embargo, el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios informa en su Artículo 2 de la “supresión de la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE)”, quedando extinguida el día 31 de diciembre de 2012. A partir de ese momento, la red de ancho métrico quedará integrada en la red administrada por ADIF y los servicios sobre ella, prestados por RENFE, de manera que desde el 1 de enero de 2013, estarán dentro del ámbito de aplicación de las Directivas.

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.



A.2 RESUMEN (INGLÉS)

This report has been prepared by the “*Dirección General de Ferrocarriles*”, 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.

In general, and in relation to the different activities that the “*Dirección General de Ferrocarriles*” (DGF) exercises nowadays in its paper of National Safety Authority, it is necessary to outline the main conclusions of its activity during year 2012:

In relation to **safety certificates and safety authorisations**:

- During year 2012, DGF has carried out the safety certificate’s renewal of the railway undertakings that, at the beginning of 2012, still had a safety certificate issued according to regulation prior to the Royal Decree 810/2007, which is the transposition of the Safety Directive 2004/49/EC. This fact allows us that all the safety management systems are evaluated according to Regulation 1158/2010 that will facilitate their later supervision with homogeneous criteria.



- In our opinion, the collaboration of DGF during the development of these management systems, prior to their official application, is giving good results and is being welcome for the sector.

In relation to the **global rate of accidents** of the system during this year, it has been observed a consolidation of last years values, maintaining similar orders of magnitude. They are appreciated the results of the effort carried out in some fields, as the action on level crossing, that are reaching minimum values.

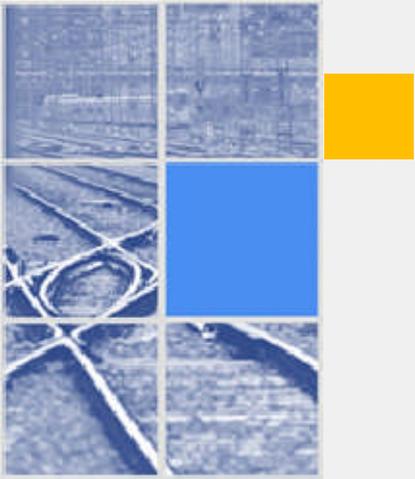
As for **actions directed to improve safety**, different actors of the sector are getting involved, carrying out the actions needed, as a consequence of events or on their own initiative.

In the field of **supervision**, DGF has considered of importance the inspection of maintenance of rolling stock workshops and the inspection of training centers of railway staff.

For the following years, one of the main work lines is related with the deep restructuring of the railway national system coming from the publication of the Law-Royal Decree 22/2012. Year 2013 may be a transition period before a near liberalization of the domestic passengers market, which will have an important repercussion on the regulation and supervision structures of the railway sector.

Other action lines are related to the implementation of European regulations throughout 2013, as Regulations 1077/2012 and 1078/2012, which entry into force is established by the middle of year 2013.

It is also important for DGF the implementation of Regulation 445/2011. It is necessary to keep in mind that, in Spain, DGF has been designated as certifying body of the maintenance systems of the entities in charge of maintenance of wagons. In 2013, an important effort will be carried out to obtain the certification of these entities before the deadline of May 31, established in the Regulation.



B. ASPECTOS GENERALES

1. OBJETIVOS DEL INFORME

Según se establece en la Directiva 2004/49/CE 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, 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/CE.

A fecha 31 de diciembre de 2012, 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 son ejercidas actualmente por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

Al igual que en años anteriores, para facilitar la recopilación de datos para la elaboración de este informe, se ha proporcionado a las empresas una plantilla de informe anual y se han evaluado los informes anuales de seguridad recibidos de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, con el objetivo de establecer posibles mejoras de cara a la elaboración de informes posteriores.



2. INFORMACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA (ANEXO A)

2.1. LA RED

La Red Ferroviaria de Interés General española en ancho estándar europeo 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 es 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 los siguientes enlaces:

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

<http://www.tpferro.com/sites/default/files/images/Declaracion-de-Red-TPFERRO-2013.pdf>

La Declaración de la Red 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 INFRAESTRUCTURAS

2.2.1. Administradores de Infraestructuras

- ADIF
- TP Ferro

2.2.2. Empresas ferroviarias

Con fecha 31 de diciembre de 2012, disponían de certificado de seguridad las siguientes empresas:

- Acciona Rail Services, S.A.
- Activa Rail S.A.
- Alsa Ferrocarril S.A.U.
- Comsa Rail Transport, S.A.
- Continental Rail, S.A.



- FESUR – Ferrocarriles del Suroeste S.A.
- Ferrovial Railway S.A.
- FGC Mobilitat, S.A.
- Logitren Ferroviaria, S.A.U.
- RENFE Operadora
- Société Nationale des Chemins de Fer Français
- Tracción Rail S.A.

En el **anexo A.2** se recogen los principales datos de estas empresas.

Además de éstas, a finales del año 2012, 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):

- Arcelormittal Siderail, S.A.
- Eusko Trenbideak – FF.CC. Vascos S.A.
- Guinovart Rail, S.A.
- Logibérica Rail, S.A.U.



3. PRIORIDADES DE LAS ACTIVIDADES DE LA DGF

A nivel general, y en relación a las distintas actividades que actualmente ejerce la Dirección General de Ferrocarriles, cabe reseñar las principales conclusiones de la actividad de 2012:

En relación con los **certificados y autorizaciones de seguridad**:

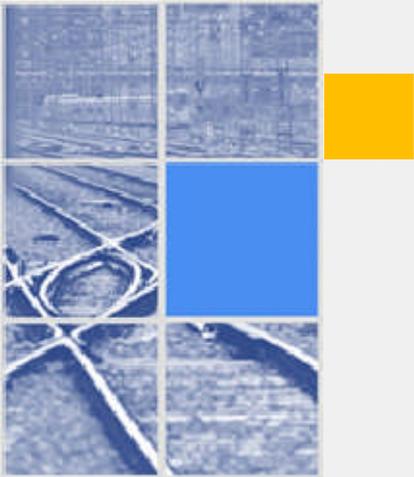
- Se ha detectado en el sector un cierto posicionamiento de empresas para una futura liberalización del transporte ferroviario de viajeros, que han iniciado los trámites para disponer de certificados de seguridad.
- La DGF prosigue en su tarea de facilitar la implementación de los Reglamentos 1158/2010 y 1169/2010, para lo cual colabora con las empresas desde las fases iniciales de concepción de los sistemas de gestión.

Respecto a la **accidentabilidad**, este año ha proseguido la tendencia decreciente tanto en el número de accidentes, como en el número de víctimas de la serie de los últimos años.

En cuanto a **las actuaciones encaminadas a mejorar la seguridad**, los distintos actores del sector están implicados, llevando a cabo las actuaciones necesarias, ya sea por iniciativa propia o como consecuencia de sucesos.

La DGF considera muy importante el seguimiento del grado de cumplimiento de las **recomendaciones** emitidas por la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, a través de peticiones periódicas de información a los destinatarios sobre el grado de cumplimiento.

Una de las prioridades de la DGF es supervisar las **actividades de mantenimiento en el material rodante**. Para ello, está haciendo un importante esfuerzo por poner en marcha la aplicación del Reglamento 445/2011, de certificación de entidades encargadas de mantenimiento de vagones.



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

Corresponde a la **Dirección General de Ferrocarriles**, dependiente de la Secretaría General de Infraestructuras de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, el ejercicio de buena parte de las competencias en materia ferroviaria del Ministerio de Fomento.

Entre otras funciones, a la Dirección General de Ferrocarriles le corresponde el ejercicio de las funciones objeto de este informe. En concreto, según el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, tiene asignadas 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 correspondan 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.

g) El ejercicio de las competencias que corresponden al Ministerio de Fomento en relación con la defensa del dominio público ferroviario y con la modificación con la línea límite de la edificación, sin perjuicio de las competencias que correspondan al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

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 incluyen dos organigramas que muestran la estructura de la Dirección General de Ferrocarriles.



2. RELACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES CON OTROS ÓRGANOS NACIONALES

En el año 2012, además de la Dirección General de Ferrocarriles, los principales actores del sistema ferroviario han sido:

■ Dirección General de Transporte Terrestre

Dependiente del Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Transporte, en materia ferroviaria, se encarga de la emisión de las licencias de empresa ferroviaria y de lo relacionado con los servicios ferroviarios.

■ 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 los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias.

■ Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios

Órgano adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Subsecretaría, pero independiente de la Dirección General de Ferrocarriles, de los administradores de infraestructuras 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/CE.

Para más información sobre este organismo, puede consultarse el siguiente enlace:

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAF/

■ ADIF

El administrador de infraestructuras ferroviarias ADIF fue creado por la Ley 39/2003 de 17 de diciembre, del Sector Ferroviario. Los estatutos de 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)³, a excepción del 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

El Reino de España y la República Francesa concluyeron un Acuerdo internacional en Madrid el día 10 de octubre de 1995 para la construcción y explotación de la sección internacional de una línea ferroviaria de alta velocidad entre España y Francia (vertiente mediterránea) (en lo sucesivo, el "Acuerdo de Madrid"), por el que ambos Estados se comprometieron en particular a autorizar la construcción y explotación de la sección internacional en régimen de concesión.

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

■ 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.⁴

³ En aplicación del Real Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio, las líneas de ancho métrico de la extinta entidad pública empresarial de Ferrocarriles de Vía Estrecha FEVE, son gestionadas por Adif desde el 01/01/2013.

⁴ En aplicación del Real Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio, los servicios por las líneas de ancho métrico de la extinta entidad pública empresarial de Ferrocarriles de Vía Estrecha FEVE, son gestionadas por RENFE desde el 01/01/2013.

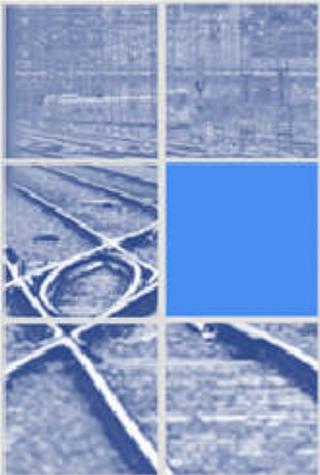


Para mayor información acerca de sus competencias y estructura es posible consultar la dirección: www.renfe.es

■ **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 2012, además de RENFE-Operadora, una decena de empresas obtuvieron el preceptivo certificado de seguridad.

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

Las políticas actuales del Ministerio de Fomento en materia de transporte se recogen en el **Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI)**. Este Plan surge de la conveniencia de plantear un nuevo marco de la planificación estratégica de las infraestructuras, con un horizonte temporal que abarca los años 2012 a 2024.

Los principales **puntos de acción** que se pretende llevar a cabo en el transporte ferroviario mediante este Plan son:

- Reordenar el actual modelo organizativo de gestión ferroviaria, con el fin de superar disfuncionalidades y asegurar una eficaz articulación de los roles de los distintos agentes.
- Dar un nuevo impulso a la liberalización completa del sector en línea con las orientaciones europeas, con el fin de asegurar el desarrollo y mejora de la eficiencia del transporte ferroviario.
- Fomentar la apertura a nuevos operadores ferroviarios de viajeros en régimen de competencia en la red española.
- Mejorar la eficiencia y la competitividad en el transporte de mercancías por ferrocarril, así como su integración efectiva en las cadenas logísticas.
- Integrar conjuntamente las redes de Alta Velocidad y Convencional, así como con los enlaces con las redes de otros países.



Todos estos puntos de acción pivotan alrededor de la premisa básica del mantenimiento y mejora de la seguridad del transporte ferroviario. Así, dentro de los programas de actuación se incluye líneas de actuación relativas a la seguridad. Por ejemplo, dentro del Programa de regulación, control y supervisión, se incluye una línea de actuación de “Mejora de la seguridad ferroviaria y protección de los viajeros”.

También en el Programa de actuación inversora, se recoge la ejecución de inversiones para reducir la accidentalidad de la red, a través del mantenimiento de la red convencional, proseguir con la supresión de los pasos a nivel o la inversión en actualización de instalaciones de seguridad.

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 2012 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 2012.

Tiene como finalidad la mejora continua de los niveles de seguridad en la Red Ferroviaria de Interés General y se configura como la herramienta más importante del sistema.

Las acciones principales que se utilizaron en el plan anual de Seguridad 2012 para conseguir sus objetivos fueron:

- Inspecciones y Visitas de Seguridad programadas para prevenir o mitigar, en su caso, los accidentes e incidentes de circulación.
- Inspecciones no programadas, cuyo fin es corregir o eliminar las desviaciones en los Indicadores de Accidentabilidad e Incidentabilidad a lo largo de todo el año.
- Organizar y diseñar los Órganos de Participación de los ámbitos operativos, tanto centrales como territoriales, en la gestión de la seguridad en la circulación, de acuerdo con la organización interna de Adif.
- Desarrollar cronológicamente a lo largo del año las acciones del Plan Estratégico de Adif.
- Comprometer a todos los órganos de la empresa en la disminución continua de la accidentabilidad e incidentabilidad.
- Detectar y corregir actuaciones no reglamentarias, operaciones incorrectas y prácticas inseguras, así como las posibles anomalías y deficiencias en el estado de las instalaciones.



- Establecer los Indicadores Anuales de Accidentabilidad que sirvan para cuantificar los Indicadores Objetivo establecidos en el Plan Estratégico, ayudando en la mejora continua de los niveles de seguridad en la Red Ferroviaria de Interés General.
- Establecer un Plan de Seguimiento de los Precursores de Accidentes relacionados con la actividad principal de Adif, como son las deformaciones de vía y las roturas de carril, vinculándolas a los procedimientos de inspección y realizando un seguimiento con el Área correspondiente.

En relación al grado de cumplimiento de las acciones que contemplaba el Plan Anual de Seguridad 2012, se ha alcanzado prácticamente el 100%, reduciéndose la accidentabilidad por debajo de los indicadores objetivo establecidos, con la excepción, ya indicada, de los accidentes de personas asignados a ADIF.

■ LÍNEAS DE ACTUACIÓN DE ADIF PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD

1. Orientadas a las disminución del **riesgo de arrollamiento de personas**:

En Estaciones:

- Continuar y potenciar las actuaciones de supresión de pasos entre andenes sobre vía y, donde no sea posible, sustitución de su pavimentación por caucho antideslizante.
- Mejorar el aspecto dotacional de las estaciones en lo referente a elementos informativos que recuerden la necesidad de utilizar los pasos habilitados para el cruce de vías.
- Lanzamiento de campañas divulgativas sobre las precauciones a observar por los peatones en el entorno de las vías férreas, en especial en las estaciones.
- Intensificación de los cierres perimetrales en el entorno de las estaciones para impedir el acceso a las mismas a través de las vías, en especial en las cercanías de aparcamientos y urbanizaciones.

En Pasos a Nivel:

- Continuar con el plan de supresión de pasos a nivel.

En plena vía:

- Intensificar las actuaciones de cierre perimetral de vías férreas en la red convencional.
- Incidir en la inspección de los cierres perimetrales existentes y en la pronta reparación de los deteriorados.

2. Orientadas a reducir el **riesgo de descarrilamientos**:

En vías secundarias de estaciones y terminales de mercancías: instrumentar fórmulas para cubrir las necesidades económicas para el mantenimiento y, en su caso, renovación, de las vías secundarias que se utilizan para apartado de trenes y maniobras en los casos en que no existan itinerarios alternativos o el uso de los mismos complique notablemente la explotación.



Debidos al estado del material rodante: continuar con las medidas de incremento de controles e inspecciones, en especial en los sucesos ocurridos en cambiadores de anchos.

3. Orientadas a la disminución del **riesgo de accidentes en pasos a nivel:** continuar impulsando el plan de supresión de pasos a nivel.

4. Orientadas a la reducción de los **arrollamientos de obstáculos:**

Debidos a causas naturales:

- Estudiar la conveniencia de instalar detectores de objetos en vía en las zonas de mayor riesgo (como son trincheras, pasos superiores y bocas de túneles) en las vías de la red convencional.
- Ejecución de las obras proyectadas de refuerzo de túneles y trincheras para evitar desprendimientos.

Debidos a actos vandálicos: como en el arrollamiento de personas, el cierre perimetral de las vías es útil para disminuir este tipo de sucesos.

5. Orientadas a disminuir el **riesgo de incidentes por descomposiciones de cargamento:** las medidas correctoras propuestas, en particular la vigilancia del cierre adecuado de las lonas laterales de los contenedores durante el proceso de carga y el correcto estado de conservación de las mismas, están produciendo resultados satisfactorios, traducidos en la reducción de este tipo de sucesos. Sin embargo, se continuará con el seguimiento detallado de estos incidentes.
6. Orientadas a reducir el **riesgo de accidentes de maniobras por fallo humano:** continuar con las acciones formativas y de sensibilización sobre prácticas seguras en los trabajos relacionados con la ejecución de maniobras.
7. Orientados a la disminución de **incidentes por fallos en la señalización:** aunque ocurren con poca frecuencia y su número ha disminuido tras las medidas adoptadas, dada la gravedad de los accidentes en que pueden desembocar, es conveniente permanecer vigilantes ante las situaciones en que se podrían inducir este tipo de sucesos y, en particular, asegurar el cumplimiento riguroso de los protocolos de actuación en la realización de trabajos de modificación de las instalaciones de seguridad y la correcta adecuación a la normativa aplicable.
8. Orientadas a la disminución de los **incidentes relacionados con componentes de vehículos:** intensificación de las inspecciones de vagones para asegurar el correcto cumplimiento de las tareas de mantenimiento preventivo.



9. Otras actuaciones orientadas a la **mejora de la seguridad en otros aspectos** de la explotación ferroviaria:
- Incrementar la dotación económica necesaria para la corrección urgente de anomalías detectadas en las inspecciones y para ejecución de propuestas de mejora urgente de la infraestructura.
 - Continuación del Plan de Instalación de Balizas Previas en las Señales de Salida de estaciones, para minimizar los rebases de este tipo de señales.
 - Incrementar el número de detectores de caldeo para reducir los sucesos relacionados con roturas de ruedas o ejes.
 - Intensificación de los proyectos y obras de rehabilitación y mejora de líneas, incluso las de menor tráfico.
 - Continuar con la ejecución de las obras de modernización de enclavamientos y, en general, de mejora de las instalaciones de seguridad.
10. Planes de **formación continua del personal relacionado con la seguridad en la circulación**, como son los relacionados con formación específica en inspecciones de vía, cargamentos y material rodante, así como en investigación de accidentes ferroviarios, incorporando en todos ellos las últimas novedades en cada campo.

1.2.2. Actuaciones llevadas a cabo por el administrador de Infraestructuras Ferroviarias TP Ferro

El Comité Interno de Seguridad de TP Ferro, encargado de tratar las problemáticas de seguridad interna de TP Ferro así como las que pueden involucrar a los administradores de infraestructuras adyacentes y/o a las empresas ferroviarias, validó el Plan de Acción de Seguridad 2012 con el fin de conseguir los objetivos reseñados a continuación:

- Actualizar la documentación de explotación para la puesta en servicio definitiva (100%).
- Actualizar la consigna de protección e intercepción de vía (85%).
- Redactar una nueva Consigna de Control Manual (85%).
- Actualizar la Consigna Azul (95%).
- Revisar el Procedimiento de Plan de Formación Inicial y mantenimiento de las competencias (100%).
- Redacción de las Instrucciones para las aptitudes físicas y psicológicas del personal (100%).
- Redacción de la Instrucción de trabajo para las instalaciones de seguridad (100%).
- Redacción de la Consigna KABA de control de acceso a la sección internacional (80% en agosto de 2012).

Por otro lado, se han realizado dos mejoras tecnológicas durante el año 2012 para mejorar la seguridad del sistema y / o la explotación en general:



- Implementación de una red analógica de radio, para reforzar las capacidades de comunicación ofrecidas por el sistema GSM-R que, en caso de incidente, son insuficientes.
- Modificación de las funcionalidades del telemando de tráfico CTC y PLO. La nueva funcionalidad consiste en añadir un nuevo mando para mover juntas las agujas conjugadas. La funcionalidad de movimiento individual permanece, pero será necesaria una doble confirmación.

1.2.3. Actuaciones llevadas a cabo por las empresas ferroviarias

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

- Elaboración de planes anuales de seguridad que contengan indicadores y objetivos de seguridad, entre otros, relativos a:
 - Accidentalidad.
 - Gestión de formación del personal.
 - Gestión de la seguridad ferroviaria (inspecciones).
- Política de seguridad aprobada y refrendada por los órganos de dirección de la empresa.
- 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 relacionados con la supervisión, es decir, inspecciones y auditorías.
- A continuación se indican medidas de seguridad adoptadas por algunas empresas ferroviarias a lo largo del año 2012:
 - Utilización preferente del freno dinámico en las locomotoras para mejorar la vida de las zapatas de los vagones y minimizar el riesgo de incendio durante el periodo estival.
 - Revisión exhaustiva de las zapatas y portazapatas de los vagones en las visitas de seguridad para mejorar la seguridad en la circulación.
 - Revisión sistemática de los toldos de las cajas móviles con el objetivo de reducir las incidencias por descomposiciones del cargamento.

De manera más específica, el principal operador en España, **RENFE-OPERADORA** ha llevado las siguientes actuaciones durante el ejercicio:

■ OBJETIVOS DE SEGURIDAD DE RENFE.

El Sistema de Gestión de la Seguridad implantado por Renfe Operadora dispone de un conjunto de indicadores con objeto de facilitar el seguimiento de la evolución general de la seguridad, y de evaluar el grado de consecución de los Objetivos de Seguridad anuales. Renfe Operadora ha logrado cumplir estos objetivos en todos los ejercicios desde el año 2005, dentro del nivel de referencia del conjunto de ferrocarriles europeos más desarrollados.



■ LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE SEGURIDAD.

Estas líneas estratégicas se planifican anualmente, siendo de carácter temporal deslizante, y contienen 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, la mejora del equipamiento del material rodante, la actualización de los planes formativos y la revisión y mejora de los sistemas de gestión propios. Estas líneas estratégicas de seguridad se revisan nuevamente cada año.

Para la consecución de los Objetivos fijados para 2012, las Líneas Estratégicas (LE) que se planificaron fueron las siguientes:

- *LE nº1:* Reducción del Riesgo por Fallo Humano.
- *LE nº2:* Reducción del Riesgo por Fallo Técnico.
- *LE nº3:* Desarrollo del Sistema de Gestión de la Seguridad.
- *LE nº4:* Profundización de la cultura de la Seguridad vía Retorno de Experiencia (REX).

Dentro de cada línea estratégica, a través del Plan Anual de Seguridad y además de los Objetivos de Seguridad anuales, se estableció un conjunto de Objetivos Operativos, con el fin de reducir los accidentes e incidentes provocados por fallo humano y técnico, mediante la implantación de medidas de gestión y del desarrollo de nuevas tecnologías, especialmente en el ámbito de la conducción de vehículos ferroviarios.

A continuación se indican los Objetivos Operativos fijados con las acciones a destacar en cada uno de ellos:

1. Reducción de Riesgos por Fallo Humano.

- Publicación y difusión de la “Guía de Buenas Prácticas” que sirva de referente del “buen” trabajo del personal de conducción.
- Mecanización del proceso de tratamiento de los riesgos por factor humano.
- Modificación de la Circular Operativa nº 1, aprovechando la experiencia adquirida con la aplicación de la actual.
- Seguimiento del cumplimiento de la Circular Operativa nº 1.
- Impulsar e incrementar las acciones de inspección de control de consumo de alcohol y drogas, con el fin de verificar que los agentes relacionados con la circulación prestan servicio en condiciones adecuadas.
- Actualización de los Acompañamientos de tren en la cabina de conducción, con el fin de detectar prácticas incorrectas, en relación a la Guía de Buenas Prácticas y a la lectura de Registros de Seguridad.
- Actualización de los contenidos de la Pestaña de Seguridad día a día, en el Portal Corporativo.

2. Reducción de Riesgos por Fallo Técnico.

- Mecanización del proceso de tratamiento de los riesgos por fallo técnico del material.



- Mejora de la Inspección Técnica del Material en Servicio, afectando a un número representativo de vehículos que permita detectar los fallos más comunes en el material, con el fin de evitar accidentes e incidentes provocados por esta causa.
 - Aseguramiento de la Verificación del Tren antes de su puesta en circulación, con objeto de conseguir que el material que va a realizar un servicio, lo inicie en condiciones óptimas.
3. Desarrollo del sistema de Gestión de Seguridad.
- Evaluación del Sistema de Gestión de Seguridad, mediante la realización de la Auditoría interna al Sistema, conforme a la Normativa en vigor.
 - Desarrollo de evolutivos de las aplicaciones de la plataforma Asegur@.
 - Elaboración del Procedimiento de difusión de alertas más relevantes.
 - Elaboración del Procedimiento para la Gestión de las Alertas y Notificaciones de Seguridad en la Circulación por Fallo Técnico.
 - Elaboración del Procedimiento Específico “Sondeos de seguridad”, con el objeto de establecer una metodología común para realizar las inspecciones de Sondeos de Seguridad.
 - Revisión del Procedimiento de Control de Consumo de Alcohol y Drogas, con objeto de adaptar este procedimiento a los nuevos etilómetros.
 - Establecimiento de Procedimientos conjuntos y Protocolos de coordinación para la gestión de la seguridad con otros Actores del Sector.
 - Revisión de los Itinerarios Formativos establecidos con los Centros de Formación Homologados.
4. Profundización de la Cultura de Seguridad vía REX.
- Jornadas de Seguridad, de Comunicación y Foros de debate.
 - Implantación de una Comunidad de Formación.
 - Implantación de una Comunidad de Seguridad.
 - Edición de una Guía de Buenas Prácticas, cuyo objetivo es dar a conocer los principales riesgos detectados y registrados, relacionados con la conducción de trenes, y ofrecer recomendaciones concretas sobre conductas personales y profesionales, que permitan establecer hábitos más apropiados para una conducción más segura.
 - Utilización de esta Guía de Buenas Prácticas en la formación, en la gestión del fallo humano, y como Guía de desempeño para Mandos Intermedios (asesoramiento, acompañamientos,...).
 - Elaboración de Fichas de Información dirigidas específicamente al colectivo de maquinistas, con los datos más relevantes de los sucesos producidos, así como las recomendaciones derivadas de sus análisis para su corrección.

1.3. ACTUACIONES LIGADAS A ACCIDENTES, INCIDENTES O RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

En este apartado se va a realizar un repaso a las principales actuaciones consideradas por los distintos actores del sector ferroviario, en consecuencia directa de accidentes, incidentes o sucesos concretos.

En su mayor parte, las acciones del cuadro siguiente tienen su origen en **recomendaciones de seguridad** (ver el apartado D (3) de esta memoria)⁵.

SUCESO: DESCARRILAMIENTO EN CAMBIADOR DE ANCHO.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modificación del sistema de sujeción de los tornillos del mecanismo de bloqueo del cambio de ancho.
SUCESO: DESCARRILAMIENTO EN CAMBIO, POR POSICIÓN INADECUADA DE ANCHO.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se imparten cursos de formación específica sobre aparatos de tercer carril complementados con simuladores y visitas a instalaciones. ▪ Se está elaborando una resolución circular para reforzar los contenidos de los programas de formación y además establecer pautas de actuación dirigidas al personal afectado.
SUCESO: ARROLLAMIENTO CUANDO SE REALIZAN TRABAJOS EN VÍA.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaboración de Acta con prescripciones particulares de la obra tratadas en reunión previa a la misma y firmada por todos los participantes en la obra. ▪ Acciones formativas dirigidas a los encargados de trabajos incidiendo en los aspectos reglamentarios sobre trabajos en vía. ▪ Acciones formativas dirigidas a los empleados de las empresas que participan en la realización de trabajos en vía. ▪ Visitas de inspección para analizar los procesos reglamentarios específicos en función de la complejidad de los trabajos.
SUCESO: DESCARRILAMIENTO POR REBASE INDEBIDO DE SEÑAL.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se están estudiando actualmente las posibilidades para mejorar la visibilidad de la señal. ▪ Se ha elaborado un plan de actuación para realizar la inclusión de una vía en el enclavamiento de la estación.

⁵ Se recogen las actuaciones de aquellas recomendaciones consideradas cerradas a lo largo de 2012, por considerar la DGF que el grado de cumplimiento era satisfactorio.



SUCESO: CONATO DE COLISIÓN POR REBASE INDEBIDO DE SEÑAL.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none">▪ Se ha realizado la vigilancia del comportamiento de la baliza ASFA de pie de señal.▪ Mediante planes de inspección y sondeos de seguridad se llevan a cabo procesos de control que vigilan la adecuación de las comunicaciones a las Normas Reglamentarias.▪ Se establecen pautas de actuación para evitar que los Centros de Gestión comuniquen con el personal de conducción cuando éste se encuentra conduciendo.
SUCESO: DESCARRILAMIENTO POR MAL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none">▪ Elaborado proyecto de sustitución de traviesas de madera por hormigón en la zona.▪ Se ha iniciado la redacción de una norma técnica para la entrega de vía tanto en condiciones normales como degradadas.
SUCESO: ROTURA DEL EJE ORIGINADA POR UNA FISURA PREVISIBLEMENTE ORIGINADA POR UN ARCO ELÉCTRICO, POR MAL FUNCIONAMIENTO DE LA TOMA DE TIERRA.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none">▪ Se ha modificado la Norma Técnica de Mantenimiento, el Plan de Mantenimiento del material afectado y la Ficha de Inspección.▪ Se ha realizado un estudio de todo el parque y en consecuencia se ha modificado la Norma Técnica de Mantenimiento de la serie afectada.▪ Se ha incluido la inspección por ultrasonidos en el plan de mantenimiento en cada segunda Intervención Especial
SUCESO: CONEXIONES INCORRECTAS EN MÓDULOS DE AGUJAS TRAS LABORES DE MANTENIMIENTO.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none">▪ Acciones formativas de sensibilización al personal sobre accidentes e incidencias.▪ Acciones formativas de reciclaje sobre el Reglamento General de Circulación.▪ Instalación en enclavamientos existentes de códigos de colores en las conexiones.
SUCESO: COLISIÓN LATERAL POR DEFECTO DE LA VÍA POR PERALTE Y ENTRE-EJE	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none">▪ Incremento de actuaciones de mantenimiento preventivo.▪ La Dirección General de Ferrocarriles ha emitido la RESOLUCIÓN CIRCULAR 02/2012 sobre recomendaciones para el diseño de la superestructura de vía en túneles.



Por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias Adif, se han llevado a cabo actuaciones que han supuesto un control de los **incidentes relativos a los carriles rotos**, indicador que ha resultado con un número de sucesos y una ligera desviación con respecto al año anterior, si bien es cierto que el mayor número de sucesos se concentraron en los meses más fríos del año y durante episodios de fuertes gradientes de temperatura.

Para reconducir y mejorar el tratamiento preventivo de los incidentes, precursores de accidentes por roturas de carril, se encuentran en fase de desarrollo por parte de las áreas de mantenimiento de Adif de equipos no destructivos de detección preventiva de defectos superficiales de carril mediante corrientes inducidas, con pruebas de prototipo en vía en fase de ejecución, además de los planes anuales de control de vía con los equipos de los coches auscultados y de control geométrico de la misma.

En general, todos los tipos de incidentes denominados precursores de accidentes han visto disminuidas sus magnitudes, excepto las correspondientes a las roturas de carril como anteriormente se ha apuntado, que tuvieron un carácter estacional.

En relación a lo anterior es necesario señalar que la catalogación de este tipo de sucesos es muy rigurosa en el sistema ferroviario español, ya que prácticamente todos los sucesos ocurridos fueron detectados por los elementos de control de las instalaciones y sus mantenedores, no viéndose implicados los trenes en circulación. En relación al riesgo de este tipo de sucesos así detectados se han puesto de manifiesto estas casuísticas en diversos ámbitos, indicando que sería necesario reconducir la catalogación o no de los mismos si los trenes no se ven afectados o si lo son de forma controlada mediante el establecimiento de las oportunas limitaciones de velocidad o restricciones al tráfico por el punto del suceso hasta su reparación.



2. ANÁLISIS DE TENDENCIA CON DATOS PORMENORIZADOS

Este informe recoge las estadísticas de accidentes significativos acaecidos en la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif durante el año 2012. Además, en la red gestionada por TP Ferro se ha producido un accidente significativo⁶ clasificado como 'Otros' debido a la colisión a baja velocidad entre dos vehículos de mantenimiento. Este accidente se ha incluido en los gráficos mostrados a continuación.

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**.

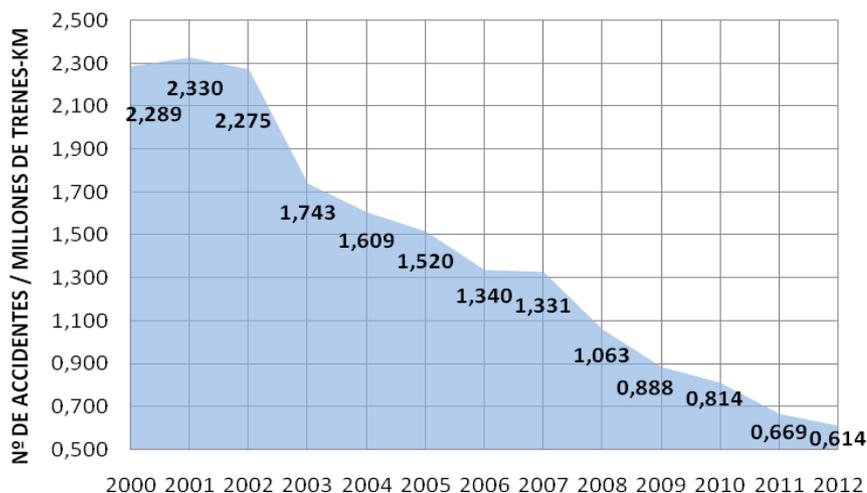
Como particularidad muy significativa de la accidentalidad en España hay que destacar el peso tan relevante que tienen los accidentes que no son consecuencia exclusiva de la explotación ferroviaria y se deben a la implicación de terceros (usuarios de pasos a nivel o terceros que acceden a las instalaciones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

Durante el año 2012 se produjeron 116 accidentes en la RFIG, mientras que hubo 128 el año anterior, lo que supone un descenso del 9,4%. El índice de frecuencia de accidentes (nº de accidentes por cada millón de trenes-kilómetro recorridos) ha sido de 0,614, menor que el año anterior, que fue de 0,669, lo que representa una disminución del 8,2%.



⁶ Accidente significativo incluido en la cuantificación de los Indicadores Comunes de Seguridad.

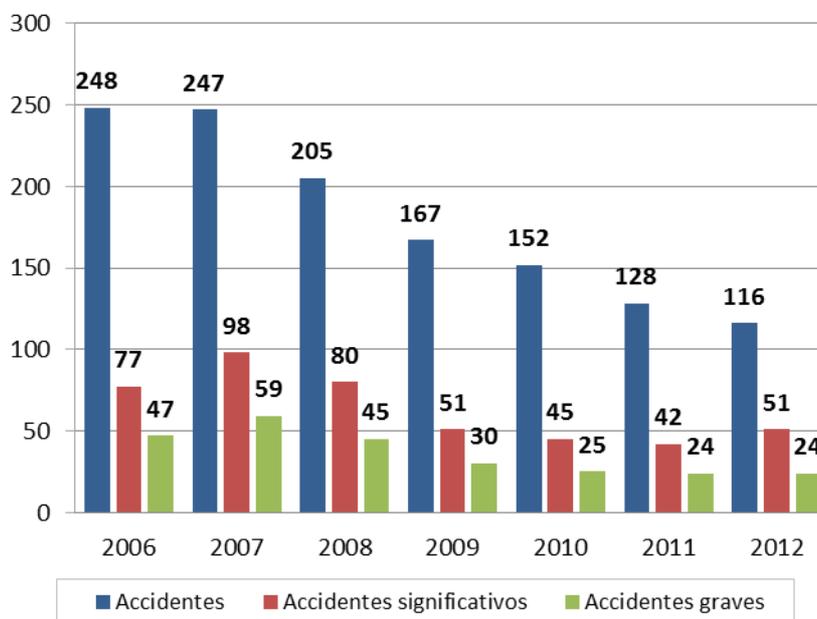
EVOLUCIÓN DE LOS ÍNDICES DE ACCIDENTES



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 y en la sección internacional gestionada por TP Ferro (de carácter residual, ya que desde su inicio de actividad en 2010 solamente se ha producido un accidente significativo en el año 2012).

En el gráfico siguiente se continúa observando una **tendencia decreciente del número total de accidentes en los últimos años**, habiendo disminuido en 133 la cuantía total entre 2006 y 2012.

Nº DE ACCIDENTES

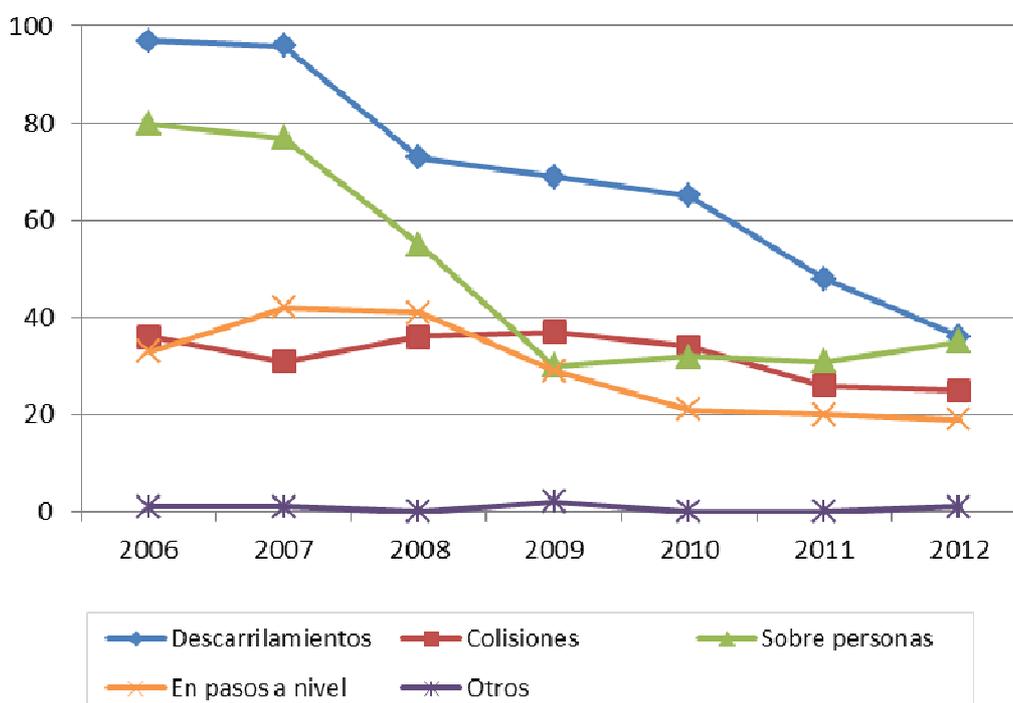


Por tipología del accidente, con respecto al año anterior se observa una disminución en todas las categorías de accidentes, a excepción de los accidentes de personas, que sufren un ligero repunte.



Accidentes	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Descarrilamientos	97	96	73	69	65	48	36
Colisiones	36	31	36	37	34	26	25
Sobre personas	80	77	55	30	32	31	35
En pasos a nivel	33	42	41	29	21	20	19
Incendios	1	0	0	0	0	3	0
Otros	1	1	0	2	0	0	1
TOTAL	248	247	205	167	152	128	116

Nº DE ACCIDENTES SEGÚN TIPOS



Centrándose exclusivamente en los **accidentes significativos**, tras alcanzar un máximo en el año 2007, su número descendió significativamente y en los últimos cuatro años muestra una tendencia estable.

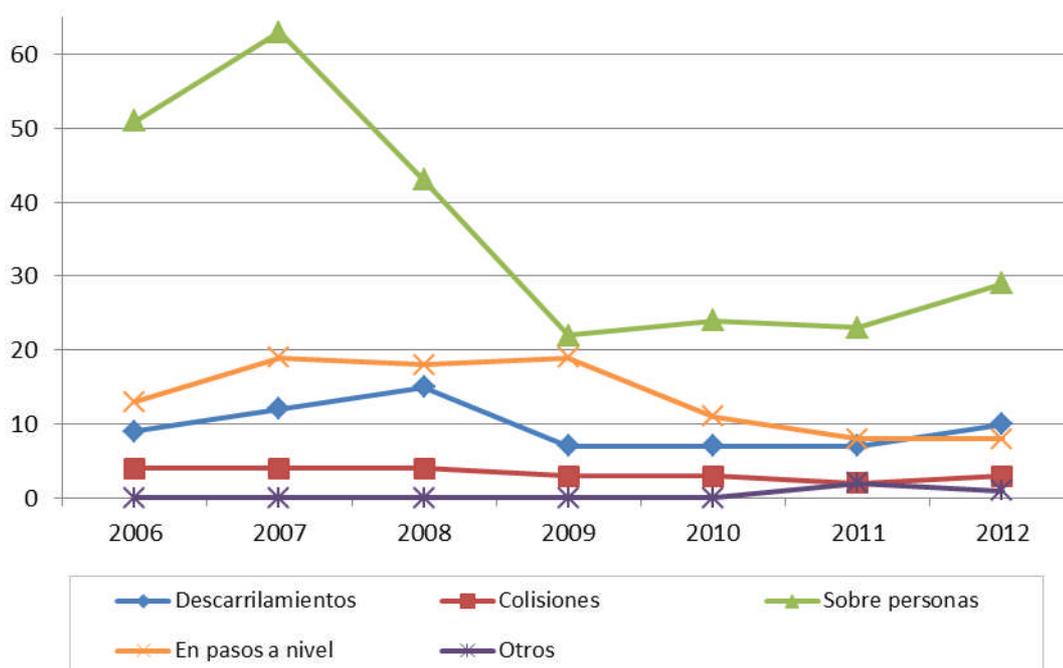
En el siguiente gráfico se muestra el análisis de tendencias de los **accidentes significativos desglosados según su tipología**. Como conclusión a nivel general, se puede indicar que ningún tipo de accidente muestra una tendencia totalmente estable.

Accidentes significativos	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Descarrilamientos	9	12	15	7	7	7	10
Colisiones	4	4	4	3	3	2	3
Sobre personas	51	63	43	22	24	23	29
En pasos a nivel	13	19	18	19	11	8	8
Otros	0	0	0	0	0	2	1



TOTAL	77	98	80	51	45	42	51
-------	----	----	----	----	----	----	----

Nº DE ACCIDENTES SIGNIFICATIVOS SEGÚN TIPOS



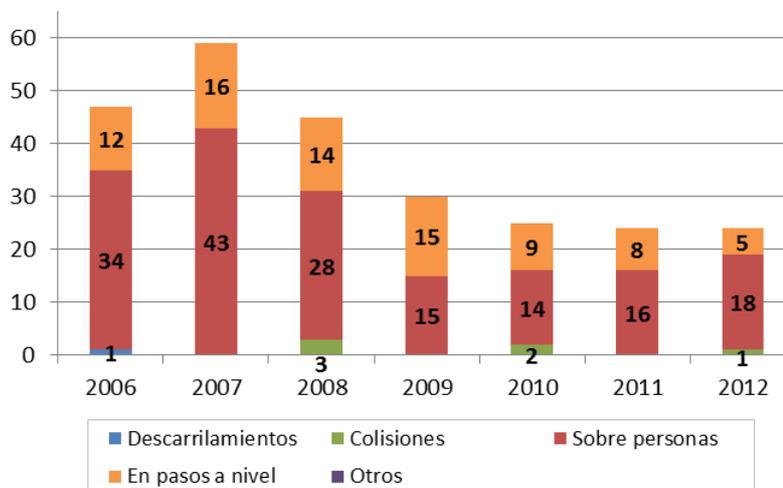
Es interesante reseñar que el número de accidentes en PP.NN. disminuye considerablemente en el año 2010, alcanzando su valor mínimo en 2011 y manteniéndose en 2012, demostrando el gran esfuerzo realizado en este campo en los últimos años. Sin embargo, en el caso de accidentes de personas este valor crece ligeramente.

Por otro lado, los descarrilamientos aumentan ligeramente en el último año, pasando de 7 a 10. Cabe señalar que varios de estos accidentes (3) han tenido lugar en cambiadores de ancho, en unas condiciones en las que se afecta considerablemente a la explotación de la línea, pero con afección muy pequeña a la seguridad.

En cuanto a los accidentes graves, mantienen el valor mínimo de toda la serie obtenido en el año 2011 (24 accidentes). En el gráfico siguiente, que recoge los accidentes sucedidos en los últimos años que podrían clasificarse como graves por sus consecuencias (al menos una víctima mortal, cinco o más heridos graves, o grandes daños) se puede comprobar la gran influencia que sobre la accidentalidad en la red española tienen aquellos relacionados con la actividad de terceros: accidentes sobre personas o en pasos a nivel.



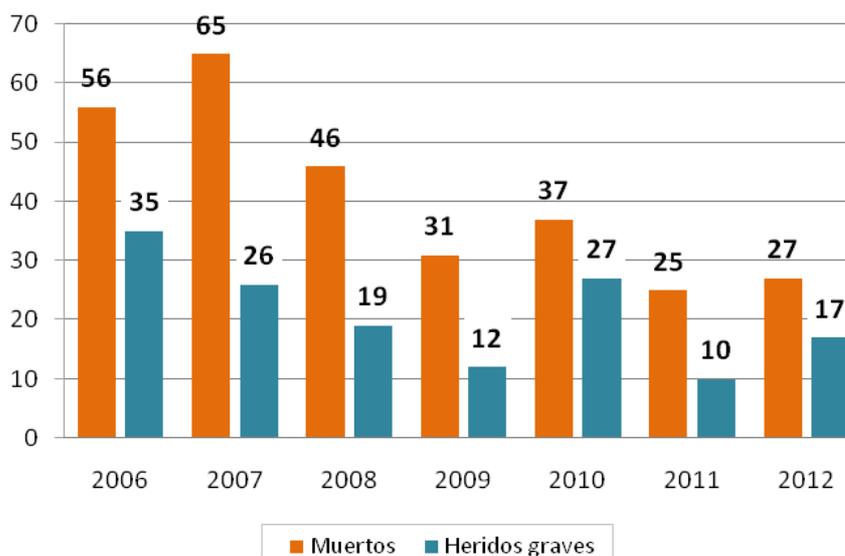
Nº DE ACCIDENTES GRAVES SEGÚN TIPOS



El número de **muer**tes desde en el año 2012 aumenta muy ligeramente respecto al 2011 (mínimo de la serie histórica). En particular se detecta un aumento del número de víctimas mortales de accidentes a personas y de arrollamiento de obstáculos (colisión), es decir de elementos ajenos al propio sistema ferroviario.

Ocurre lo mismo en relación con los **heridos graves**, aumentando también en 2012 debido al incremento de víctimas de arrollamiento de obstáculos (colisión), que pasan de 0 a 3, y a los heridos graves de arrollamientos a personas (pasa de 7 a 11).

MUERTOS Y HERIDOS GRAVES EN ACCIDENTES SIGNIFICATIVOS





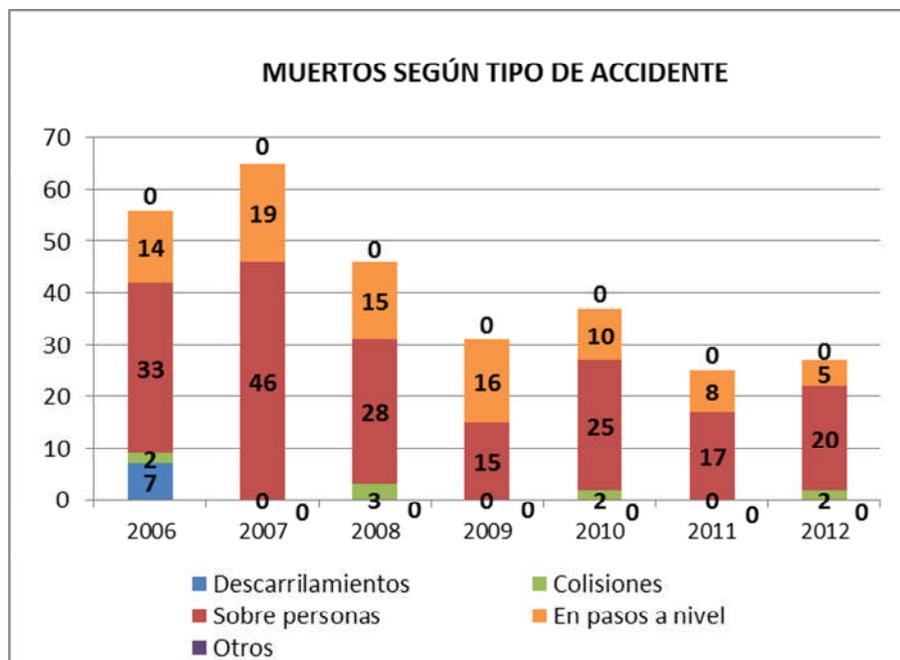
A continuación, aparece desglosado el número de **víctimas mortales en función de los distintos tipos de accidentes**.

En el año 2012 el número de muertes en accidentes a personas ha aumentado ligeramente, pasando de 17 en 2011 a 20 muertes en 2012.

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

El gráfico mostrado a continuación indica que se han producido dos muertes por colisiones. Es importante recordar la definición de colisión⁷ que el Real Decreto 810/2007 hace en su nuevo Anexo 1, ya que ésta incluye los arrollamientos a obstáculos. Para este año en particular, las tres colisiones son, en realidad, arrollamientos de obstáculos.

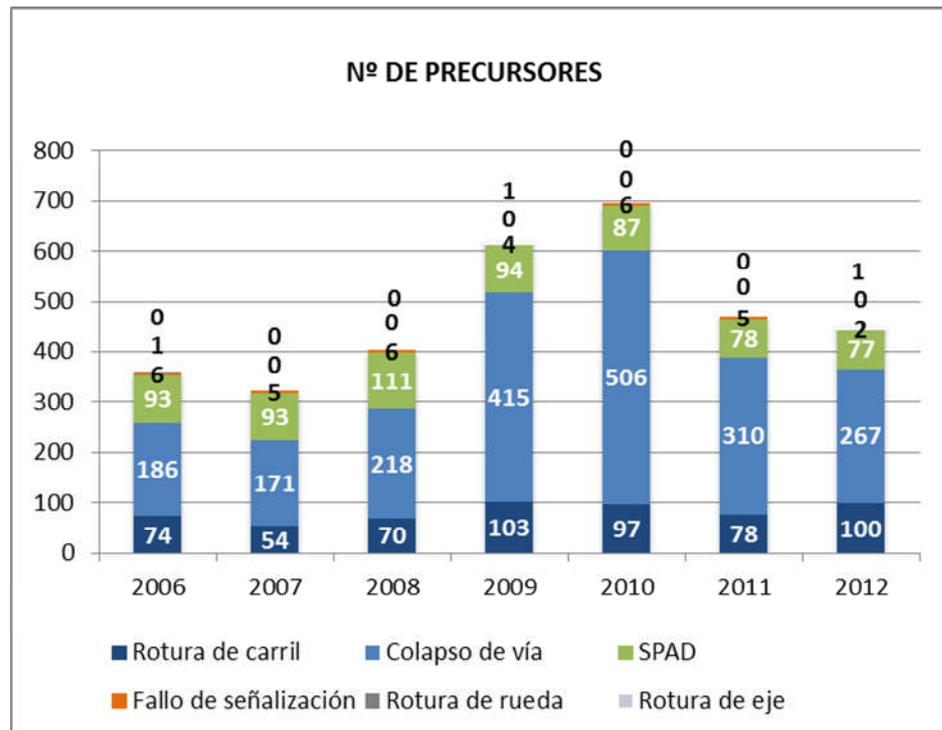
Las dos muertes en colisiones, se debieron al arrollamiento de un vehículo de carretera ajeno a la actividad ferroviaria.



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. A pesar de ello, en el año 2011 se observa una disminución en la cuantía de todos los tipos de precursores aquí reseñados, a excepción de las roturas de carril.

Cabe destacar la casi inexistente aparición de roturas de ejes y/o ruedas, produciéndose solamente tres incidentes en el periodo que engloba desde el año 2006 al 2012.

⁷ “Colisiones de trenes, incluidas colisiones con obstáculos dentro del gálibo de libre paso”, choque frontal, alcance por detrás o colisión lateral entre una parte de un tren y una parte de otro tren, o choque con:
a) Material rodante de maniobra,
b) Objetos fijos o temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de ésta (excepto en los pasos a nivel si el objeto ha sido perdido por un vehículo de carretera o un usuario del paso).



Del análisis de los datos de accidentalidad ferroviaria durante el año 2012 se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Se observa un descenso global de la accidentabilidad en la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por ADIF con respecto a los años anteriores (-10% respecto a 2011, 115 accidentes frente a 128), confirmando la tendencia estable de los últimos años.
- En la red gestionada por TP Ferro se ha producido un accidente significativo. Éste es el primer accidente de esta tipología desde el inicio de su actividad.
- Algunas de las líneas estratégicas de los últimos años muestran sus resultados positivos, como la preocupación de la supresión de pasos a nivel o su protección.

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 2012 la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios ha abierto un total de 80 expedientes en toda la red nacional, de los cuales han sido finalmente investigados un total de 14 accidentes y 9 incidentes, desglosándose en 9 descarrilamientos, 1 accidente en paso a nivel, 4 colisiones (2 descarrilamientos a consecuencia), 4 rebases de señal (resultando en 2 conatos de colisión), 2 conatos de colisión, rotura de 1 eje, 1 talonamiento de aguja y 1 escape de material rodante.

Del total reseñado anteriormente, durante el año 2012 se han investigado un total de 10 accidentes y 6 incidentes dentro de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias Adif, objeto de este informe según definición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, de los cuales 7 han sido clasificados como descarrilamientos, 1 accidente en paso a nivel, 2 colisiones, 2 rebases de señal, 1 talonamiento de aguja, 2 conatos de colisión y 1 rotura de eje.

A modo de resumen se muestran a continuación las **recomendaciones más importantes de seguridad** remitidas a lo largo de 2012 de los sucesos anteriormente nombrados cuyas investigaciones han sido concluidas:

■ Destinatario: Dirección General de Ferrocarriles

- Modificaciones en la normativa existente sobre la gestión de las alarmas que se producen en los equipos de detectores de ejes calientes.
- Adaptar las condiciones de protección de un paso a nivel.

■ Destinatarios: Empresas ferroviarias

- Analizar la viabilidad de prohibir el establecimiento de la velocidad prefijada cuando se circule con marcha a la vista.
- Analizar la viabilidad de establecer un procedimiento sistemático para el seguimiento y evaluación del cumplimiento de las velocidades máximas por parte del personal de conducción.
- Mejorar la definición de las instrucciones de mantenimiento de determinados equipos, realizando además acciones formativas a los operarios del mantenedor y efectuar comprobaciones aleatorias de su adecuada ejecución.

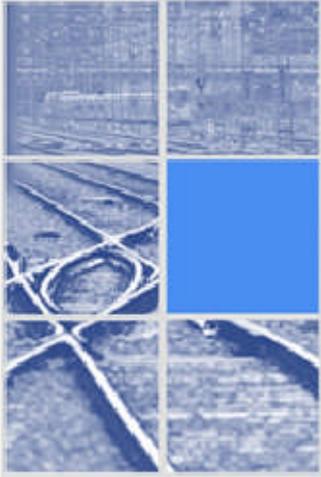


- Estudio de la aplicación de otros tipos de materiales a determinados elementos del tren para que disminuyan el desgaste y las necesidades de engrase.
 - Actividades formativas y de reciclaje.
- **Destinatarios: Administradores de infraestructuras**
- Analizar, en determinados casos, la viabilidad de realizar cambios en la señalización y sus balizas, por ejemplo en zonas de visibilidad reducida o en vías de topera con elevado número de circulaciones.
 - Estudiar la posibilidad de instalar toperas que absorban y amortigüen el impacto de los trenes en aquellas vías en las que un alto número de trenes de viajeros finalicen su recorrido.
 - Mejoras puntuales de la infraestructura, por ejemplo:
 - Restablecer parámetros geométricos de vía
 - Saneamiento y mejora de la superestructura de la vía en zona concreta para evitar deformaciones prematuras
 - Acción inmediata de mantenimiento tras la auscultación y detección de zonas con parámetros fuera de tolerancia
 - Actividades formativas y de reciclaje.
 - Establecer un programa de prevención del fallo humano en las materias relacionadas con los trabajos en vía.
 - Realizar una auditoría de las actuaciones de mantenimiento correctivo de infraestructura.

La Dirección General de Ferrocarriles realiza un seguimiento del grado de cumplimiento de dichas recomendaciones por parte de las partes implicadas.

Para ello realiza peticiones periódicas de información al organismo al que iba dirigida la recomendación, solicitando datos de su grado de cumplimiento. Cuando se considera que se ha alcanzado un nivel suficiente de implementación de la recomendación, se comunica a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, para su cierre.

En el apartado D (1.3) se recogen las acciones más destacables tomadas en cumplimiento de dichas recomendaciones. No se trata de una lista exhaustiva, y sólo recoge aquellas más significativas, ya que, en principio, se está trabajando para lograr el cumplimiento de la totalidad de las recomendaciones emitidas por la CIAF.



E. PRINCIPALES CAMBIOS EN LA LEGISLACIÓN, REGLAMENTACIÓN Y DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS

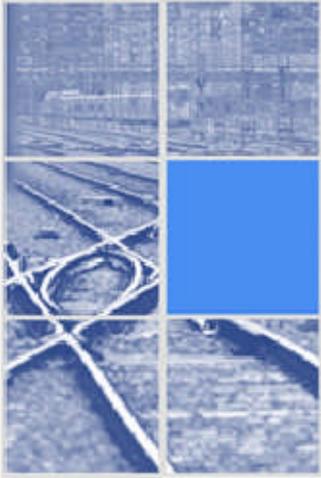
Aunque no está directamente ligada a la seguridad ferroviaria, es de gran interés para la configuración del sistema ferroviario español la siguiente norma aprobada durante el año 2012:

- **REAL DECRETO-LEY 22/2012, DE 20 DE JULIO, POR EL QUE SE ADOPTAN MEDIDAS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS FERROVIARIOS.**

Se contemplan una serie de medidas en diferentes ámbitos de las políticas de infraestructuras y transportes. Éstas son:

- Dinamización del sector, fijando el 31 de julio de 2013 como fecha de inicio de la liberalización del tráfico de viajeros.
- Reestructuración de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora a través de cuatro líneas de actividad:
 - Viajeros;
 - Mercancías y logística;
 - Fabricación y mantenimiento;
 - Gestión de activos.
- Supresión de la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), distribuyendo, sus bienes, derechos y obligaciones entre las entidades públicas empresariales ADIF y RENFE-Operadora o en las sociedades que se constituyan en el seno de la misma.





F. EVOLUCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD

1. NORMATIVA NACIONAL RELATIVA A LA EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS Y AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD

La normativa nacional relativa a la expedición de certificados y autorizaciones de seguridad es el Real Decreto 810/2007, transposición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, cuyo Título II trata sobre los requisitos y condiciones para el otorgamiento, mantenimiento, suspensión y revocación de estos documentos.

Basándose en dicha norma, **durante el año 2012 se han emitido nueve Certificados de Seguridad** (contabilizando por separado partes A y B) a las siguientes empresas ferroviarias (más información en el apartado F (3) de este informe):

- Activa Rail;
- Acciona Rail Services;
- Continental Rail;
- FGC Mobilitat;
- 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 1158/2010 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.

Por otro lado, en lo que respecta a la solicitud por parte de los administradores de infraestructuras ferroviarias de **AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD**, a lo largo del año 2012 no se ha realizado ninguna solicitud. Debido a lo anterior, en el año objeto de este informe la Dirección General de Ferrocarriles no ha otorgado autorizaciones de seguridad.



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:

http://www.boe.es/diario_boe/

3. ASPECTOS RELATIVOS AL PROCEDIMIENTO

3.1. COMENTARIOS EXTRAÍDOS DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO PARA LA EMISIÓN DE AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD Y CERTIFICADOS DE SEGURIDAD

En el año 2012, la Dirección General de Ferrocarriles ha realizado la evaluación para la renovación del certificado de seguridad de las empresas ferroviarias que, a comienzos de 2012, todavía tenían emitido su certificado de seguridad conforme a normativa previa a la Directiva de Seguridad 2004/49/CE y su transposición al régimen nacional mediante el Real Decreto 810/2007.

Además, se prosigue con el objetivo de adaptar los sistemas de gestión de las empresas y administradores a los Reglamentos 1158/2010 y 1169/2010, respectivamente.

Para ello, y para facilitar el proceso de obtención de sus certificados, ha prestado su colaboración a las empresas durante la redacción de los documentos, con carácter previo a la presentación de la solicitud formal, realizando evaluaciones preliminares de los borradores de documentos del sistema de gestión de la seguridad y ayudando a las empresas a interpretar los distintos criterios contenidos en los reglamentos antes mencionados.

Esto ha permitido evitar problemas y dificultades en la posterior evaluación, y ha servido para acortar los plazos reales de emisión, ya que se ha limitado la información complementaria que ha sido necesario recabar durante el análisis de la solicitud.

En este sentido, nuestra experiencia ha demostrado que, además de con las empresas ferroviarias, es positiva la colaboración con el sector de la consultoría que apoya a esas empresas en el desarrollo de sus sistemas.

Este seguimiento y colaboración desde las fases iniciales de concepción de los sistemas de gestión de las empresas, también ha servido para la implementación desde las fases tempranas de los procedimientos relativos a los Reglamentos 352/2009 de evaluación de riesgos y 445/2011 de certificación de entidades encargadas de mantenimiento de vagones.



3.2. CERTIFICADOS DE SEGURIDAD DE LA PARTE A

En el año 2012 se han emitido tres certificados de seguridad de la parte A

EMPRESA FERROVIARIA	TIPO DE CERTIFICADO	FECHA EMISIÓN	TASA ⁸
FGC Mobilitat	Nuevo	15/02/12	11.041,89€
Continental Rail	Renovación	24/05/12	5.520,94€
Acciona Rail Services	Renovación	10/07/12	5.520,94€

3.3. CERTIFICADOS DE SEGURIDAD DE LA PARTE B

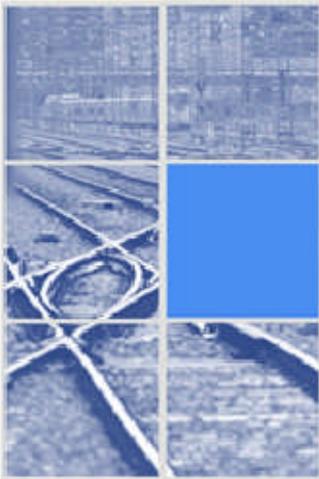
A continuación se indican algunas características de los certificados de seguridad de la parte B emitidos durante el año 2012:

EMPRESA FERROVIARIA	TIPO DE CERTIFICADO	FECHA EMISIÓN	RAZONES DE LA ACTUALIZACIÓN	TASA
FGC Mobilitat	Nuevo	15/02/12	--	--
Continental Rail	Renovación	24/05/12	--	--
SNCF	Renovación	28/06/12	--	5.520,94€
Acciona Rail Services	Renovación	10/07/12	--	--
Activa Rail	Actualización	17/10/12	Ampliación de líneas	5.520,94€
SNCF	Actualización	19/12/12	Prórroga de validez del certificado	--

3.4. AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD

En el año 2012 la Dirección General de Ferrocarriles no ha emitido ninguna autorización de seguridad.

⁸ La cuantía de la tasa corresponde a la emisión de las partes A y B del certificado de seguridad.



G. ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN DEL SISTEMA

1. LÍNEAS GENERALES DE SUPERVISIÓN

La supervisión de la correcta aplicación del marco normativo en materia de seguridad por los agentes responsables se puede llevar a cabo en diferentes niveles:

1. De un modo general, se puede comprobar indirectamente a partir del seguimiento de la accidentalidad global del sistema, mediante actividades ya reflejadas en este informe como:
 - Seguimiento periódico de las estadísticas e indicadores de accidentalidad para detectar desviaciones significativas.
 - Supervisión de los informes anuales de las empresas.
 - Seguimiento de las recomendaciones de seguridad.
2. También se lleva a cabo mediante la certificación y supervisión de los actores que intervienen en el sector ferroviario y que prestan servicios a empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras.

Esta línea de supervisión, que se describirá con algo más de detalle a continuación, ha sido considerada prioritaria a lo largo de 2012, en especial en dos tipos de centros cuyo papel es primordial en la seguridad del sistema:



- Los que llevan a cabo el mantenimiento del material rodante.
 - Los que proporcionan la formación al personal ferroviario con actividades de seguridad tanto de empresas como de administradores
3. Mediante las auditorías e inspecciones de las propias empresas y administradores, en especial, con la constatación de la aplicación de los procedimientos de seguimiento interno de las empresas.
4. Por último, a través de medidas formativas y de divulgación a las empresas y administradores que permitan asegurar que conocen adecuadamente la normativa que deben aplicar.

En cualquier caso, durante el año 2012, 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 o autorizaciones de seguridad.

2. INSPECCIÓN DE CENTROS HOMOLOGADOS DE MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE

Tal y como ya se ha comentado, una línea prioritaria para la DGF es el adecuado control del mantenimiento de los vehículos ferroviarios, conforme a lo marcado en la legislación española. Para ello, los centros de mantenimiento han de estar homologados por la DGF, conforme a lo establecido en la Orden FOM/233/2006⁹ para el ejercicio de sus cometidos.

A fecha 31 de diciembre de 2012 el sector de los centros de mantenimiento era el siguiente:

- Nº de centros de mantenimiento homologados: 50
- Nº de centros de mantenimiento homologados activos: 47
- Nº de instalaciones homologadas: 157

La DGF realizará controles e inspecciones al menos anualmente, cuando se tengan dudas fundadas de posibles incumplimientos de los requisitos, o aleatoriamente, en cualquier momento, que permitan comprobar que se mantiene el cumplimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento de la homologación.

En concreto, durante el año 2012 se han realizado un total de **86 inspecciones** de centros de mantenimiento, abarcando a la totalidad de los centros de mantenimiento homologados.

⁹ Orden FOM 233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.



Estas inspecciones, por regla general, han sido satisfactorias, si bien en algún caso se han emitido recomendaciones, cuyo cumplimiento se sigue en visitas e inspecciones posteriores.

3. INSPECCIÓN DE CENTROS DE FORMACIÓN DE PERSONAL FERROVIARIO

Otra actividad complementaria de vital importancia al sector, es la formación del personal, por lo que el control de los centros que realizan estas actividades también es una línea prioritaria para la DGF

Las visitas a los centros homologados de formación de personal ferroviario se realizan en virtud de lo establecido en el artículo 53 de la Orden FOM 2872/2010¹⁰, Título IX, Capítulo I, en lo relativo al régimen de inspección sobre los centros homologados de personal ferroviario y el funcionamiento relacionado con todas las operaciones vinculadas con la formación de personal ferroviario para los diferentes títulos habilitantes establecidos en la citada Orden.

A fecha 31 de diciembre de 2012 el número de centros homologados de formación de personal ferroviario es 12.

El objetivo que persigue la Dirección General de Ferrocarriles en lo relativo a la inspección de estos centros, es realizar, al menos, una inspección anual a cada centro de formación. Además de lo anterior, cuando un centro de formación presenta una solicitud de ampliación de instalaciones, la DGF realiza una inspección de dicho centro con carácter previo a la emisión de la resolución.

¹⁰ 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.



4. SEGUIMIENTO INTERNO DE LAS EMPRESAS Y ADMINISTRADORES

Durante el año 2012, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructura han llevado cabo sus procedimientos previstos en sus planes de supervisión con grados de cumplimiento de sus previsiones satisfactorios.

INSPECCIONES		EMPRESAS FERROVIARIAS:
Número de inspecciones de EF/AI en 2012	Inspección a Cargamentos:	1.097
	Inspección Técnica de Material en Servicio (ITMS)	7.122
	Acompañamiento de tren	15.774
	Inspecciones de tren antes de su puesta en circulación	3.725
	Inspecciones de maniobras	698
	Controles de alcohol y drogas	10.101
	Visitas a Bases de Conducción, Residencias, Centros de producción y gestión	708
	ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS:	
<p>4.149 inspecciones y auditorías programadas (contabilizando los 1.938 vagones y 49 coches inspeccionados), frente a las 3.970 previstas, lo que supone un cumplimiento del 107%.</p> <p>Además, se realizaron 2.390 inspecciones no programadas, lo que da un total de 6.539 realizadas en 2012 (incluyendo 239 auditorías de seguridad), con 2.124 anomalías detectadas entre inspecciones programadas y no programadas, el 47% de ellas de nivel bajo, el 34% de nivel medio y el 19% de nivel alto¹¹, concentrándose estas últimas, fundamentalmente, en las inspecciones de vagones y cargamentos.</p>		

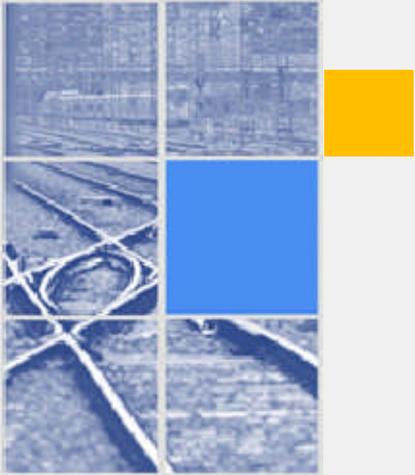
¹¹ Anomalías, tipos y actuaciones:

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.



H. APLICACIÓN DEL REGLAMENTO 352/2009

La aplicación del Reglamento 352/2009, sobre un método común de seguridad sobre evaluación y valoración de riesgos, por los diferentes actores del sistema se ha ido consolidando a lo largo del año 2013.

Por un lado, prosigue la aplicación generalizada para **CAMBIOS EN MATERIAL RODANTE**, a través de la aplicación de la **Resolución Circular nº 1/2011**¹². A continuación se listan varios ejemplos reseñables de aplicaciones prácticas en el último año:

- Adaptación para el tráfico internacional de vehículos nacionales de ancho ibérico:
 - Adaptación de la serie 100 para las líneas francesas.
 - Cambio de bogies a locomotoras y equipos de captación eléctrica.
- Modificaciones interiores para cambiar la funcionalidad al viajero:
 - Cambio de asientos preferentes por asientos turista en coches.
 - Reducción del número de coches en composiciones modulares del tren hotel.
 - Modificación para dotar de accesibilidad a autopropulsados de servicio cercanías.
- Modificaciones técnicas para mejorar el funcionamiento de elementos mecánicos de los vehículos.
 - Cambio del conjunto de resistencias de freno.

¹² Resolución Circular 1/2011 sobre el procedimiento de validación de vehículos ferroviarios modificados, conforme a lo dispuesto en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, de material rodante.



- Cambio de la válvula relé auto variable.
 - Mejora del pantógrafo en autopropulsados de alta velocidad.
 - Sustitución de guarniciones de freno.
 - Instalación de enganches en testero de vagones.
 - Mejora en la detección de sobretensión en motores de tracción.
 - Implementación de válvula de rebose sobre el distribuidor de freno en trenes diesel.
 - Mejora alimentación externa al cargador de batería de autopropulsados eléctricos.
 - Modificación en el aviso de habilitación y cierre de puertas de acceso en autopropulsados.
- Modificaciones para cambiar las prestaciones y capacidad de los vehículos.
 - Aumento de la altura del piso inferior en vagones porta-autos.
 - Eliminación de trampillas abatibles en vagones plataformas.
 - Sustitución del depósito y rediseño del cableado para el aumento de la capacidad de carga en material auxiliar.
- Implantación de equipos de señalización o control de tráfico:
 - Implantación sistema señalización ERTMS/ETCS niveles 0, 0+ASFA, 1 y 2 en autopropulsados y locomotoras.
 - Implantación de equipos GSM-R en autopropulsados y locomotoras.
 - Sustitución de los equipos registradores de datos, por otros más modernos de última generación.
- Modificaciones de software en vehículos de distinta índole, como son:
 - Mejoras con objeto de optimizar las prestaciones en las funciones de control del vehículo y gestión de la información de los avisos generados internamente.
 - Mejoras en el sistema de comunicación al viajero y adaptación al nuevo hardware.
 - Mejora de los procedimientos de diagnóstico de generación de falsas averías en la unidad de control del freno.
 - Mejora en el comportamiento de video vigilancia y almacenamiento de incidencias en el registrador de eventos.
 - Migración de una versión del software de control entre series de alta velocidad.
 - Actualización del SW de registradores jurídicos.
 - Mejora del diagnóstico de averías para labores de mantenimiento y del comportamiento del vehículo durante la circulación en condiciones degradadas.
 - Mejora del comportamiento eléctrico de los equipos y gestión del depósito de residuos del coche cafetería en trenes de alta velocidad.



Por otro lado, las empresas ferroviarias han comenzado a incorporar en sus informes anuales resultados acerca de la aplicación del Reglamento 352/2009 en otros ámbitos, dentro de los procedimientos de gestión de riesgos de sus sistemas de gestión de la seguridad. Algunos ejemplos representativos son los siguientes:

- Ampliación del ámbito de operación, debido al inicio de la explotación de nuevas líneas.
- Incorporación de nuevos trenes a la explotación.
- Entrada en vigor de nueva reglamentación o a la modificación de la existente.
- Tramitación de consignas relacionadas con cualquier operación de circulación, tanto en situación de pruebas como comercial.

Por su parte, el administrador de infraestructuras ferroviarias **ADIF** ha aplicado el método común de seguridad para evaluación de riesgos a la hora de realizar mejoras o cambios en instalaciones de seguridad, revisando el procedimiento correspondiente de su sistema de gestión de la seguridad.

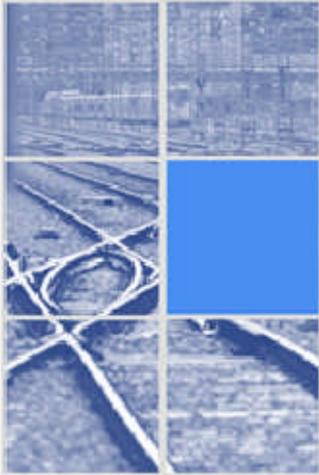
Adicionalmente, indicar que la DGF, a la espera de que se fije un régimen de acreditación y/o **RECONOCIMIENTO DE ORGANISMOS DE EVALUACIÓN** definido, realiza el reconocimiento de evaluadores de seguridad según lo establecido en el Anexo II del Reglamento (CE) nº 352/2009.

Durante el año 2012, se reconocieron los siguientes organismos:

EMPRESA	ÁMBITO	FECHA CONCESIÓN
AUXITEC	Infraestructura Energía Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones Material Rodante	20/03/2012
ECA BUREAU VERITAS	Infraestructura Energía Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones Material Rodante	27/06/2012
EPTISA, Servicios de Ingeniería S.L.	Infraestructura	14/12/2012
INGENIERÍA DE INSTALACIONES Y TRENES, S.L.	Energía Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones Material Rodante	14/12/2012
AIRTREN	Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones Material Rodante	14/12/2012



Estos reconocimientos se están realizando con carácter temporal y provisional, a la espera de que, con la revisión del Reglamento (CE) nº 352/2009, se definan con mayor precisión los requisitos y procedimientos de acreditación de los organismos evaluadores de seguridad. En el momento de entrada en vigor del nuevo reglamento, deberán ser objeto de revisión y las empresas deberán superar un proceso de acreditación.



I. DEROGACIONES RELACIONADAS CON EL ESQUEMA DE CERTIFICACIÓN EN ENTIDADES ENCARGADAS DE MANTENIMIENTO

El Artículo 14a (8) de la Directiva 2008/110/CE indica lo siguiente:

“8. Los Estados miembros podrán decidir cumplir las obligaciones de determinar la entidad encargada del mantenimiento y de certificarla mediante medidas alternativas en los casos siguientes:

- a) Vehículos matriculados en un tercer país y mantenidos con arreglo a la legislación de dicho país;*
- b) Vehículos que se utilicen en las redes o líneas cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal en la Comunidad y para los que el cumplimiento de los requisitos contemplados en el apartado 3 se realiza mediante acuerdos con terceros países.*
- c) Vehículos identificados en el artículo 2, apartado 2, y material militar y transporte especial que requieran un permiso ad hoc de la autoridad nacional de seguridad antes de su entrada en servicio. En este caso se concederán excepciones por períodos de cinco años como máximo.*

Estas medidas alternativas se aplicarán mediante excepciones que concederá la autoridad nacional de seguridad correspondiente:

- a) Cuando se matriculen vehículos con arreglo al artículo 33 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles, en lo referente a la determinación de la entidad encargada del mantenimiento;*
- b) Cuando se emitan certificados de seguridad y autorizaciones a empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras con arreglo a los artículos 10 y 11 de la presente Directiva, en lo referente a la determinación o certificación de la entidad encargada del mantenimiento.*

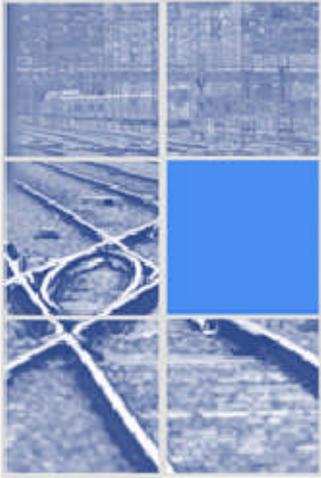


Tales excepciones se determinarán y justificarán en el informe anual sobre seguridad contemplando en el artículo 18 de la presente Directiva. Cuando se desprenda que s están corriendo riesgos indebidos en el sistema ferroviario de la Comunidad, la Agencia informará sin demora a la Comisión. La Comisión contactará a las partes implicadas y, cuando proceda, solicitará al Estado miembro que retire su decisión de excepción.”

En el año 2012, desde la Dirección General de Ferrocarriles no se ha emitido ninguna derogación basada en el artículo anteriormente reseñado, en lo relativo a la certificación de entidades encargadas del mantenimiento.

Cabe reseñar la amplia labor de difusión que esta Dirección ha realizado, con el propósito de dar a conocer al sector la importancia de estar certificados con arreglo al reglamento (UE) N° 445/2011¹³, a más tardar, el 31 de mayo de 2013.

¹³ Reglamento (UE) N° 445/2011 de la Comisión de 10 de mayo de 2011 relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) N° 653/2007.



J. CONCLUSIONES Y PRIORIDADES

Durante el año 2012, al igual que en años anteriores, las competencias objeto de este informe han sido desempeñadas por la Dirección General de Ferrocarriles, que está en un proceso paulatino de consolidación de sus competencias y estructura en materia de la seguridad e interoperabilidad.

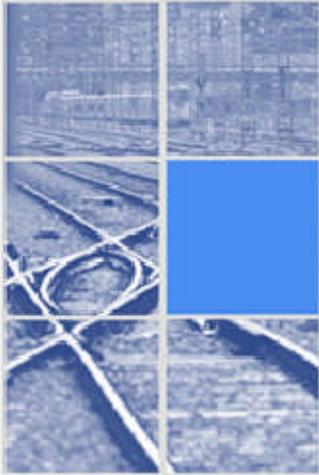
En cuanto a la accidentalidad global del sistema durante este año, se ha observado una consolidación de los valores de los últimos años, manteniendo órdenes de magnitud similares. Se aprecian los resultados del esfuerzo realizado en algunos campos, como la actuación sobre pasos a nivel, que están alcanzando valores mínimos.

Para los siguientes años, una de las principales líneas de trabajo tiene que ver con la profunda remodelación del sistema ferroviario nacional que se esperan a partir del Real decreto Ley 22/2012. El año 2013 puede ser un ejercicio de transición ante una próxima liberalización del mercado interior de viajeros, que tendrá una importante repercusión sobre las estructuras de regulación y supervisión del sector.

Otras líneas de actuación tienen que ver con la aplicación de reglamentos europeos a lo largo de 2013, como los Reglamentos 1077/2012 y 1078/2012, cuya entrada en vigor está establecida para mediados del año 2013.

También es prioritaria para la DGF la aplicación del Reglamento 445/2011. Hay que tener en cuenta que, en España, se ha designado como organismo certificador de los sistemas de mantenimiento de las entidades encargadas de mantenimiento de vagones, a la propia DGF. En 2013, se realizará un importante esfuerzo para conseguir la certificación de estas entidades antes de la fecha tope de 31 de mayo establecida en el Reglamento.





K. FUENTES DE INFORMACIÓN

Referencias bibliográficas:

- [1] *“Declaración sobre la Red 2013 - Actualización”* – Adif.
- [2] *“Declaración de Red 2013”* – TP Ferro.
- [3] *DIRECTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2004.*
- [4] *“Informe Anual de Accidentes, Año 2012”* – Dirección de Seguridad en la Circulación, Renfe-Operadora.
- [5] *“Informe Anual sobre los Accidentes en la Red Ferroviaria de Interés General, Año 2012”* – Dirección de Seguridad en la Circulación, Adif.
- [6] *“Informe Anual 2012 de Seguridad en la Circulación”* – Dirección de Seguridad en la Circulación, RENFE-Operadora.
- [7] *“Informe de Seguridad año 2012”* – Dirección de Seguridad y Formación, Continental Rail.
- [8] *“Informe de Seguridad 2012”* – Comsa Rail Transport, S.A.U.
- [9] *“Informe Anual 2012 de Seguridad”* – Activa Rail, S. A.
- [10] *“Informe Anual de Seguridad 2012”* – Dirección de Seguridad en la Circulación, Adif.
- [11] *“Informe Anual de Actividades de Operaciones, Mantenimiento y de Seguridad Ferroviaria 2012”* – TP Ferro.
- [12] *“Informe Anual 2012 de Seguridad Ferroviaria”* – TP Ferro.
- [13] *“Informe Anual de Seguridad, año 2012”* – Tracción Rail

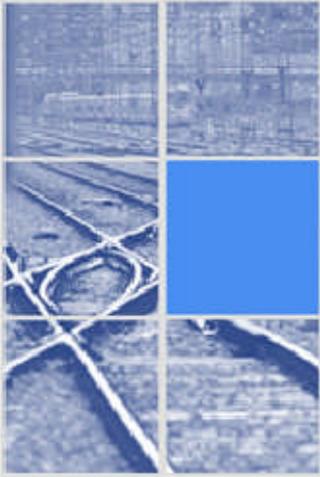


- [14] *“Informe Anual de Seguridad, Año 2012”* – Logitren Ferroviaria S.A.
- [15] *“Informe Anual sobre Seguridad SNCF Voyages en España – 2.012”*
- [16] *“Informe Anual de Seguridad del año 2012 de Ferrovial Railway”*
- [17] *REAL DECRETO 810/2007*, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Páginas web consultadas:

- [18] www.fomento.es
- [19] www.adif.es
- [20] www.tpferro.com

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.



L. ANEXOS

ANEXO A: INFORMACIÓN DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA

ANEXO B: ORGANIGRAMAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES

ANEXO C: DETALLE DE LA EVOLUCIÓN DE LOS INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD – DEFINICIONES APLICADAS

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

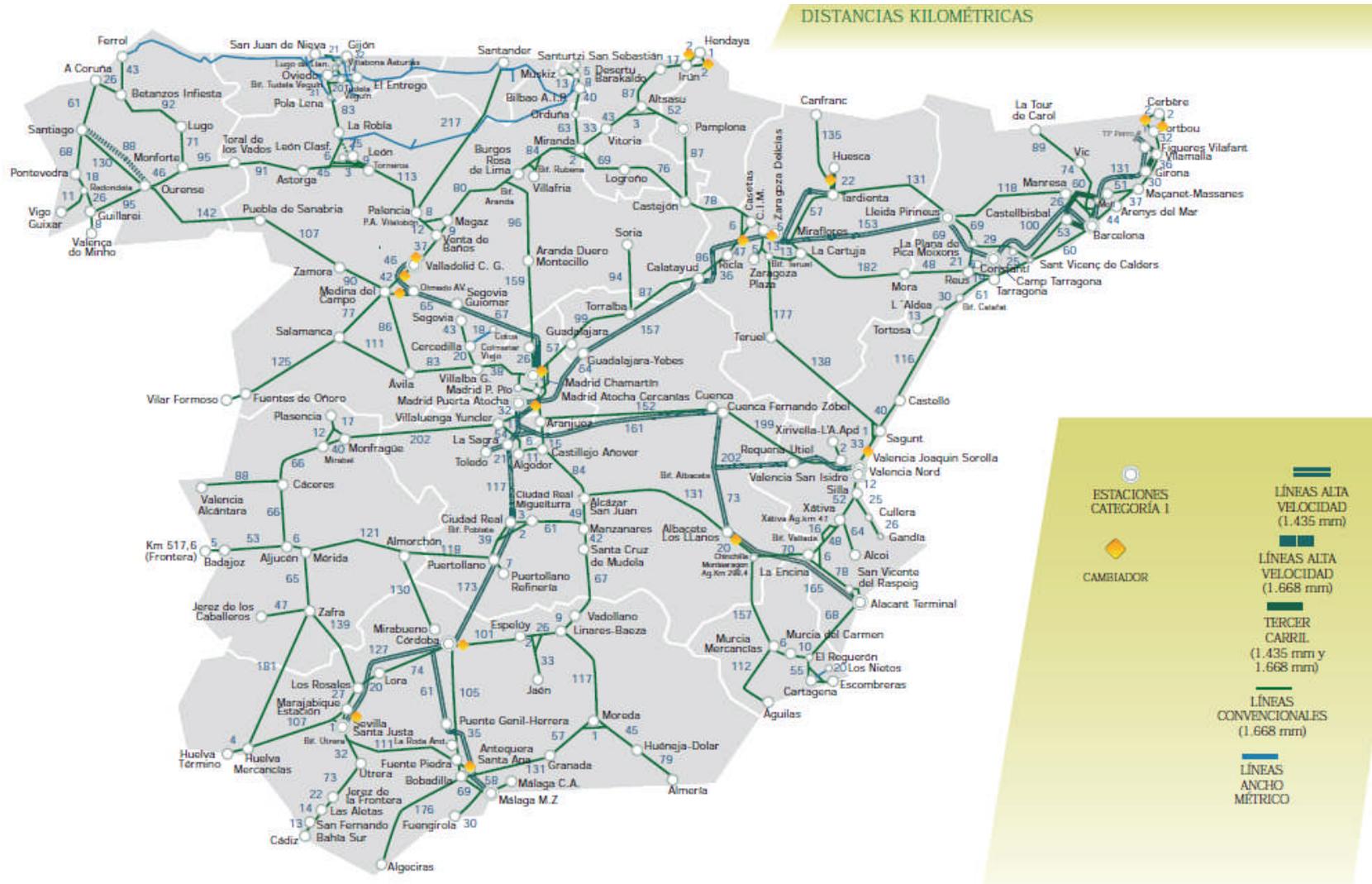




ANEXO A: Información de la estructura ferroviaria



ANEXO A.1: Mapas de la red



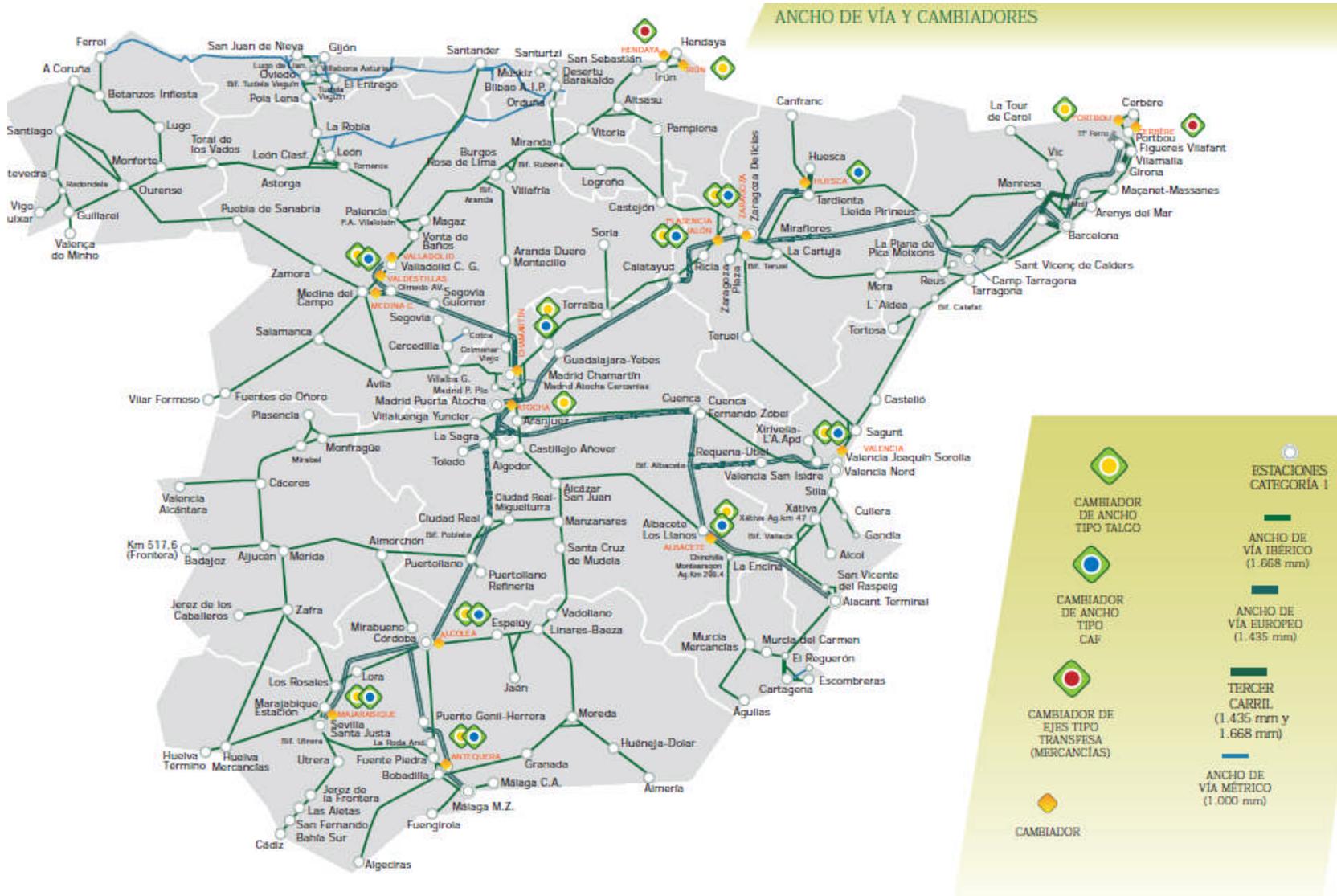
Fuente: Declaración sobre la Red 2.013. ADIF



TIPOLOGÍA DE LA ELECTRIFICACIÓN - VÍAS ELECTRIFICADAS



Fuente: Declaración sobre la Red 2.013. ADIF

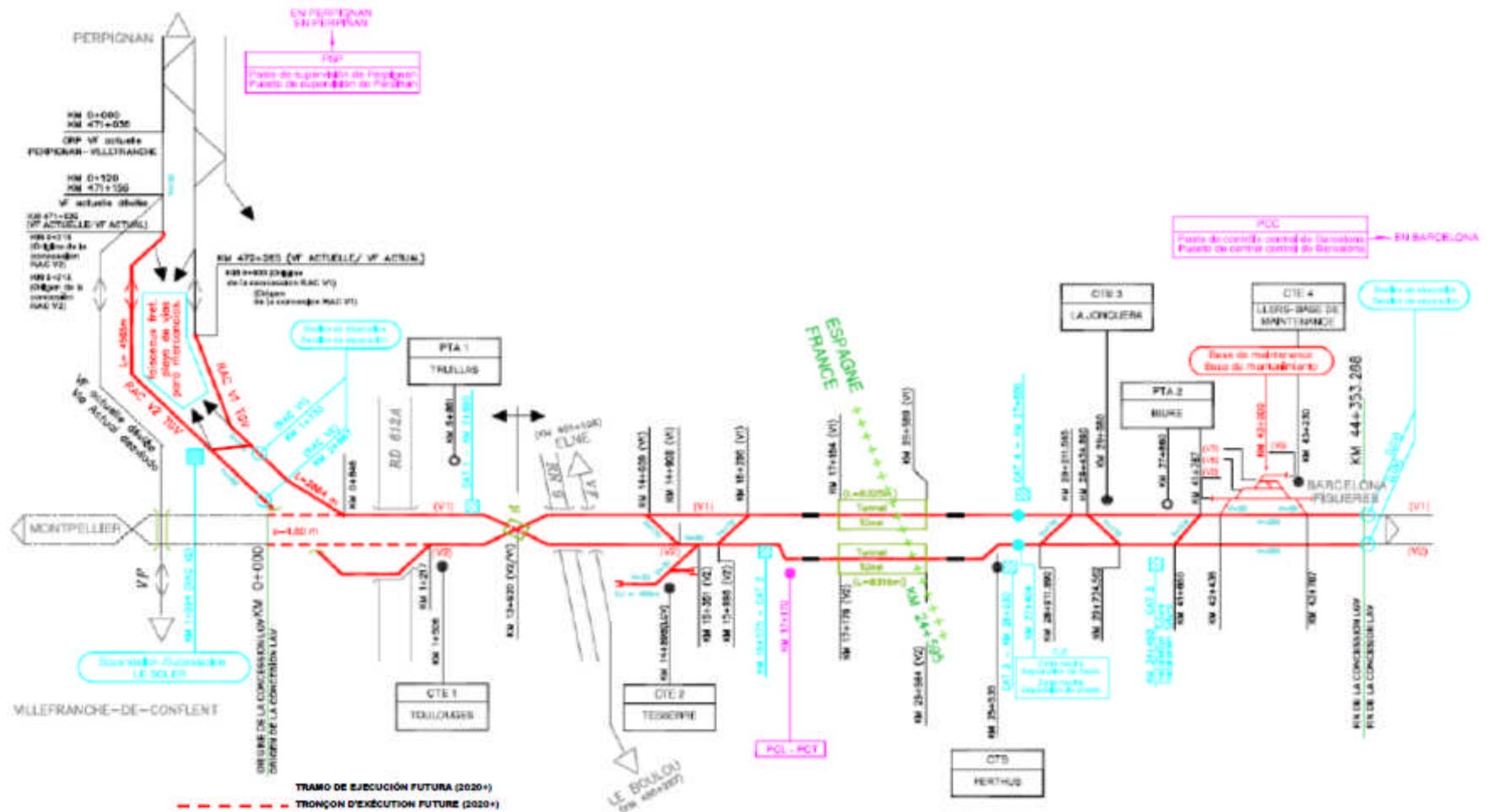


Fuente: Declaración sobre la Red 2.013. ADIF



Ámbito geográfico de la Sección Internacional

Fuente: Declaración de Red 2013. TP Ferro



Puntos de conexión con ambas redes ferroviarias (Sección Internacional)

Fuente: Declaración de Red 2013. TP Ferro



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

A.2.1. Administradores de infraestructuras ferroviarias

Nombre	Dirección	Sitio web / Vínculo a la declaración de red	Autorización de seguridad (número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Longitud / ancho de vía totales	Longitud de línea 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	ES2120100001 29/04/2010	01/01/2005	2.158 km / 1.435 mm 11.681 km / 1.668 mm 18 km / 1.000 mm 119 km / mixto 13.976 km totales	6.443 km vía / 3.000 Vcc 2.343 km vía / 25 kVca 8.786 km electrificados	8.666 km vía única 5.310 km vía doble 19.286 km totales	2.343 km	12.050 km / ASFA 1.809 km / ERTMS 498 km / LZB 450 km / ATB-EBICAB	2.400	[Sin datos]
TP Ferro	Ctra. Llers a Hostalets GIP-5107, Km. 1 17730 Llers España	www.tpferro.com	ES2120100002 15/12/2010	19/12/2010	20 km/1.435mm	20 km / 25.000 v (CA)	20 km vía doble	20 km	ERTMS	0	[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 elementos automotores de cercanías	Número de coches/vagones	Número de maquinistas / personal de seguridad	Volumen de transporte de pasajeros	Volumen de transporte de mercancías
Acciona Rail Services	Avda. de Suiza, 18 -20 28820 Coslada (Madrid) España	www.acciona-railservices.com	-	ES1120120004 ES1220120005 10/07/2012	28/01/2007	Mercancías	-	-	-	-	-	< 500 mill. Ton-km /año
Activa Rail	Musgo, 1 28023 Madrid España	www.transfesa.com	-	ES1120110001 26/04/2011 ES1220120006 17/10/2012	27/06/2008	Mercancías	7	-	127 vagones	Maquinistas: 29 / título B 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 elementos automotores de cercanías	Número de coches/vagones	Número de maquinistas / personal de seguridad	Volumen de transporte de pasajeros	Volumen de transporte de mercancías
Alsa Ferrocarril	Avda. de la Industria, 60 28760 Tres Cantos (Madrid) España	http://www.alsa.es/	-	ES1120110004 ES1120110008 15/12/2011	-	Mercancías	-	-	-	-	-	< 500 mill. Ton-km /año
Comsa Rail Transport	C/ Viriato, 47 08014 Barcelona España	www.comsaemte.com	-	ES1120070001 02/07/2007 ES1220110002 05/05/2011	15/01/2008	Mercancías	9 (propias) 7 (Takargo)	-	Vagones: 100 (propios) 36 (alquilados) 125 (Takargo) 40 (tracción)	Maquinistas: 39 / título B 3 / título A Seguridad: 1	-	< 500 mill. Ton-km /año
Continental Rail	C/ Orense, 11 – 2º I 28020 Madrid España	www.continentalrail.es	-	ES1120120002 ES1220120002 24/05/2012	15/02/2007	Mercancías	12	-	Vagones: 170	Maquinistas: 22 Seguridad: 1	-	< 500 mill. Ton-km /año
FESUR	Ctra. Badajoz, 32 06380 Jerez de los Caballeros (Badajoz) España	-	-	ES1120110003 ES1220110007 18/11/2011	-	Mercancías	-	-	-	-	-	< 500 mill. Ton-km /año
Ferrovial Railway	C/ Ribera del Loira, 42 28042 Madrid España	www.ferrovial.com	-	ES1120110005 ES1220110009 20/12/2011	20/12/2011	Mercancías	2	-	-	Maquinistas: 3 / título B 1 / título A Seguridad: 1	-	< 500 mill. Ton-km /año
FGC Mobilitat	Cardenal Sentmenat, 4 08017 Barcelona España	www.fgc.cat	-	ES1120120001 ES1220120001 15/02/2012	-	Mercancías	-	-	-	-	-	< 500 mill. Ton-km /año
Logitren Ferroviaria	Avda. del Puerto, 332 46024 Valencia España	www.logitren.es	-	ES1120100003 28/06/2010 ES1220110005 27/04/2011	26/05/2010	Mercancías	2	-	18 vagones	Maquinistas: 8 Seguridad: 2	-	< 500 mill. Ton-km /año

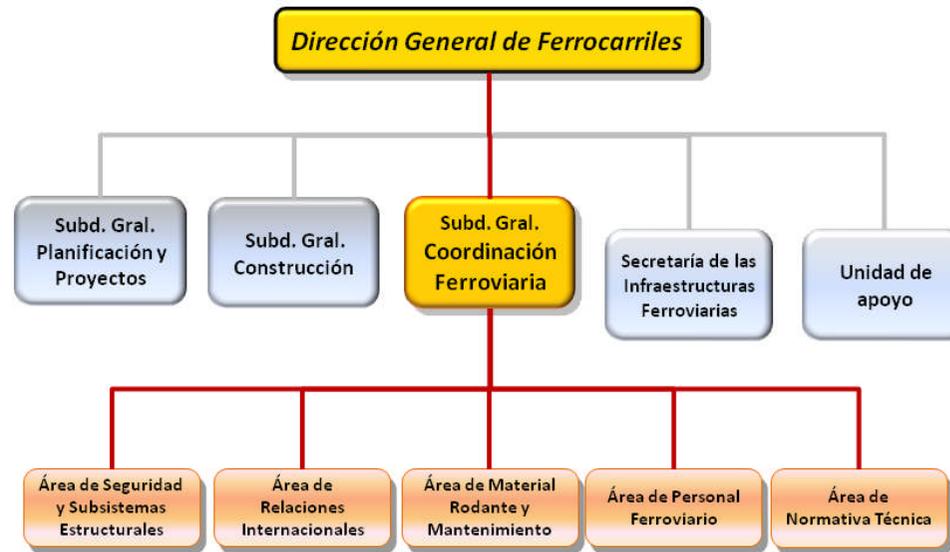
Nombre	Dirección	Sitio web	Certificado de seguridad 2001/14/CE (Número/fecha)	Certificado de seguridad A-B 2004/49/CE (Número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Tipo de tráfico (mercancías, etc.)	Número de locomotoras	Número de elementos automotores de cercanías	Número de coches/vagones	Número de maquinistas / personal de seguridad	Volumen de transporte de pasajeros	Volumen de transporte de mercancías
RENFE¹⁴ Operadora	Avenida Pío XII, 110 28036 Madrid. España	www.renfe.es	-	ES1120110002 ES1220110006 24/05/2011	1/01/2005	Viajeros Mercancías	654	5.964	Coches: 1.495 Vagones: 13.469	Maquinistas: 5.150 Seguridad: 203	>200 mill. pasajeros / año	> 500 mill. Ton-km /año
Tracción Rail	Almendralejo, 5 41019 Sevilla España	www.azvi.es	-	ES1120080001 24/03/2008 ES1220090005 27/07/2009	02/2008	Mercancías	4	-	-	Maquinistas: 9 Seguridad: 1	-	< 500 mill. Ton-km /año
SNCF	76 Boulevard Magenta 75010 Paris France	www.snfc.com	-	ES1220120007 19/12/2012	19/12/2010	Viajeros	-	10	-	Maquinistas: 14	< 200 mill. pasajeros / año	-

¹⁴ Datos aproximados.



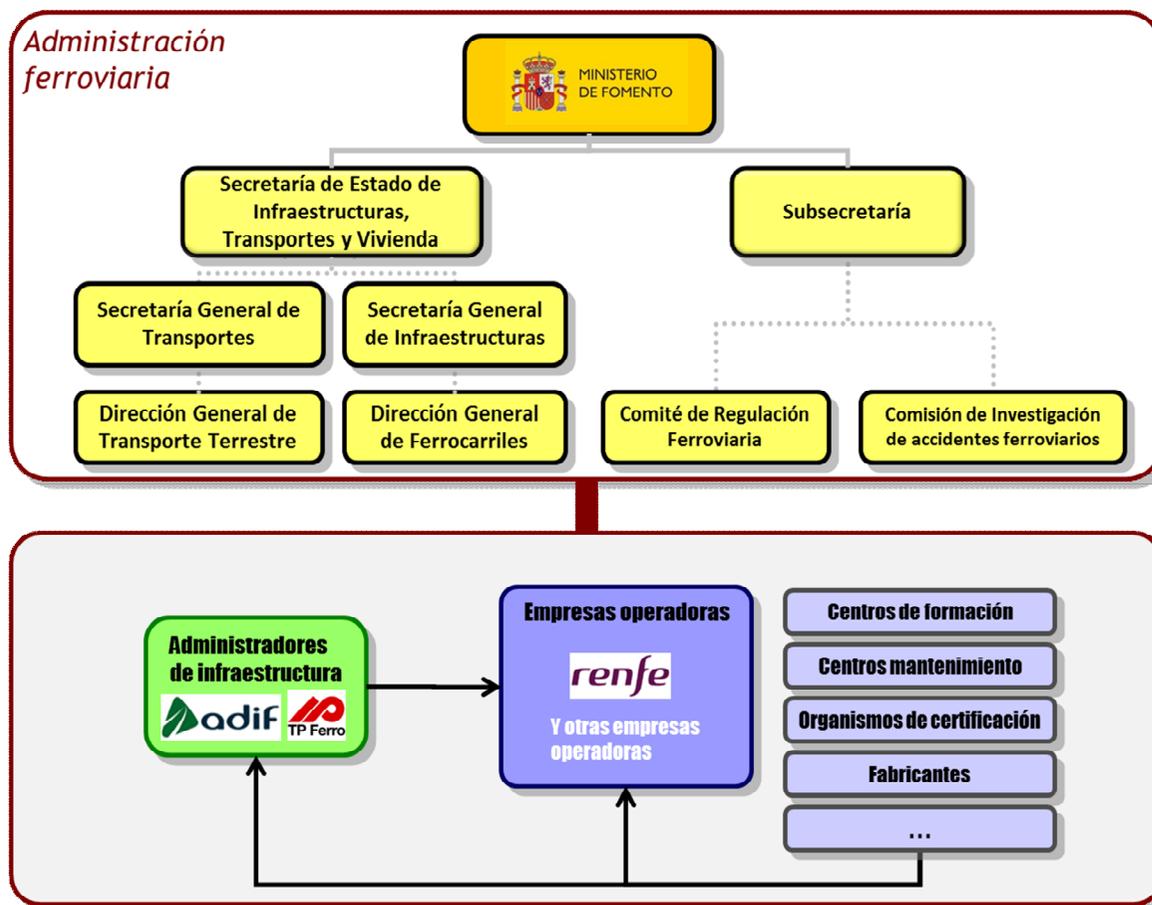
ANEXO B: Organigramas de la Dirección General de Ferrocarriles

B.1. Diagramas: Organización interna



(*) Estructura orgánica procedente del Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo.

B.2. Diagrama: Relación con otros organismos nacionales



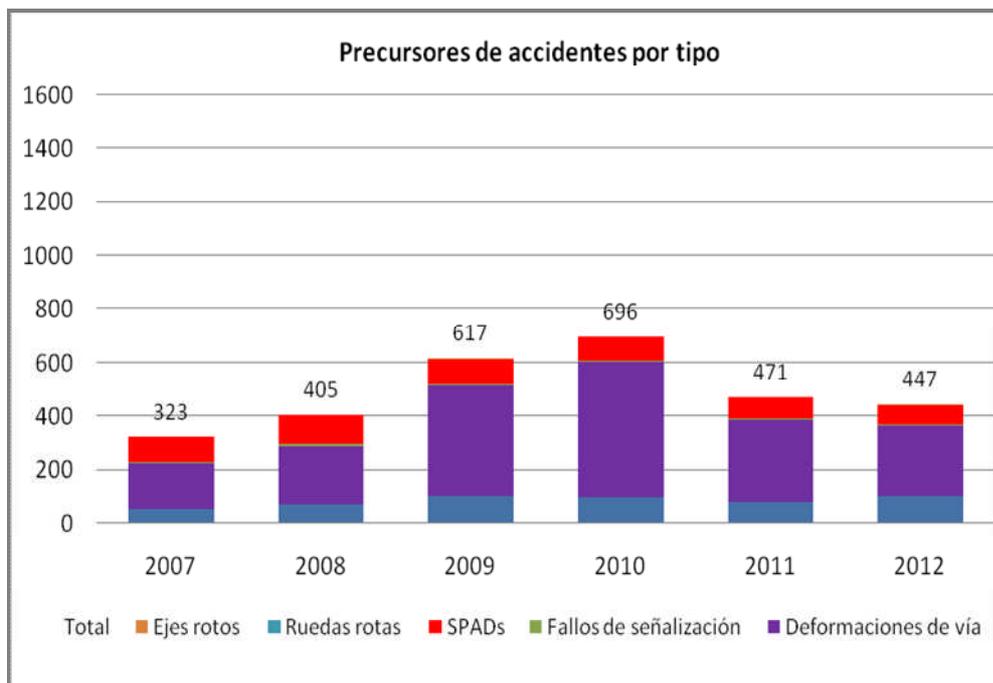
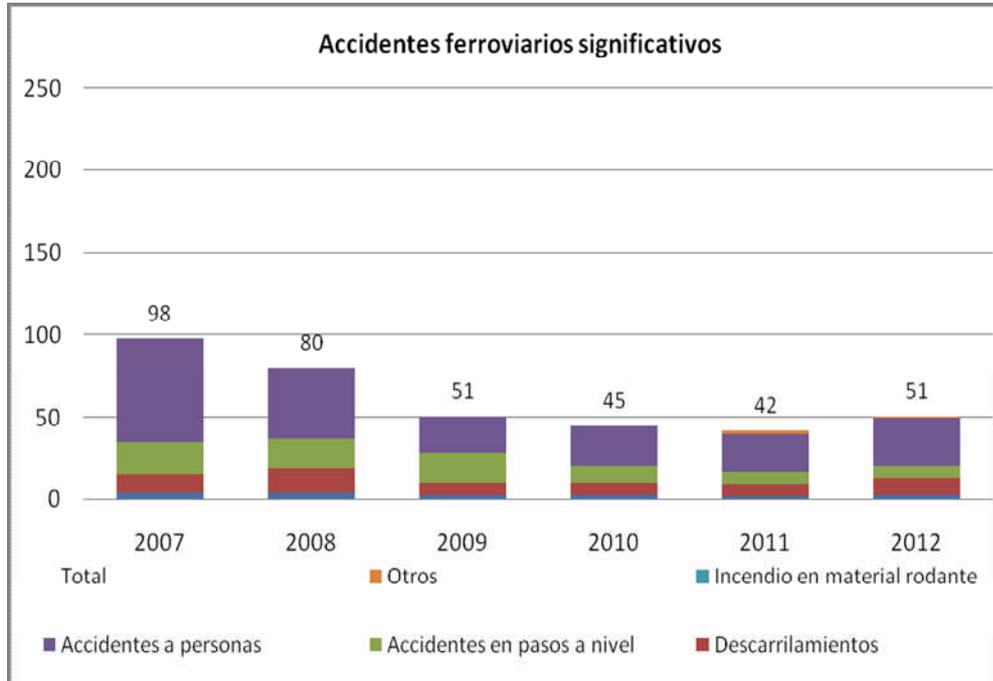
(*) Estructura orgánica procedente del Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo.



ANEXO C: Detalle de la evolución de los Indicadores Comunes de Seguridad – Definiciones aplicadas

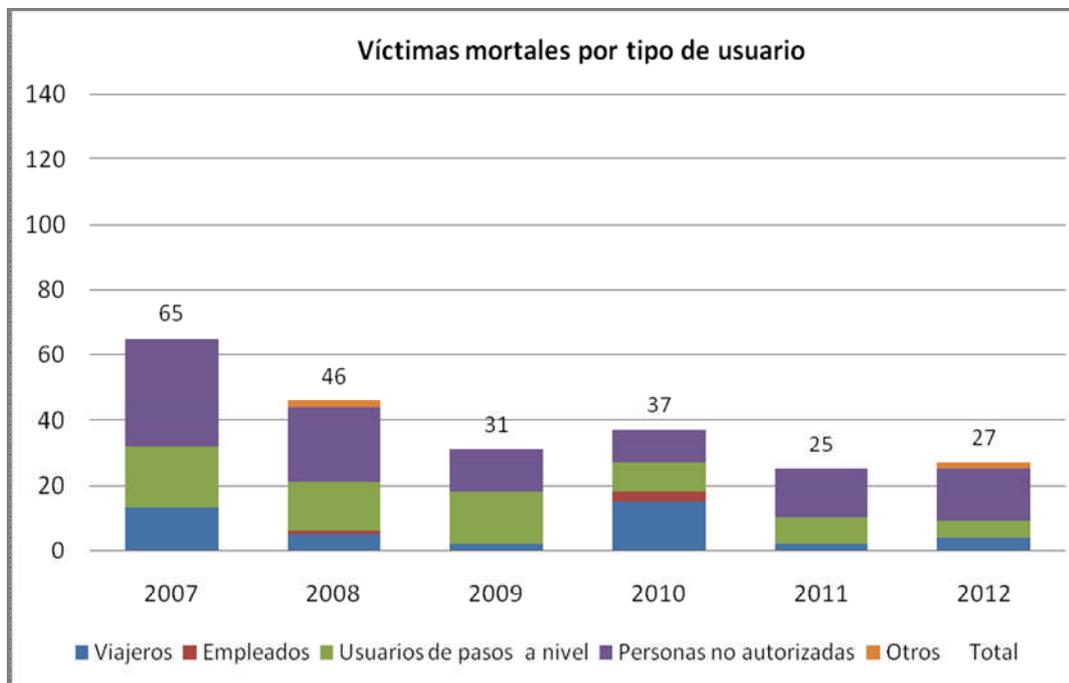
C.1. DATOS DE ICS

■ RESUMEN GENERAL



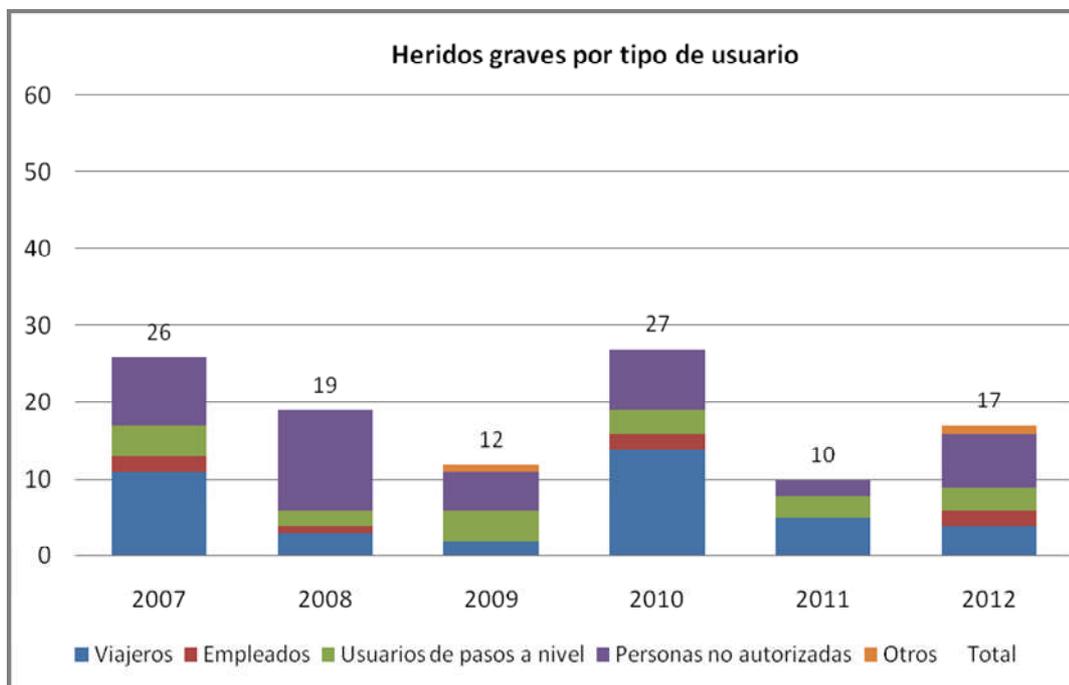
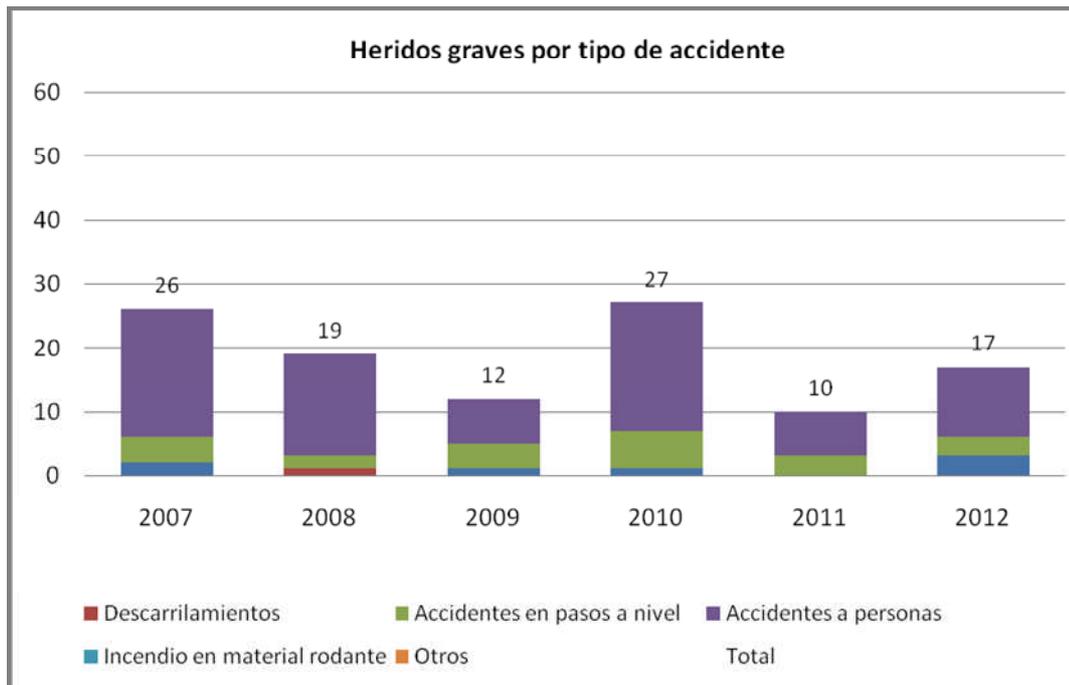


■ VÍCTIMAS MORTALES

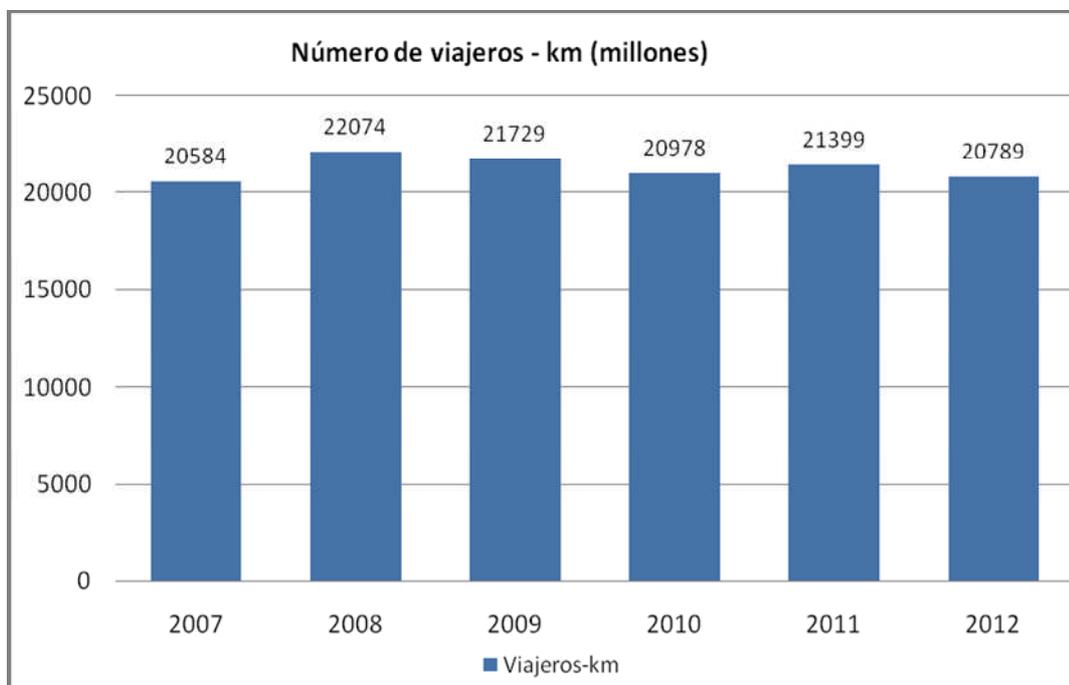
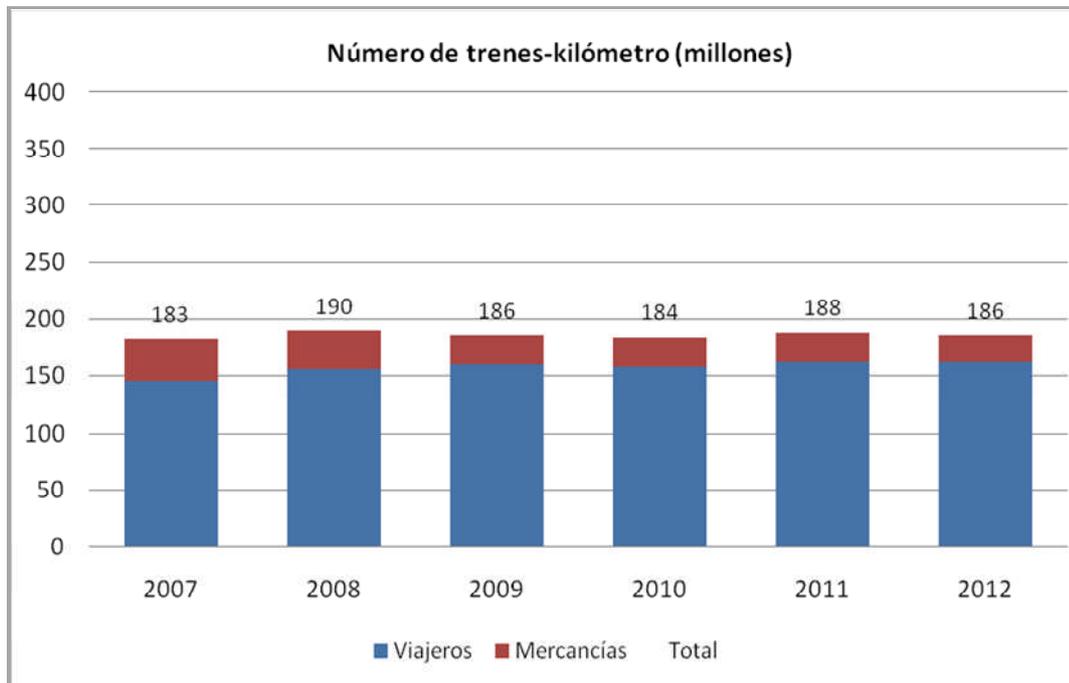




■ HERIDOS GRAVES



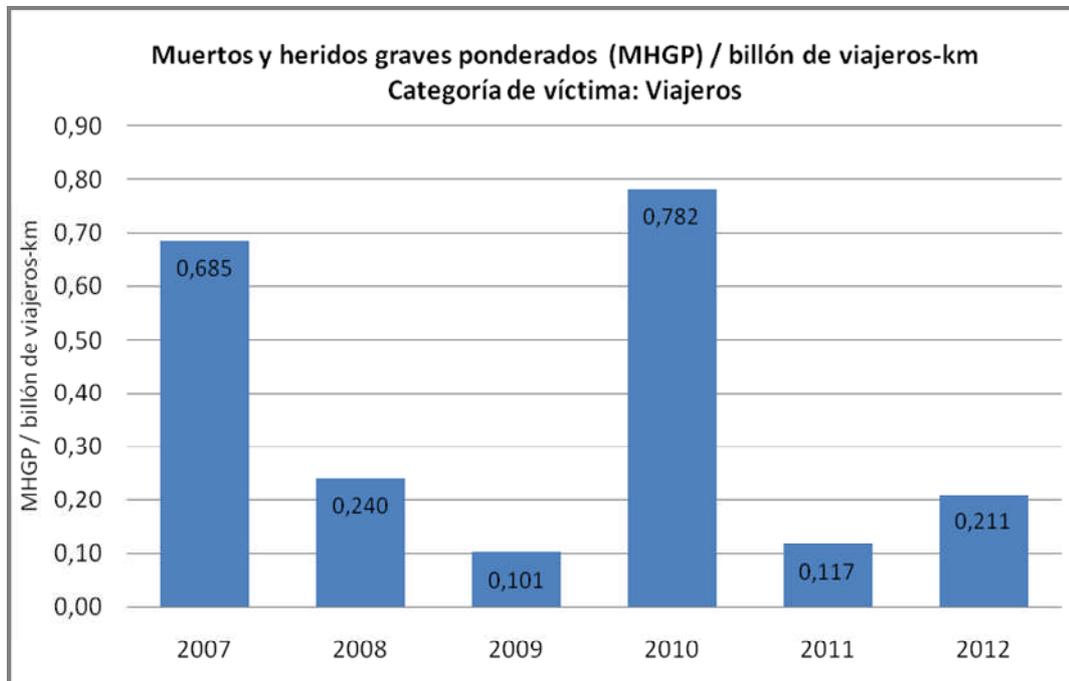
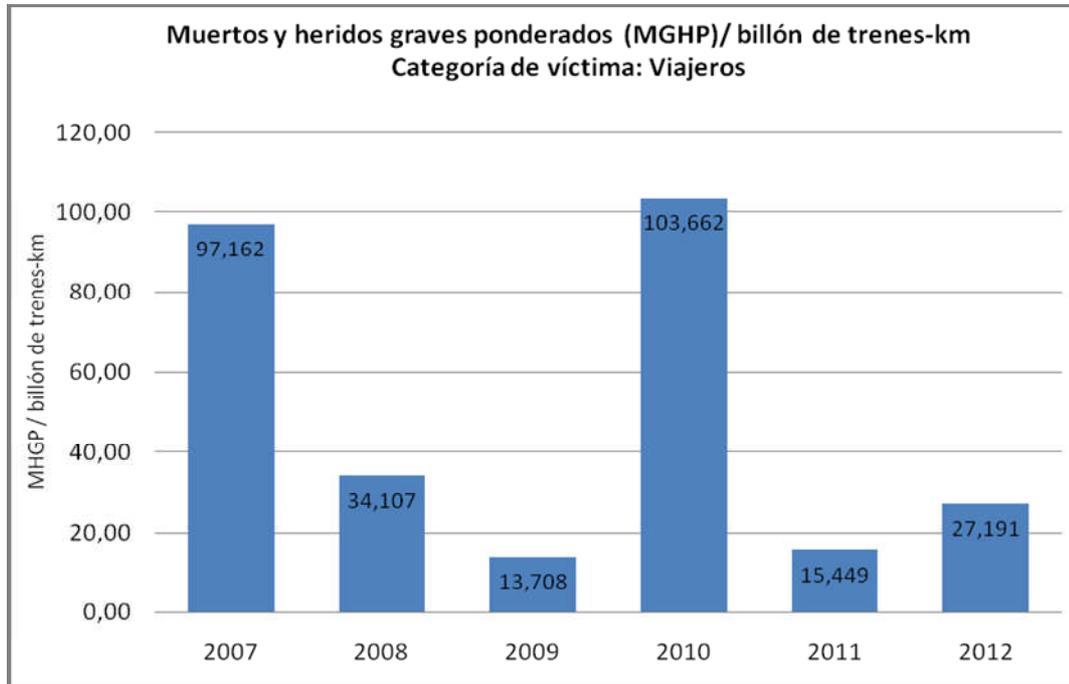
■ DATOS DE REFERENCIA



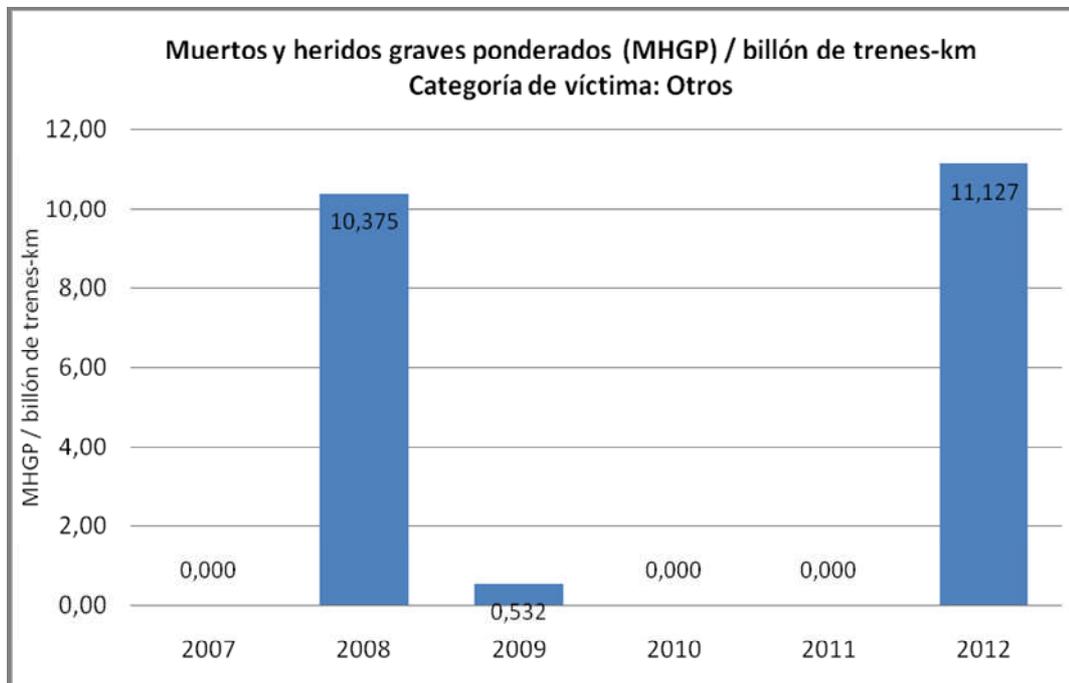
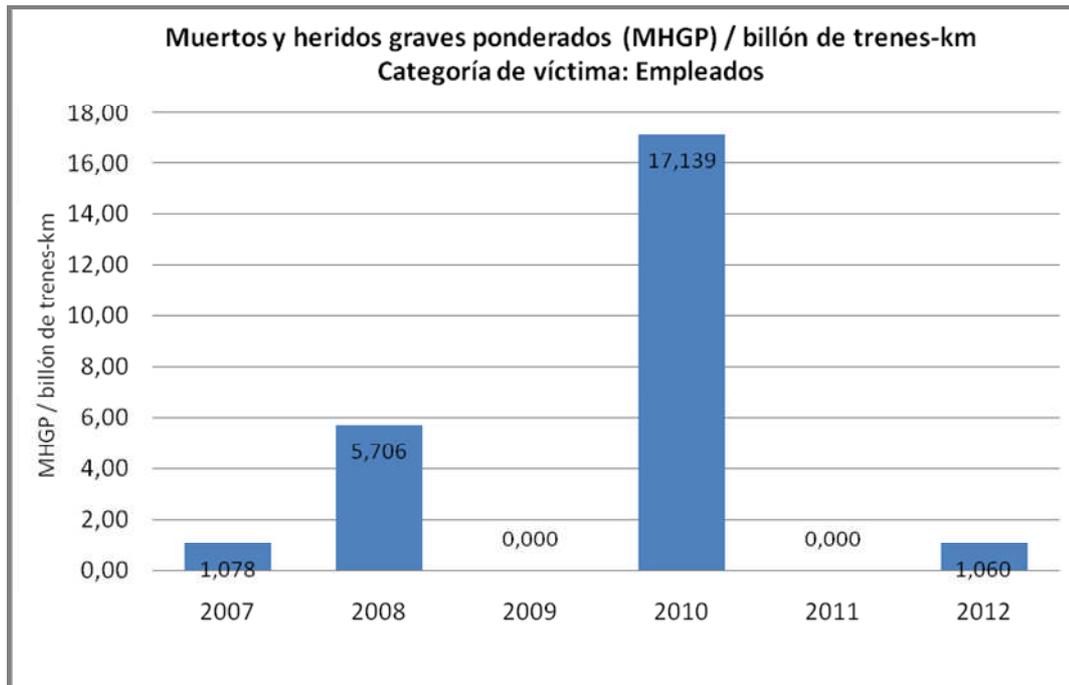


■ INDICADORES DE RIESGO POR CATEGORÍA DE PERSONAS IMPLICADAS

■ VIAJEROS

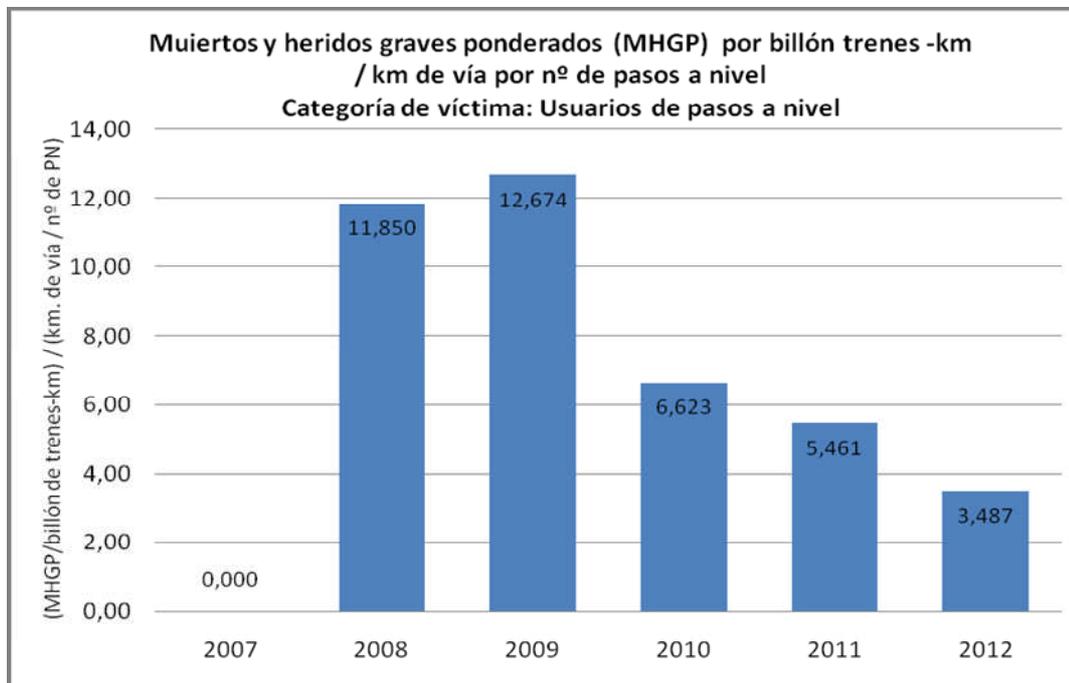
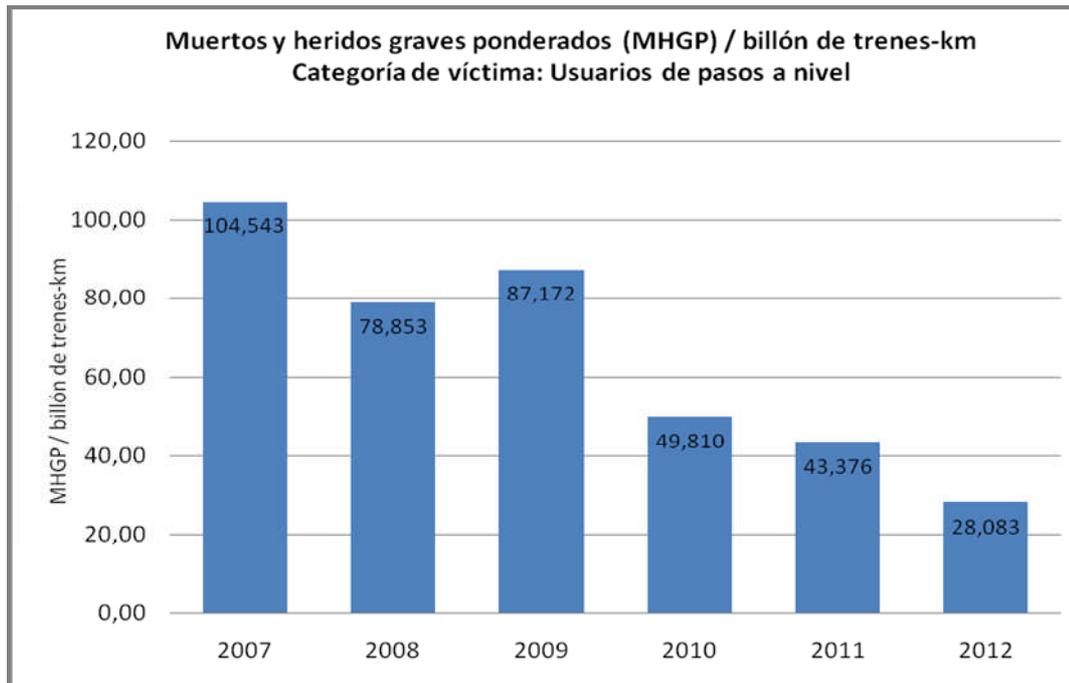


■ EMPLEADOS / OTROS





■ USUARIOS DE PASOS A NIVEL



■ PERSONAS NO AUTORIZADAS / TOTAL





C.2. DEFINICIONES UTILIZADAS EN EL INFORME ANUAL

Para el periodo objeto de este informe, es decir, el año 2012, los indicadores serán notificados tratando de seguir, en la medida de lo posible, las definiciones establecidas en 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.

C.2.1. DEFINICIONES NACIONALES

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

- Se han incluido 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 y el accidente significativo ocurrido en la red gestionada por TP Ferro en el año 2012.
- 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.

C.3. ABREVIATURAS

ICS	Indicador común de seguridad
ERA	European Railway Agency (Agencia Ferroviaria Europea)
PN	Paso a nivel
MLN	10 ⁶
BLN	10 ⁹
ANS	Autoridad Nacional de Seguridad
DGF	Dirección General de Ferrocarriles
CIAF	Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios
EF	Empresa ferroviaria
AI	Administrador de infraestructuras
NNS	Normas nacionales de seguridad
RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
SGS	Sistema de Gestión de Seguridad
SW	Software

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

E.1. Certificados de seguridad con arreglo a la Directiva 2004/49/CE

	Número total de certificados	Número de certificados Parte A en ERADIS
E.1.1. Número de certificados de seguridad <u>Parte A</u> emitidos en el año objeto de este informe y años previos que continúen siendo válidos al final del año 2012	11	10 ¹⁵

	Número total de certificados	Número de certificados Parte B en ERADIS	
E.1.2. Número de certificados de seguridad <u>Parte B</u> emitidos por la DGF en el año objeto de este informe y años previos que continúen siendo válidos en el año 2012	Número de certificados Parte B, cuya Parte A haya sido emitida en España	11	10 ¹⁵
	Número de certificados Parte B, cuya Parte A haya sido emitida en otro Estado miembro	1	0 ¹⁶

	A	R	P	
E.1.3. Número de nuevas solicitudes de certificados <u>Parte A</u> realizadas por empresas ferroviarias en el año 2012	certificados nuevos	1	0	0
	certificados actualizados / modificados	1 ¹⁷	0	0
	certificados renovados	2	0	1

¹⁵ En el periodo comprendido entre junio de 2012 y comienzos de 2013, la DGF realiza una prórroga del certificado de seguridad a Comsa Rail Transport, mientras que se revisaba la documentación correspondiente de su renovación, que se produjo en 2013. Dicha prórroga no ha sido notificada a ERADIS.

¹⁶ A fecha 31 de diciembre de 2012, la Dirección General de Ferrocarriles no había podido notificar los certificados Parte B emitidos a SNCF con números de certificado EU ES1220120004 y ES1220120007 al no estar disponible en ERADIS su correspondiente parte A.

¹⁷ El 26/06/12 se emite el certificado de seguridad Parte A ES1120120003 a Acciona Rail Services, siendo modificado el 10/07/12 por el certificado nº ES1120120004 por una corrección de errores. Ambos certificados son notificados a ERADIS.



			A	R	P
E.1.4. Número de nuevas solicitudes de certificados <u>Parte B</u> realizadas por empresas ferroviarias en el año 2012	cuya Parte A haya sido emitida en España	certificados nuevos	1	0	0
		certificados actualizados / modificados	2 ¹⁸	0	0
		certificados renovados	2	0	1
	cuya Parte A haya sido emitida en otro Estado miembro	certificados nuevos	0	0	0
		certificados actualizados / modificados	1	0	0
		certificados renovados	1	0	0

A = Solicitud aceptada, certificado ya emitido

R = Solicitudes rechazadas, no se ha emitido certificado

P = A fecha 31 de diciembre de 2012, la solicitud seguía pendiente en tramitación.

	Número total de certificados revocados en el año 2012	Número de certificados revocados en ERADIS (revocados en 2012)
E.1.5. Número de certificados <u>Parte A</u> revocados en el año 2012	0	0
E.1.6. Número de certificados <u>Parte B</u> revocados en el año 2012	0	0

E.1.7. Lista de países donde las empresas ferroviarias solicitantes de un certificado de seguridad Parte B en España hayan obtenido ya su certificado de seguridad Parte A	
Nombre de la EF	Estado miembro donde se emitió el Certificado de Seguridad Parte A
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	Francia (número certificado Parte A : FR1120120007)

18 El 26/06/12 se emite el certificado de seguridad Parte B ES1220120003 a Acciona Rail Services, siendo modificado el 10/07/12 por el certificado nº ES1220120005 por una corrección de errores. Ambos certificados son notificados a ERADIS.



E.2. Autorizaciones de seguridad con arreglo a la Directiva 2004/49/CE

	Número total de autorizaciones de seguridad
E.2.1. Número de autorizaciones de seguridad emitidas a administradores de infraestructuras en el año objeto de este informe y años previos que continúen siendo válidas al final del año 2012	2

		A	R	P
E.2.2. Número de solicitudes de autorizaciones de seguridad presentadas por administradores de infraestructuras en 2012	autorizaciones nuevas	0	0	0
	autorizaciones actualizadas / modificadas	0	0	0
	autorizaciones renovadas	0	0	0

A = Solicitud aceptada, autorización ya emitida

R = Solicitud rechazada, no se ha emitido autorización

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

E.2.3. Número de Autorizaciones de Seguridad revocadas en el año objeto de este informe	0
---	---

E.3. Aspectos relativos al procedimiento – Certificados de seguridad de la parte A¹⁹

	Nuevos	Actualizados / modificados	Renovados
Plazo medio, desde la recepción de la solicitud con toda la información necesaria a la emisión final de un certificado de seguridad <u>Parte A</u> en 2012 a empresas ferroviarias	3 meses	-	2,75 meses

¹⁹ En lo referente a solicitudes de la parte A del certificado de Seguridad, la evaluación de las partes A y B se han realizado a la vez, por lo que el plazo medio corresponde a la emisión de ambas partes del certificado de seguridad.



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

		Nuevos	Actualizados / modificados	Renovados
Plazo medio, desde la recepción de la solicitud con toda la información necesaria a la emisión final de un certificado de seguridad <u>Parte B</u> en 2012 a empresas ferroviarias	cuya parte A haya sido emitida en tu Estado miembro	3 meses	2,75 meses	2,75 meses
	cuya parte A haya sido emitida en otro Estado miembro	-	-	1 mes

E.5. Aspectos relativos al procedimiento – Autorizaciones de seguridad

		Nuevos	Actualizados / modificados	Renovados
Plazo medio, desde la recepción de la solicitud con toda la información necesaria a la emisión final de una autorización de seguridad en 2012 a administradores de infraestructuras		-	-	-