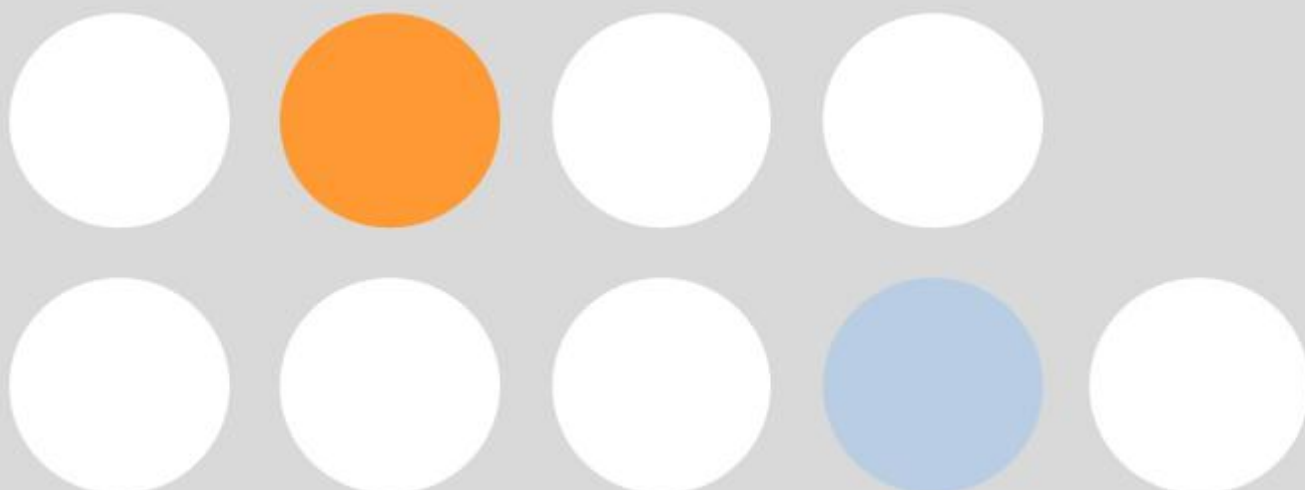




Informe anual 2026

Situación hasta
31 de diciembre de 2025



Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Informe anual

[Artº 19 Directiva (UE) 2016/798]
[Artº 8 Real Decreto 929/2020]

2026

**(Actuaciones hasta
el 31 de diciembre de 2025)**



Contenido

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	ENGLISH SUMMARY	8
3.	CONTEXTO ORGANIZATIVO DE LA SEGURIDAD. ESTRATEGIA, PROGRAMAS E INICIATIVAS DE LA AESF	10
4.	EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD	25
5.	LEGISLACIÓN Y NORMATIVA DE LA UNIÓN EUROPEA	40
6.	CERTIFICADOS Y AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD, Y OTROS CERTIFICADOS EMITIDOS POR LA AESF	43
7.	SUPERVISIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO	74
8.	APLICACIÓN DE LOS MCS RELEVANTES POR PARTE DE LOS ACTORES DEL SECTOR.....	93
9.	CULTURA DE SEGURIDAD.....	102
	ANEXO 1: PROGRESO DE LA INTEROPERABILIDAD	106
	ANEXO 2: INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD	110
	ANEXO 3: ACRÓNIMOS.....	120



1. INTRODUCCIÓN

1.1. FINALIDAD, ALCANCE Y DESTINATARIOS DEL INFORME

El artículo 19 de la Directiva 2016/798/UE de seguridad ferroviaria¹ establece:

«Las autoridades nacionales de seguridad publicarán un informe anual sobre sus actividades del año anterior y lo remitirán a la Agencia antes del 30 de septiembre. El informe contendrá información sobre:

- a) la evolución de la seguridad ferroviaria, incluido, para cada Estado miembro, un inventario de los ICS, de conformidad con el artículo 5, apartado 1;*
- 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 adquirida en relación con la supervisión de los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias, en particular el número y los resultados de las inspecciones y auditorías;*
- e) las exenciones acordadas de conformidad con el artículo 15;*
- f) la experiencia de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras en la aplicación de los MCS.»*

¹ Transpuesta a la legislación nacional a través del Real Decreto 929/2020 de 27 de octubre, de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.



El presente informe ha sido elaborado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) para su envío a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (ERA), dando cumplimiento a dicho requerimiento. La información contenida en él refleja la situación al final del ejercicio 2025, es decir, **hasta el 31 de diciembre de 2025**.

El informe está dirigido a los distintos actores del sector ferroviario (empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, entidades encargadas de mantenimiento, entidades de certificación, organismo de investigación de accidentes...) y al público en general, tanto a través de la difusión que ERA realiza del mismo, como de su publicación en la web de la AESF (<http://www.seguridadferroviaria.es/actividades/supervision/informes-anuales>), asegurando de este modo su disponibilidad. Puede ser de interés para todos los trabajadores del sector y no solo aquellos más relacionados con actividades de seguridad en la circulación.

Este informe **recoge la información relativa a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)** administrada en 2025 por los administradores de infraestructuras ferroviarias ADIF, ADIF-Alta Velocidad y por Línea Figueras Perpiñán (LFP) 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 2016/798/UE:

- a) los metros;
- b) los tranvías y los vehículos ferroviarios ligeros, así como la infraestructura utilizada exclusivamente por estos vehículos;
- c) las redes que estén funcionalmente separadas del resto del sistema ferroviario de la Unión y que solo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de viajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas que solo operen en este tipo de redes;
- d) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada, incluidos los apartaderos, para uso del propietario o por un operador para sus respectivas actividades de carga o para el transporte de personas sin fines comerciales, así como los vehículos utilizados exclusivamente en esa infraestructura;
- e) la infraestructura y los vehículos destinados a un uso estrictamente local, histórico o turístico.

Respecto a los servicios y actividades prestados en la RFIG, en este informe se contempla el desarrollado por las empresas ferroviarias que en esa fecha prestaban servicios comerciales de viajeros (Alsa Ferrocarril, Comboios de Portugal, FGC Rail, ILSA [Iryo], RENFE Viajeros, SNCF Voyageurs y Ouigo España), de mercancías (Acciona Rail Services, Alsa Ferrocarril, Athos Rail, Captrain España, Captrain Portugal, CEFSa, Comsa, Continental Rail, CSP Logitren, Ferrovial Railway, Go Transport Servicios 2018, Hexafret, Low Cost Rail Hispánica, Medway, RENFE Mercancías, Tracción Rail y Transervi² y de mantenimiento de infraestructura (Redalsa).

² Antes, Transfesa Logistics



1.2. PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL AÑO DE REFERENCIA DEL INFORME

En 2025 el nivel global de producción ferroviaria ha alcanzado su máximo histórico tanto en trenes-kilómetro como en usuarios, evolucionando el crecimiento de manera desacelerada a la estabilización. No obstante, la evolución no es homogénea para todos los servicios: el aumento en el tráfico de viajeros de larga distancia se ha simultaneado con la reducción en el tráfico de viajeros de media distancia y cercanías, y un nivel estable en la producción de mercancías.

Tras varios años de estabilidad entre 2016 y 2021, la serie de accidentes significativos tiene variaciones importantes de unos años a otros: se alcanza un máximo de 77 accidentes en 2023, se reducen en 2024 (57 accidentes), y vuelven a subir en 2025 (69 accidentes). La media móvil a cinco años confirma este incremento progresivo. En términos relativos, la tasa de accidentes significativos por millón de tren-km también presenta una tendencia creciente. Aunque el tráfico ferroviario se ha incrementado tras la recuperación posterior a 2020, la evolución de la tasa de accidentes evidencia que el aumento de la accidentalidad no se debe únicamente al mayor volumen de producción ferroviaria. Las cifras de accidentalidad de 2025 están muy condicionadas por el comportamiento de los accidentes de personas que recuperan valores elevados frente un año 2024 muy positivo.

A pesar del incremento del número de accidentes significativos en los últimos años, la severidad media de los accidentes se mantiene por debajo de los niveles registrados diez años atrás. Sin embargo, 2025 presenta un repunte del indicador MHGP, impulsado principalmente por el aumento de fallecidos y heridos grave asociados a accidentes de personas. Este tipo de suceso continúa siendo el principal generador de consecuencias graves, concentrando la mayoría de las víctimas mortales y una parte significativa de los heridos graves. Paralelamente, las colisiones muestran una relevancia creciente en la generación de heridos graves, convirtiendo a este tipo de accidente en uno de los ámbitos prioritarios de actuación preventiva.

En 2025 se observa una reducción del número total de precursores de accidente respecto a los máximos alcanzados en 2023 y 2024. No obstante, el número de registros continúa situándose por encima de la media del periodo 2020-2024. Cabe destacar que las deformaciones de vía siguen siendo el precursor más numeroso, concentrando más de la mitad de los casos; los rebases de señal se reducen y las roturas de carril muestran una mejora destacable tras el máximo registrado en 2023.

Por último, en 2025 se avanzó de forma decisiva en la elaboración del Plan Anual de Seguridad Operacional Ferroviaria (PASOF), para configurarlo como un instrumento de planificación de la seguridad ferroviaria alineado con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 y la Estrategia Indicativa Ferroviaria 2021-2026. Para ello, se abrió un amplio proceso de participación sectorial que contó con una elevada implicación de los agentes interesados y permitió identificar prioridades compartidas.



A nivel interno, 2025 supuso el décimo aniversario desde la entrada en funcionamiento efectiva de la AESF. Este periodo le ha permitido consolidar su posición en el sector. Situada ya en un lugar reconocido, la Agencia ha iniciado el proceso para replantear su visión estratégica para los próximos años.



2. ENGLISH SUMMARY

The present report has been drafted by the Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, in its role as Safety Authority of the Spanish network, to comply with Article 19 of the Railway Safety Directive (UE) 2016/798.

The information contained in it reflects the situation at the end of the year 2025, until the 31st of December 2025. It includes information related to Railway Network of General Interest (Red Ferroviaria de Interés General - RFIG) managed by the infrastructure managers ADIF, ADIF-Alta Velocidad and LFP S.A., as well as all services and activities provided over this network.

This report is sent to the European Union Agency for Railways (ERA), in accordance with Agency's guidelines, with the aim to be disseminated among the different railway sector stakeholders.

Overall volume of railway operations has reached within 2025 its maximum level ever in terms of both train-kilometres and passenger; growth evolving at a decelerating pace toward stabilization. However, this evolution is not homogeneous for all the railway services: the increase in long-distance passenger traffic has occurred simultaneously with a decline in medium-distance and commuter traffic, while freight services has remained stable.

After a period of stability during 2016 and 2021, the statistical series of significant accidents has swung significantly from one year to the next: reaching a maximum number of 77 accidents in 2023, lowering to 57 in 2024 and increasing to 69 in 2025.



The five years moving mean confirms this progressive increase. In relative terms, the rate of significant accidents per million train-kilometre also shows a rising trend. Although railway traffic has grown after the recovery of 2020 onwards the evolution of the accident rate shows that its increase is not just due to a higher volume of the railway operations. Accident figures for 2025 are heavily influenced by accidents to person which reach higher values far from the positive data of year 2024.

Despite of the increasing figures of significant accidents within last years the average severity of accidents remains below the last ten years levels. Nevertheless, the FWSI rate has experienced a rise during 2025 primarily driven by the increase of fatalities and serious injuries linked to accidents to person. This category of occurrence is still the main trigger for severe consequences, concentrating most of fatalities and a relevant part of serious injuries. In parallel, collisions are playing an increasingly significant role in causing serious injuries, making this type of accident a priority for preventive actions.

In 2025, a reduction in the total number of precursors is observed in contrast with the peaks reached in 2023 and 2024. However, the number of recorded incidents remains above the average for the 2020–2024 period. It is worth noting that track misalignments are still the most frequent precursor, adding up to more than half of the cases; signals passed at danger have decreased and broken rails show a remarkable improvement after the peak recorded in 2023.

Finally, in 2025, progress has been made in the development of the Annual Operational Railway Safety Plan (PASOF, in its Spanish acronym), designed to serve as a railway safety planning tool aligned with the “2030 Safe, Sustainable, and Connected Mobility Strategy and the “2021–2026 Indicative Railway Strategy”. To this end, a broad sectoral participation process was launched, having had a wide engagement from stakeholders and thus enabling the identification of shared priorities.

Within the AESF, the year 2025 has meant the tenth anniversary of the Spanish Authority becoming fully operational. This period has allowed the Agency to consolidate its position within the sector. The AESF, already being in a recognized position, has started the process for reassessing its strategical vision for coming years.



3. CONTEXTO ORGANIZATIVO DE LA SEGURIDAD. ESTRATEGIA, PROGRAMAS E INICIATIVAS DE LA AESF

3.1. CONTEXTO ORGANIZATIVO DE SEGURIDAD

3.1.1. Estructura del sector ferroviario en España

Desde la publicación del Real Decreto 829/2023³ el **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** asume las funciones relacionadas con el sistema ferroviario, a través de la **Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible**, la cual es responsable de definir las políticas y ejecutarlas a través de sus órganos dependientes y de los organismos y entidades adscritos al Departamento en relación con:

- Planificación y realización de infraestructuras del transporte, entre ellas el ferrocarril.
- La definición, propuesta y ejecución de las políticas del Ministerio referentes a la movilidad segura y sostenible.
- La ordenación general de transportes, entre ellos el ferrocarril, así como el impulso de la intermodalidad entre los distintos modos de transporte.
- El seguimiento de la planificación y evaluación de la red ferroviaria.

³ Real Decreto 829/2023, de 20 de noviembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales.



- Aspectos relacionados con la movilidad segura y sostenible en su dimensión social, económica y medioambientales, incluyendo la promoción de la movilidad activa.

De esta Secretaría de Estado depende la **Secretaría General de Transporte Terrestre**, a la cual le corresponde impulsar la realización de la planificación y evaluación de la RFIG, así como la ordenación general, en el ámbito de las competencias del Estado, de los servicios de transporte ferroviario, priorizando las inversiones en seguridad, mantenimiento, mejora de la movilidad cotidiana, tecnificación e intermodalidad.

De la Secretaría General dependen los órganos directivos siguientes con competencias sobre el sector ferroviario:

■ **Dirección General del Sector Ferroviario**

Le corresponde el ejercicio de las funciones atribuidas al MTMS en el ordenamiento jurídico vigente en relación con la RFIG y, en concreto, las siguientes funciones:

- a. La coordinación entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y los operadores del mercado ferroviario, en especial en lo que se refiere a corredores transeuropeos y redes de cercanías, bajo la supervisión de la Secretaría de Estado.
- b. La propuesta y elaboración de los proyectos de disposiciones normativas de carácter general relativos a la RFIG, y en general, la propuesta y elaboración de aquellos proyectos normativos relativos a las competencias de la Secretaría General en materia ferroviaria. Asimismo, la participación en la elaboración de normas de la Unión Europea y otras organizaciones internacionales, así como la propuesta de trasposición de las normas europeas relativas a las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio que formen parte de la RFIG, a la actividad y financiación de los administradores de infraestructuras y al resto de competencias de la Dirección General.
- c. La propuesta de normativa técnica en el ámbito de la RFIG del Estado, sin perjuicio de las competencias en materia de seguridad operacional, interoperabilidad y mercancías peligrosas de la AESF.
- d. El ejercicio de las funciones de Autoridad Ferroviaria asignadas a esta figura en las Instrucciones Ferroviarias u otras normas técnicas.
- e. La elaboración y propuesta de los planes de Implementación derivados de las ETI aprobadas por la Unión Europea, así como de otros planes en relación con la RFIG derivados de la normativa de la UE, sin perjuicio de las competencias en materia de interoperabilidad de la AESF.
- f. La planificación de la RFIG y la elaboración, seguimiento, supervisión y control de los correspondientes planes ferroviarios y en particular, de la Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la RFIG, prevista en el artículo 5 de la LSF.
- g. La elaboración, tramitación, seguimiento y control de estudios de viabilidad e informativos y la elaboración de proyectos de delimitación y utilización de



espacios ferroviarios, en el ámbito de las infraestructuras e instalaciones de servicio de la RFIG.

- h. La planificación de las terminales ferroviarias e instalaciones de servicio, cuya titularidad sea de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, así como la elaboración y tramitación de los estudios informativos, en su caso, precisos para su desarrollo.
- i. La realización de estudios de carácter prospectivo, económico-financiero y territorial, en materia de infraestructuras ferroviarias, y el apoyo y promoción del desarrollo de las infraestructuras ferroviarias que faciliten el transporte intermodal.
- j. La propuesta, seguimiento y coordinación de las actividades que el MTMS deba realizar en relación con el tramo ferroviario internacional Figueras – Perpiñán.
- k. El impulso de la implantación y aplicación de nuevas tecnologías en el ámbito de la RFIG, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento y de forma coordinada con la AESF.
- l. La propuesta y tramitación del Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, previsto en el artículo 4 de la LSF y sus actualizaciones, así como la propuesta y tramitación de la inclusión o exclusión en la RFIG de líneas, o la clausura de éstas.
- m. La tramitación y autorización de infraestructuras ferroviarias privadas y las actividades previstas en la LSF para las infraestructuras ferroviarias en puertos y aeropuertos de interés general.
- n. La propuesta y tramitación de los convenios con los administradores generales de infraestructuras previstos y la evaluación de los programas de actividad de los mismos.
- o. La propuesta de desarrollo y actualización de los principios básicos de aplicación al sistema de cánones ferroviarios, incluidos los sistemas de incentivos y compensaciones, sin perjuicio de las competencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y de los administradores generales de infraestructura ferroviarias.
- p. La asistencia a la Secretaría de Estado, en la evaluación de la eficacia en la gestión y el control técnico de la actividad de los administradores generales de infraestructura adscritos a la misma.
- q. La representación del MTMS en los organismos internacionales y de la Unión Europea relacionados con las redes ferroviarias y la participación en los órganos de coordinación y gestión de los corredores ferroviarios europeos, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento y de forma coordinada con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en las materias de su competencia.
- r. La preparación y seguimiento de protocolos, acuerdos y convenios sobre actuaciones concertadas con otras administraciones públicas o entidades, incluidos los de carácter internacional, en el ámbito de la RFIG, así como la

coordinación y cooperación con otros órganos administrativos, entidades públicas e instituciones, y administraciones, nacionales e internacionales, en materia ferroviaria.

- s. La formulación de la propuesta de servicios mínimos en caso de huelga del personal de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.
- t. Las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras ferroviarias.
- u. La propuesta y tramitación de la Declaración de utilidad pública de las instalaciones de servicio a los efectos previstos en la legislación en materia de expropiación forzosa, y las actuaciones expropiatorias posteriores a esta declaración, así como la autorización de la ocupación de dominio público de las instalaciones de servicio.
- v. La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados como propios al órgano directivo, y la gestión de asuntos relativos a la contratación de la Dirección General, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

Dependen de la Dirección General del Sector Ferroviario, con nivel orgánico de subdirección general:

- **Subdirección General de Planificación Ferroviaria**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los epígrafes previos d, e, f, g, h, j y k, así como las recogidas en los apartados i, q y r, relativas a las actividades de planificación.
- **Subdirección General de Evaluación y Normativa Ferroviaria**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los epígrafes previos b, c, l, m, n, o, p y s, así como las recogidas en los apartados i, q y r, relativas a las actividades de evaluación y normativa.

Asimismo, depende de la Dirección General del Sector Ferroviario la **División de Expropiaciones Ferroviarias**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a las que se refieren los apartados t y u.

■ Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

Le corresponde la ordenación general, en el ámbito de las competencias del Estado, en materia de transporte por carretera, servicios de transporte ferroviario y transporte por cable. En particular, el ejercicio de las siguientes funciones relacionadas con el sector ferroviario:

- a. La ordenación general y regulación del ferrocarril, que incluye la elaboración de los proyectos normativos mediante los que se establezcan las reglas básicas del mercado ferroviario, así como el resto de las normas que resulten necesarias para el correcto desenvolvimiento de dichos mercados.
- b. La participación en la elaboración de normas de la Unión Europea y otras organizaciones internacionales, así como la propuesta de transposición de las directivas comunitarias.



- c. La elaboración de reglas de coordinación relativas al ejercicio de las competencias delegadas por el Estado en las comunidades autónomas en materia de servicios de transporte ferroviario.
- d. La relación ordinaria con los órganos colegiados integrados en el MTMS y con todas aquellas entidades que representen al sector empresarial en materia de servicios de transporte ferrocarril.
- e. La organización técnica de los registros generales y bases de datos de los servicios de transporte por ferrocarril y de las herramientas de apoyo a los procesos de gestión e inspección desempeñados por las comunidades autónomas en ejercicio de las competencias delegadas por el Estado.
- f. El impulso de la implantación y aplicación de nuevas tecnologías en los servicios de transporte ferroviario relacionados con los sistemas inteligentes de transporte.
- g. La propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público en la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril.
- h. La elaboración de estudios para el análisis de los servicios de transporte ferroviario y la elaboración de planes de actuación administrativa, así como el apoyo y promoción del desarrollo del transporte intermodal.
- i. La gestión y tramitación de las subvenciones al transporte ferroviario a familias numerosas, incluyendo el inicio, tramitación y resolución de expedientes de reintegro en esta materia, así como la designación de instructor en los procedimientos sancionadores sobre la materia.
- j. La gestión de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril.
- k. Todas aquellas funciones que la legislación sobre transporte atribuye al MTMS en relación con los servicios de transporte ferroviario prestados por empresas ferroviarias.
- l. La inspección y el control del cumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y de sus actividades auxiliares y complementarias.
- m. La incoación, instrucción y resolución de los expedientes sancionadores por incumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y de sus actividades auxiliares y complementarias.
- n. La defensa de los derechos de los viajeros en servicios de transporte ferroviario y el seguimiento de las reclamaciones relacionadas con las obligaciones de los operadores de transporte.
- o. El apoyo a la Secretaría de Estado en el desarrollo de las iniciativas de desarrollo de planes y estrategias de movilidad segura y sostenible, relacionadas con el transporte por carretera y, en su caso, ferroviario.
- p. La propuesta de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales de transporte por ferrocarril.

De la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril dependen los siguientes órganos con nivel de subdirección general:

- **La Subdirección General de Ordenación y Normativa de Transporte por Carretera y Ferrocarril**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en los apartados a, b, c y d.
- **La Subdirección General de Gestión del Transporte por Carretera y Ferrocarril**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en los apartados e, f, g, h, i, j, k y p.
- **La Subdirección General de Inspección de Transporte por Carretera y Ferrocarril**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en los apartados l, m y n.

También adscrita al Ministerio a través de la Subsecretaría, está la **Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios**, que ejerce las funciones de organismos de investigación establecidas en la Directiva de Seguridad Ferroviaria.⁴

El resto de las entidades y organismos que forman parte del sector ferroviario nacional se representan en el gráfico mostrado a continuación.

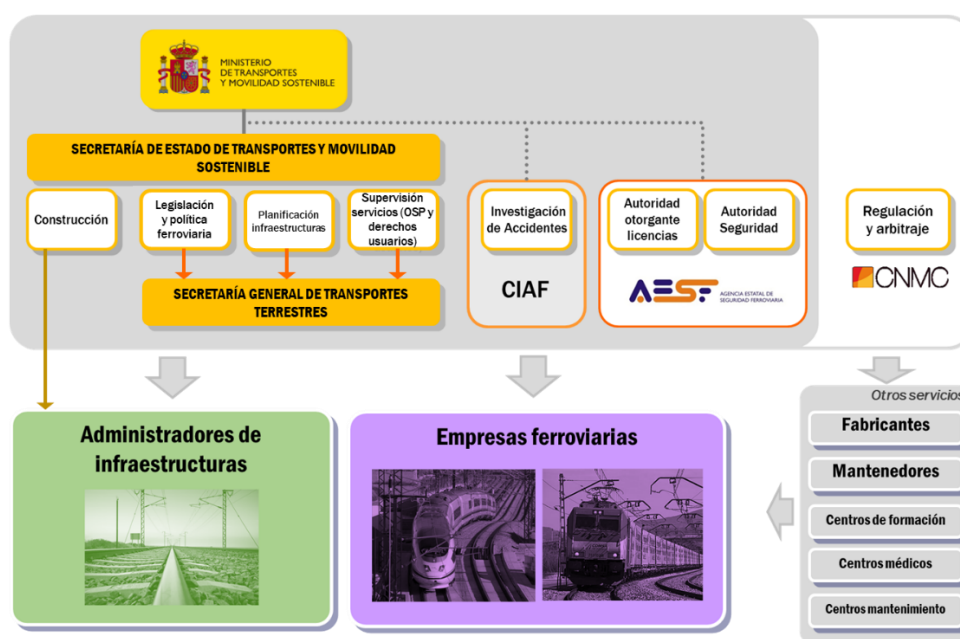


Gráfico 1. Estructura organizativa del sector ferroviario a nivel nacional (vigente a fecha 31 de diciembre de 2025)

⁴ Durante 2024 se aprobó la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, que supondrá la creación de una entidad de investigación multimodal en la que se integrará la CIAF. En 2025 no se ha aprobado el estatuto de la nueva autoridad, por lo que la CIAF sigue ejerciendo sus funciones conforme a lo indicado en la normativa.



3.1.2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

La AESF es un organismo público de los regulados en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Su Estatuto fue aprobado mediante el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, que fijó como inicio de su actividad el 1 de abril de 2015.

Lleva a cabo las funciones relacionadas con la interoperabilidad del sistema ferroviario de competencia estatal, correspondiéndole además el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias.

Para más información de la Agencia, se puede consultar la web: www.seguridadferroviaria.es.

■ Principios de actuación de la Agencia

La Agencia se guía por los siguientes principios de actuación:

- a) Independencia en su actuación, respecto de las funciones que tiene asignadas en materia de seguridad del transporte ferroviario.
- b) Competencia y responsabilidad en el desarrollo y aplicación de las normas de seguridad ferroviaria nacionales e internacionales, así como en el control de los procedimientos.
- c) Promoción y difusión de una cultura de seguridad ferroviaria en todos los ámbitos de actuación.
- d) Calidad, eficacia, eficiencia y transparencia en el ejercicio de sus funciones.

■ Órganos de gobierno, ejecutivos y estructura de la Agencia

Son **órganos de gobierno** de la AESF:

Presidencia

La presidencia de la Agencia corresponde a la persona titular de la Secretaría General de Transporte Terrestre, y ostenta la representación del Consejo Rector, dirige y preside sus reuniones y ejerce las demás competencias que se recogen en el Estatuto.

El Consejo Rector

El máximo órgano de gobierno colegiado de la Agencia es el Consejo Rector, que cuenta con representantes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Ministerio de Hacienda; Ministerio de Economía, Comercio y

Empresa; Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública; Ministerio de Industria y Turismo y profesionales independientes con experiencia en el ámbito del sector ferroviario y de la gestión pública.

El director de la Agencia es el **órgano ejecutivo** y el responsable de la dirección y gestión ordinaria de la misma. Es nombrado por el Consejo Rector a propuesta del presidente entre titulados superiores, atendiendo a criterios de competencia profesional y experiencia.

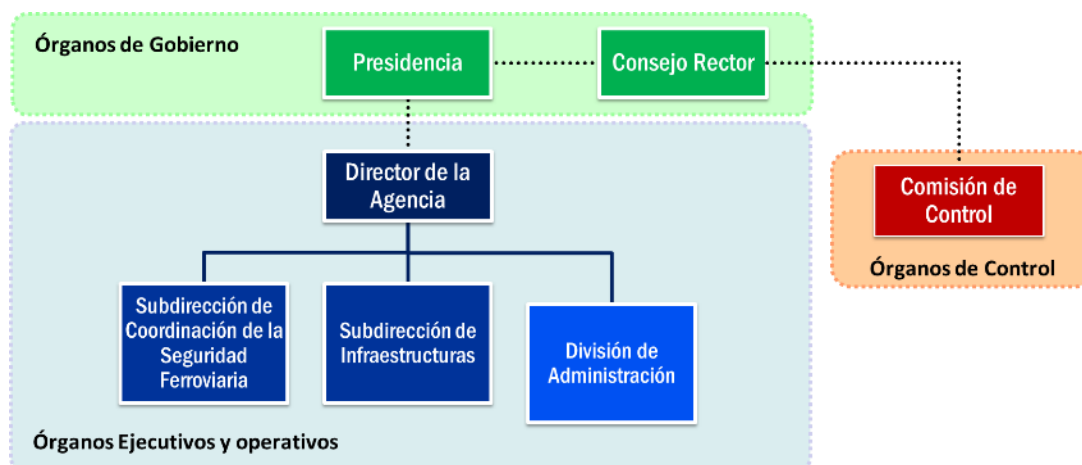


Gráfico 2. Organigrama de la AESF

La Agencia está estructurada en las siguientes unidades⁵:

- **Subdirección General de Infraestructuras**

Es la encargada del ejercicio de las funciones relacionadas con la emisión de autorizaciones de seguridad de administradores de infraestructuras y su posterior supervisión, así como con todo lo relacionado con la infraestructura y equipos fijos.

- **Subdirección General de Coordinación de la Seguridad Ferroviaria**

Es la encargada del ejercicio de las funciones relacionadas con la emisión de licencias y certificados de seguridad de empresas ferroviarias y su posterior supervisión, así como con todo lo relacionado con material rodante y su mantenimiento, el personal ferroviario y sus centros asociados y la normativa reglamentaria de circulación.

Asimismo, le corresponde el seguimiento global de la seguridad del sistema ferroviario, así como la representación externa de la Agencia.

- **División de Administración**

⁵ Situación a finales de 2025. En el momento de publicación de este informe, la estructura y la distribución de funciones de los órganos operativos habían sido objeto de modificaciones.

Encargada de actividades relacionadas con el funcionamiento interno de la AESF (recursos humanos, gestión presupuestaria, informática...) y con aspectos jurídicos y administrativos.

Directamente dependiente del director de la AESF, también desarrolla tareas de apoyo a la Dirección y al Consejo Rector, así como las funciones de gestión que le sean encomendadas.

3.2. ESTRATEGIA Y PLANIFICACIÓN DE ACTIVIDADES SOBRE SEGURIDAD

3.2.1. Líneas estratégicas del Plan de Acción Plurianual 2024-2026 de la AESF

La AESF ejerce un gran número de actividades derivadas directamente de sus competencias como autoridad de seguridad, establecidas en el artículo 9 del Real Decreto 1072/2014, especialmente la emisión de licencias, certificados, autorizaciones y homologaciones requeridos por las entidades o elementos del sistema para su acceso al mercado, y su posterior supervisión.

Las principales líneas generales de actuación de la AESF durante el periodo 2024-2026 se recogen en el **Plan de Acción Plurianual 2024-2026**.



Gráfico 3. Líneas estratégicas del Plan Acción Plurianual 2024-2026 de la AESF

En este contexto, las acciones de la AESF en este periodo de tres años se articulan alrededor de diferentes líneas estratégicas y objetivos:

■ ACTUACIONES DE SOPORTE

Incluye las acciones de la AESF encaminadas a la mejora de su funcionamiento interno y a dotar de herramientas a la organización para facilitar su desempeño. En este sentido, durante 2025 se han continuado los trabajos para el establecimiento del sistema de evaluación del desempeño del personal de la AESF para valorar sistemáticamente su actuación profesional, el cumplimiento de sus funciones asignadas y el grado de desarrollo de las competencias requeridas en su puesto.

■ ACTUACIONES OPERATIVAS



Son las actuaciones relativas a las competencias propias de la AESF, que se desarrollan a partir de cuatro conceptos clave:

- El **desarrollo normativo** y la regulación en materia de seguridad e interoperabilidad, tanto desde el punto de vista técnico como jurídico (ver apartado 5 de este Informe Anual).
- La **emisión de licencias, autorizaciones, certificados y homologaciones** requeridos por los diferentes elementos y organizaciones del sector ferroviario para su incorporación al sector (ver apartado 6 de este Informe Anual).
- La **supervisión del sector**, que se configura como un subconjunto muy significativo del Plan de Acción 2025.

De conformidad con la Ley del Sector Ferroviario, la responsabilidad de la seguridad en la circulación sobre la RFIG corresponde a los administradores de infraestructuras y a las empresas ferroviarias que en ella operan.

Por su parte, corresponde a la autoridad de seguridad velar por el cumplimiento del marco normativo por los agentes del sistema y de que éstos utilizan un sistema de gestión de la seguridad adecuado (ver apartado 7 de este Informe Anual).

- La **difusión** como herramienta fundamental de mejora del conocimiento en el sector.

■ ACTUACIONES ESTRATÉGICAS

De mayor nivel, y a medio plazo, la AESF participa en el **seguimiento de acciones estratégicas de mejora de seguridad en el sector** que, por su envergadura, requieren de acciones continuadas a lo largo del tiempo. En ellas, la AESF puede funcionar de catalizador y coordinador de las actuaciones de otros agentes (ver apartado 3.2.2 de este Informe Anual).

■ CULTURA DE LA SEGURIDAD

Acciones destinadas a facilitar la consolidación de la cultura de la seguridad en las organizaciones del sector (ver apartado 9 de este Informe Anual).

■ REPRESENTACIÓN INTERNACIONAL

Participación en diversos grupos de trabajo y actividades de carácter internacional que desarrollan las políticas y la futura normativa en materia de seguridad e interoperabilidad.

La particularización de estas líneas generales de actuación para el año 2025 se ha llevado a cabo a través del **Plan de Acción 2025**.

3.2.2. Estrategias, programas o iniciativas globales del sector ferroviario

Se incluye en este apartado el seguimiento realizado por la AESF a actuaciones de carácter estratégico y a medio plazo que afectan a múltiples agentes del sector. El carácter independiente de la AESF la sitúa en una posición inmejorable para colaborar con todos los implicados en la consecución de objetivos de mejora de la seguridad.

En este sentido, por indicación del MTMS, la AESF realiza el **seguimiento de diferentes planes** orientados a la mejora de las instalaciones del subsistema control, mando y señalización, o para la reducción de accidentes y arrollamientos en aquellos puntos de contacto del ferrocarril con la sociedad, como son los siguientes:

- Plan de mejora de los equipamientos de seguridad: supresión de bloqueos telefónicos y dotación de equipamiento mínimo de sistemas de protección de tren.
- Plan de mejora de las comunicaciones.
- Despliegue de ASFA Digital.
- Plan de despliegue de ERTMS.
- Plan de implementación de detectores de caídas de objetos en líneas existentes.
- Plan de mejora de equipamientos en pasos a nivel.
- Plan de mejora de equipamientos en cruce entre andenes.
- Plan de adecuación de cerramientos existentes.

3.2.3. Líneas estratégicas estatales en materia de seguridad ferroviaria

En 2025 se han continuado las labores para la formulación del **Plan Anual de Seguridad Operacional Ferroviaria (PASOF)**, cuyo contenido y procedimiento de elaboración y aprobación fueron definidos en la Orden TRM/975/2024, de 10 de septiembre, para la elaboración del Plan Anual de Seguridad Operacional Ferroviaria. Esta Orden daba cumplimiento a la previsión del artículo 9 del RDSOIF.

El PASOF se incardina en la planificación estratégica del transporte y la movilidad a nivel estatal, desarrollando en materia de seguridad operacional ferroviaria las directrices y grandes líneas de actuación de:

- La **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**, aprobada en el año 2020⁶ y uno de cuyos pilares básicos es la seguridad.
- La **Estrategia Indicativa Ferroviaria**⁷ para el periodo 2021-2026. Uno de sus ocho grandes objetivos estratégicos es «Potenciar la seguridad operacional en el

⁶ Más información disponible en <https://esmovilidad.transportes.gob.es/>

⁷ <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/estrategia-indicativa-ferroviaria>. Documento, con el que se da cumplimiento a la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario y a la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario único europeo, en el que se establece las bases de las políticas públicas para el desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria, así como el marco financiero y de prioridades para la actuación sobre la red ferroviaria, de cara a satisfacer las necesidades futuras de movilidad, la sostenibilidad del sistema y la consecución de un espacio ferroviario único europeo.



transporte ferroviario mediante la aplicación de medidas encaminadas a la mejora de la explotación y a la reducción de la accidentabilidad».

La AESF tuvo la oportunidad de colaborar en la inclusión de este objetivo en la Estrategia, lo que se considera de gran importancia, ya que supone incorporar principios de fomento de la seguridad operacional en el instrumento de mayor rango dentro de la planificación sectorial ferroviaria.

En los primeros meses de 2025 se culminó un proceso de participación que tenía por objeto recoger las propuestas del sector desde el momento más temprano de elaboración del PASOF. Este proceso incluyó la celebración en enero de 2025 de una jornada de presentación (presencial y telemática) en la que participaron más de 120 personas, así como un período para la remisión de propuestas que se extendió hasta mediados de marzo.

En términos generales, la elaboración del PASOF fue muy bien recibida por el sector. Aunque las aportaciones recibidas fueron muy diversas, se aprecia una apreciable coincidencia por parte de muchos agentes en determinados aspectos que se consideran claves para la seguridad operacional, como son:

- El refuerzo de la formación.
- La integración de los Factores Humanos y Organizativos (FHO).
- La promoción de una Cultura Justa de Seguridad.
- La mejora de la coordinación entre agentes del sector, especialmente entre empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras.
- La mejora de infraestructuras.
- El impulso a la digitalización.

Una vez culminado este proceso de participación previa, a lo largo de todo el año 2025 se han desarrollado los trabajos técnicos para la redacción del Proyecto del PASOF, que estaba prácticamente finalizado a finales de 2025.



3.3. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Una herramienta fundamental para la detección y prevención de las situaciones de riesgo es la investigación de los accidentes y los incidentes sucedidos en la RFIG. Esta investigación se extiende a los accidentes graves y a otros accidentes o incidentes que reúnen determinadas características, tales como su reiteración temporal o geográfica, su repercusión en el sistema y en la seguridad ferroviaria o que sus causas puedan ser imputables a la gestión ferroviaria, así como a los acontecimientos y circunstancias relacionados con los sucesos.

Cada investigación lleva asociada la elaboración de un informe por una entidad independiente a la AESF, la CIAF, en el que se determinan las causas y se establecen unas recomendaciones particulares con el objetivo de mejorar las instalaciones ferroviarias, buscar posibles pautas de comportamiento de las personas que se han visto involucradas y, en definitiva, evitar su reproducción.

A modo de resumen, a continuación, se muestran las recomendaciones de seguridad más importantes incluidas por la CIAF en los informes concluidos en 2025, y cuya implantación se encuentra ya en marcha por los diferentes organismos responsables.

EN EL EXPEDIENTE 64/24, TRAS UN INCIDENTE OPERACIONAL OCURRIDO EL DÍA 25/06/2024 EN LA ESTACIÓN DE CUENCA-FERNANDO ZÓBEL (CUENCA), SE RECOMIENDA:	IMPLEMENTADOR FINAL
Realizar estudios específicos, para mejorar la ergonomía de las señales luminosas en alta velocidad, considerando el factor humano y realizando los análisis de riesgos correspondientes.	AESF
Poner en servicio el Nivel 2 de ERTMS en las líneas equipadas con dicho nivel pero que aún no esté operativo.	AI
Estudiar la posibilidad, en aquellas líneas equipadas con ambos niveles de ERTMS, de desactivar el Nivel 1, suprimiendo el aspecto FF7D, siempre llevando a cabo el preceptivo análisis de riesgos y evaluación sobre la capacidad pertinentes.	AI
Revisar los protocolos de actuación para autorización de reanudación de la marcha tras un modo TRIP, incluidos en sus sistemas de gestión de seguridad, facilitando al RC, en particular, la confirmación del nivel de ERTMS en el que circula el tren, en casos de coexistencia de niveles.	AI
Establecer como medida mitigadora transitoria hasta la puesta en servicio de Nivel 2, la programación de los enrutadores automáticos en modo ASFA en las líneas equipadas con Nivel 2 pero que no está operativo.	AI
Establecer en los PPTP de los proyectos que afecten al subsistema CMS, condiciones que garanticen la compatibilidad técnica con los de los tramos adyacentes.	AI
Potenciar los principios de cultura justa en lo referente a los rebases de señal.	EEFF



EN EL EXPEDIENTE 122/24, TRAS UN DESCARRILAMIENTO POR ESCAPE DE MATERIAL OCURRIDO EL DÍA 13/12/2024 EN LA ESTACIÓN DE LEÓN CLASIFICACIÓN (LEÓN), SE RECOMIENDA:	IMPLEMENTADOR FINAL
Reforzar la implementación efectiva de la ficha guía F-RCF-05/2021 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) en los procedimientos operativos de todas las entidades implicadas (administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, empresas logísticas), en relación con la inmovilización del material rodante estacionado.	AESF
Implantar un sistema de provisión y almacenamiento seguro de calces antideriva en estaciones de clasificación, que garantice su disponibilidad operativa continua y prevenga su pérdida o sustracción.	Empresas Logísticas/ EF
Revisar los programas de formación y habilitación del personal encargado de las operaciones en las terminales, asegurando que incluyen: el conocimiento de la infraestructura, la correcta aplicación y verificación funcional de los frenos de estacionamiento, la identificación de situaciones de riesgo, la actuación ante la ausencia de medios físicos y la comprensión de las responsabilidades compartidas entre operadores logísticos, administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias.	Empresas Logísticas

La AESF realiza el seguimiento del grado de cumplimiento por las partes implicadas de las recomendaciones. En desarrollo de este seguimiento, realiza peticiones periódicas de información a los implementadores, en las que solicita datos relativos a su grado de cumplimiento. Cuando la AESF considera que se ha alcanzado un nivel suficiente de implementación de la recomendación, comunica esta circunstancia a la CIAF.

Se incluye a continuación un listado no exhaustivo con las acciones⁸ más destacables realizadas por los diferentes agentes responsables de su cumplimiento (implementadas o en avanzado curso de implementación), en función del tipo de suceso que generó la recomendación.

ACCIÓN	TIPO DE SUCESO ORIGEN DE LA RECOMENDACIÓN	IMPLEMENTADOR
Se ha publicado la Recomendación Técnica 1/2025 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre verificaciones técnicas de seguridad de la rodadura de los vehículos ferroviarios.	Descarrilamiento	AESF

⁸ Se recogen las actuaciones de aquellas recomendaciones consideradas cerradas a lo largo de 2025, por estimar la AESF que el grado de cumplimiento era satisfactorio. Proceden de sucesos ocurridos en 2024 o en años anteriores.



ACCIÓN	TIPO DE SUCESO ORIGEN DE LA RECOMENDACIÓN	IMPLEMENTADOR
Se ha publicado el “Protocolo de coordinación y comunicación entre Responsable Técnico y Agente Habilitado durante la ejecución de los trabajos” asegurando que el personal designado como responsable técnico dispone tanto de formación en la aplicación del contenido del protocolo, como de la necesaria experiencia y suficiente conocimiento en Normativa Técnica de aplicación y requisitos de mantenibilidad de los subsistemas estructurales en tierra objeto de los trabajos, incluyendo los aspectos relacionados con aquellos elementos complejos o novedosos que pudieran verse afectados por la actuación. Se ha publicado el “Catálogo de cláusulas asociadas al control de riesgos en las interfaces con los contratistas y proveedores para contratos de suministros, redacción de proyectos, obras, mantenimiento, asistencias técnicas y prestaciones en instalaciones de servicio.	Descarrilamiento por fallo en desvío	AI
Se ha reforzado el reciclaje del personal de conducción para la correcta transmisión de información entre ellos y los responsables de circulación y la formalización de las comunicaciones para garantizar la seguridad. Se comprueba la aplicación de estos conocimientos con medidas de vigilancia a los centros de gestión.	Incidente operacional por fallo humano del personal de circulación	EEFF
Se han emitido instrucciones al personal de los telemandos de energía, recordando el NO CIERRE de los disyuntores extrarrápidos ante desconexiones sucesivas en el mismo trayecto, y la necesidad de ponerse en contacto con Circulación para establecer las actuaciones que lleven a determinar la causa de las desconexiones (vehículos o infraestructura).	Incendio de material rodante	AI
Se está realizando una auditoría en el sector ferroviario para analizar la aplicación de la cultura justa en el análisis de los rebases en la red por parte de las entidades ferroviarias.	Incidente operacional tras rebase indebido de señal	EEFF



4. EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD

Este apartado recoge la estadística de los sucesos acaecidos durante el año 2025 en la RFIG gestionada por los administradores de infraestructuras ADIF, ADIF-Alta Velocidad y LFP.

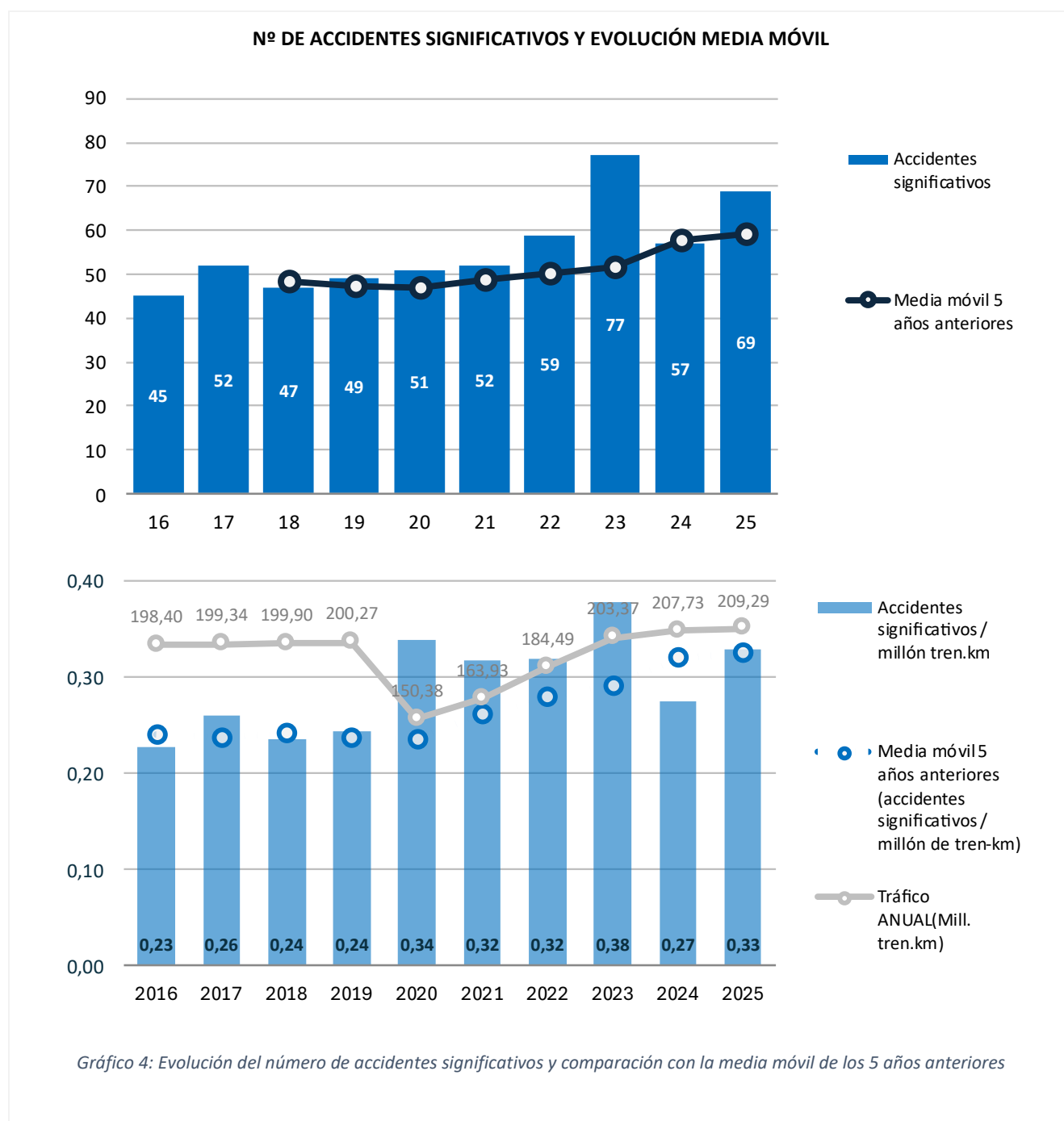
Además de la información incluida en este apartado, en el **Anexo 2** de este informe se recogen los gráficos representativos de los Indicadores Comunes de Seguridad de acuerdo con los criterios y las plantillas proporcionadas por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

El número de **accidentes significativos**⁹ muestra una tendencia creciente a largo plazo que se confirma en la media móvil a cinco años. Tras varios años de estabilidad entre 2016 y 2021, la serie tiene variaciones importantes de unos años a otros: se alcanza un máximo de 77 accidentes en 2023, se reducen en 2024 (57 accidentes), y vuelven a subir en 2025 (69 accidentes).

En términos relativos, la tasa de accidentes por millón de tren-km también presenta una tendencia creciente, con oscilaciones entre 2022 y 2025. Aunque el tráfico ferroviario se ha incrementado tras

⁹ **Accidente significativo:** Según el Apéndice al Anexo IV del RDSOIF: «cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones graves del tráfico, excluyendo los accidentes en talleres, almacenes y depósitos». Se entiende por «daños graves en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos», daños equivalentes o superiores a 150.000 €, y por «Interrupciones prolongadas del tráfico», los servicios ferroviarios en una línea ferroviaria principal que se suspenden por un período mínimo de seis horas.

la recuperación posterior a 2020, la evolución de la tasa evidencia que el aumento de la accidentalidad no se debe únicamente al mayor volumen de tráfico (Gráfico 4).



Se debe destacar el hecho de que una proporción importante de los accidentes significativos de 2025 han merecido esta calificación debido a los criterios de interceptación de la línea (al menos 6 horas) o de valoración económica de los daños ocasionados (al menos 150.000 €), suponiendo en su conjunto el 40,6 % de los casos. Los casos registrados en 2025 en los que ha habido víctimas – al menos un fallecido o herido grave– han sido el 59,4 % de los accidentes significativos.

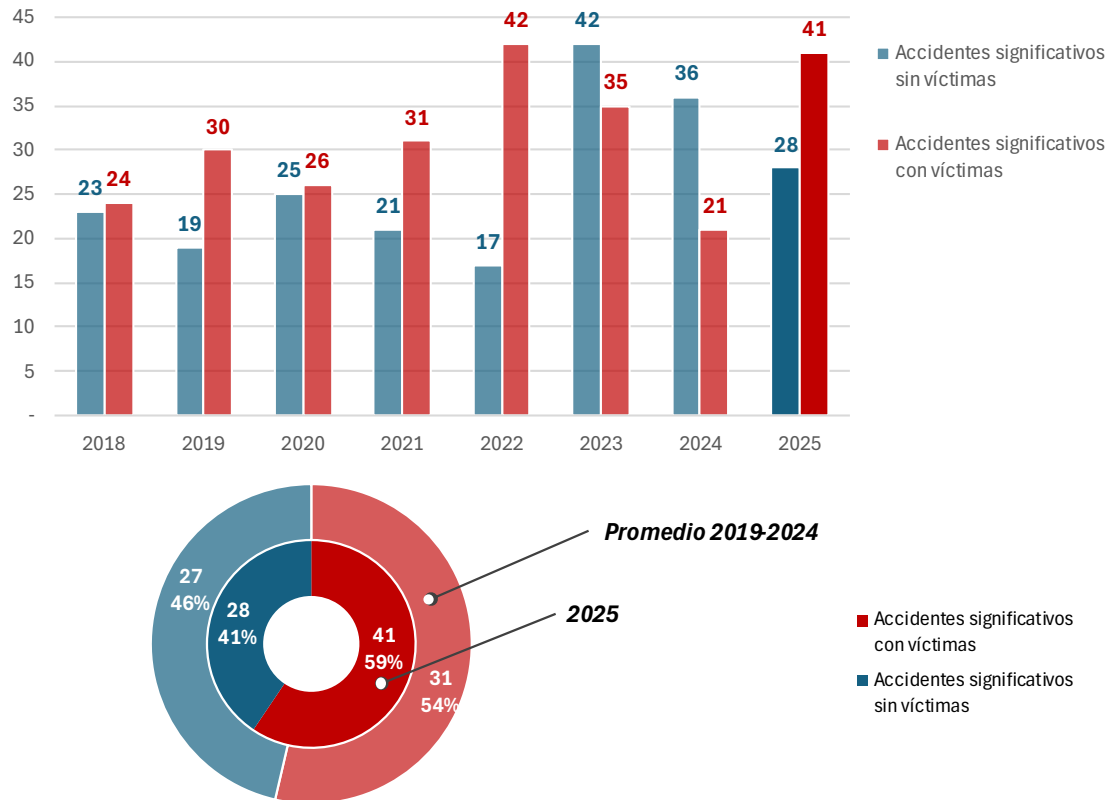


Gráfico 5: Proporción de accidentes significativos con y sin víctimas en el periodo 2018-2025

La distribución según el **tipo de accidente** (Gráfico 67) muestra que en 2025 ha aumentado el número de accidentes a personas respecto al año anterior, se ha mantenido el mismo número de descarrilamientos y ha disminuido el número de casos en los restantes tipos – colisiones de tren, colisiones con obstáculos, accidentes en paso a nivel, incendios y otros accidentes –.

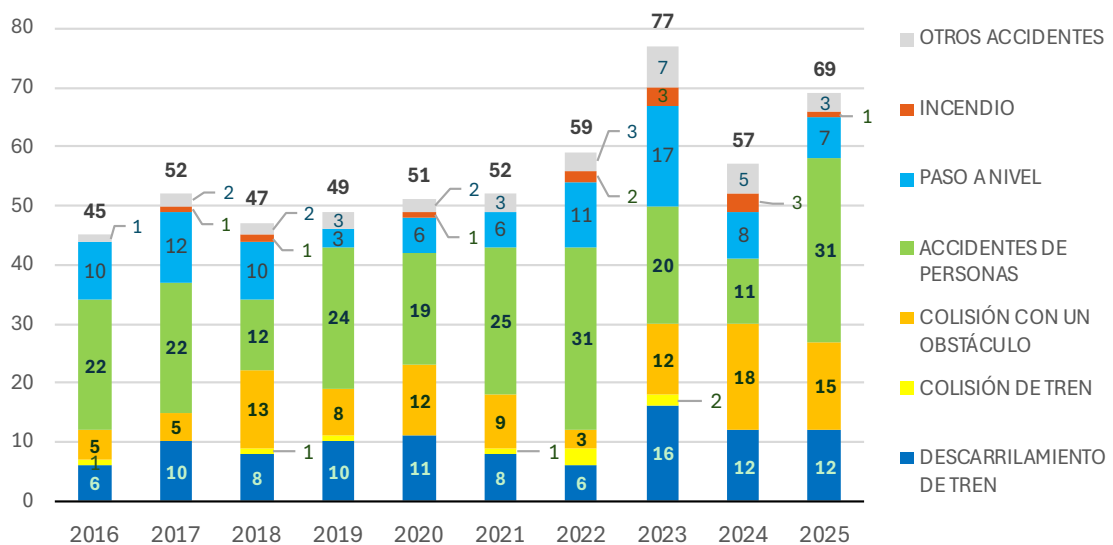


Gráfico 6: Número de accidentes significativos por tipo



Al prestar atención a la evolución de cada tipo de accidente, tanto en valor absoluto (Gráfico 8) como en términos relativos (Gráfico 89), se observa una alta volatilidad en los “accidentes a personas”, lo que indica la fuerte influencia de factores externos al sistema ferroviario, concentrando este tipo entre un tercio y la mitad de los accidentes significativos cada año.

El tipo “colisiones” presenta una tendencia creciente tanto en valor absoluto como en términos de tasa respecto del tráfico, principalmente por el aumento del número de colisiones con árboles y, en menor medida, con animales que invaden la vía. También los “descarrilamientos” presentan un ligero aumento, especialmente desde 2021, aunque menos acusado que en las “colisiones”.

En cuanto a los “accidentes en paso a nivel”, aunque se produjo un episodio muy negativo en 2023, la situación de largo plazo es mejor que al inicio de la serie, apreciándose también en este tipo de accidente una alta volatilidad.

Los “incendios” y los accidentes tipo “otros” tienen un impacto muy reducido sobre la accidentalidad global, no obstante, parecen presentar una tendencia de fondo desfavorable. Los valores de 2023 y 2024 fueron los mayores en la serie, aunque en 2025 vuelven a cifras similares a antes de 2023. En relación con los “incendios” sugiere la necesidad de reforzar los programas de mantenimiento preventivo y de actualizar los protocolos de inspección técnica. Respecto a los accidentes tipo “otros”, se trata principalmente de colisiones y descarrilamientos debidos al factor humano operacional durante las operaciones de maniobras o en movimientos en vías bloqueadas.

El incremento de los accidentes significativos observado en los últimos años está impulsado principalmente por el aumento de las colisiones y por el mantenimiento de niveles elevados de accidentes a personas. El análisis por millón de tren-km confirma que el su aumento no se debe exclusivamente al incremento de la producción ferroviaria, ya que varias tipologías también empeoran en términos de tasa.

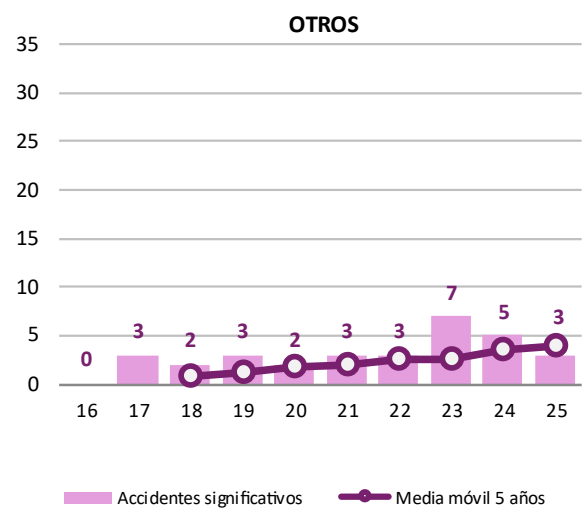
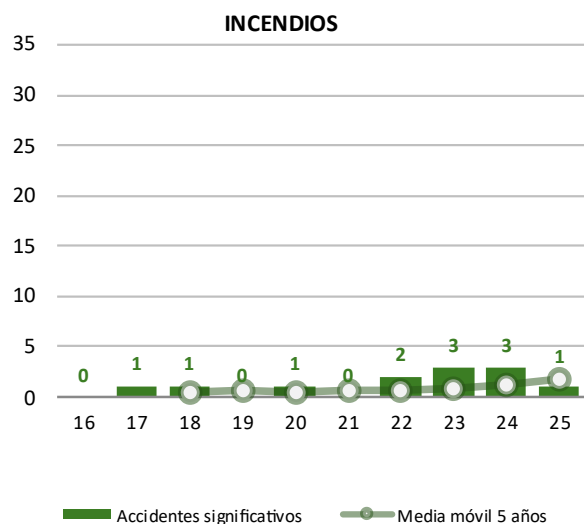
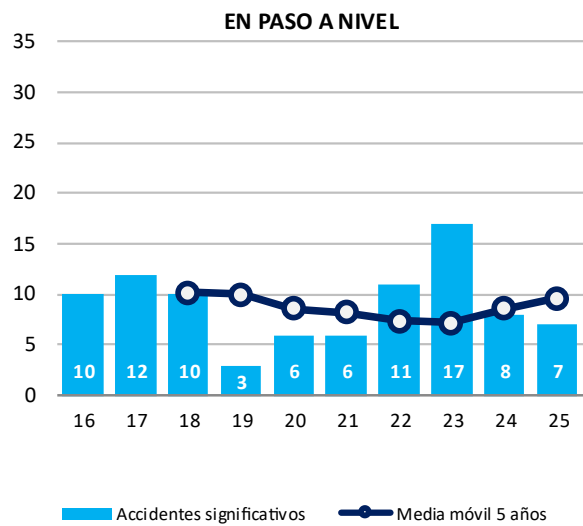
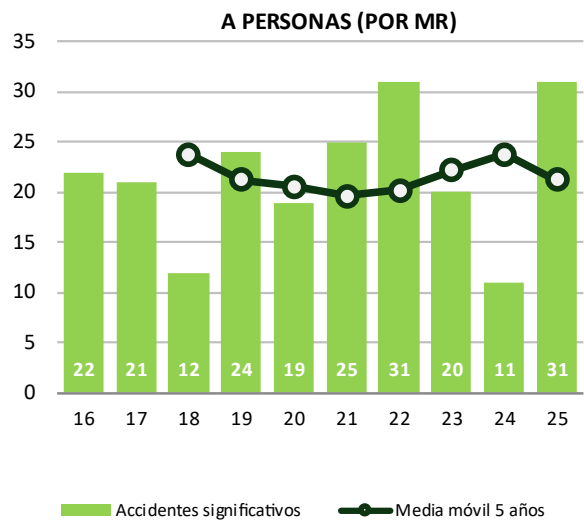
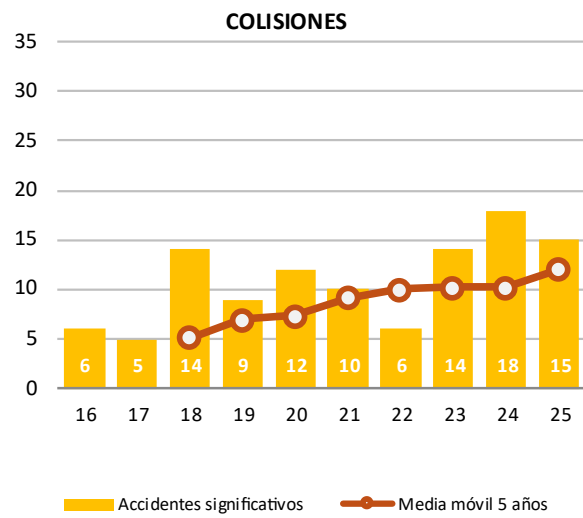
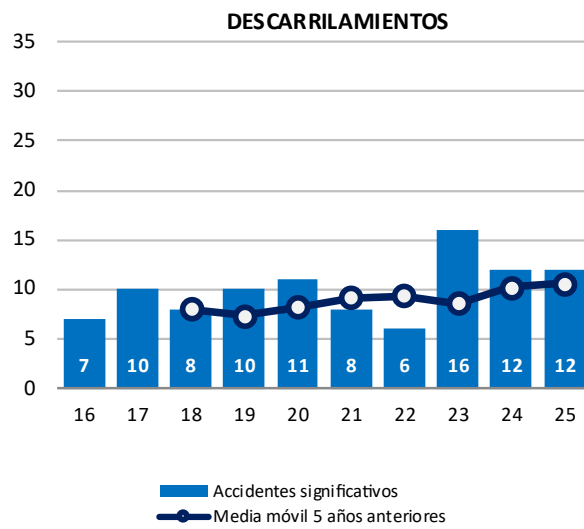


Gráfico 7: Tendencias en los diferentes tipos de accidentes significativos

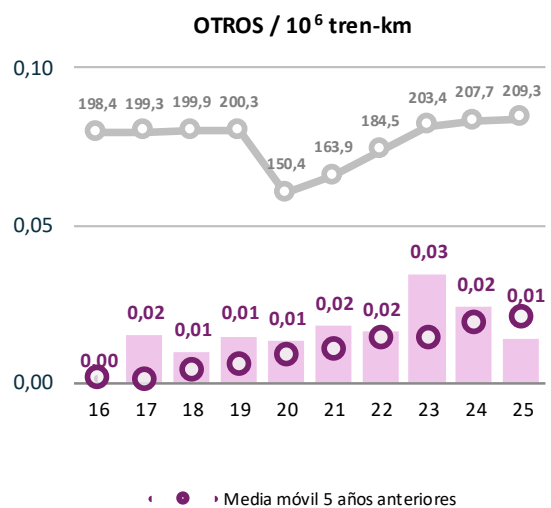
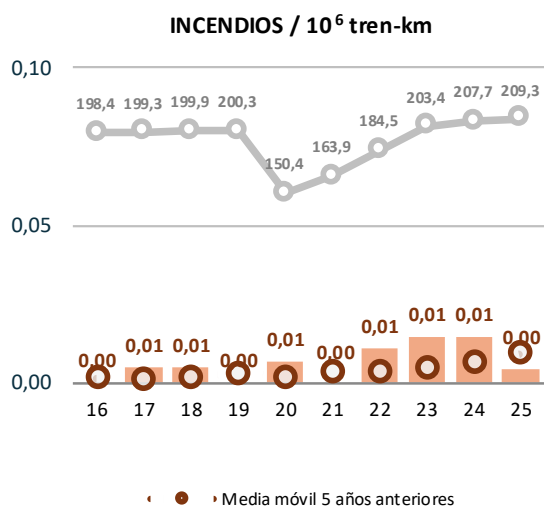
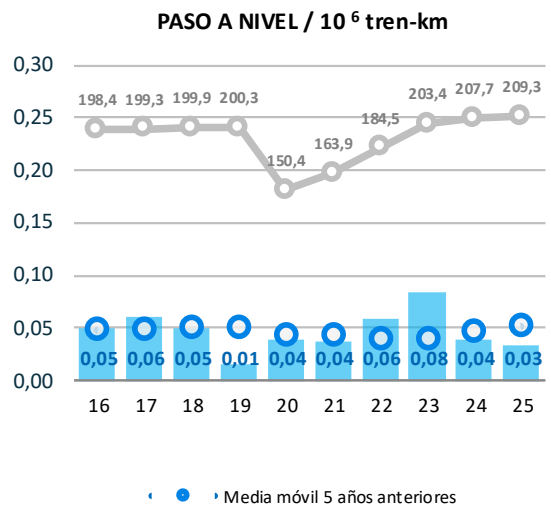
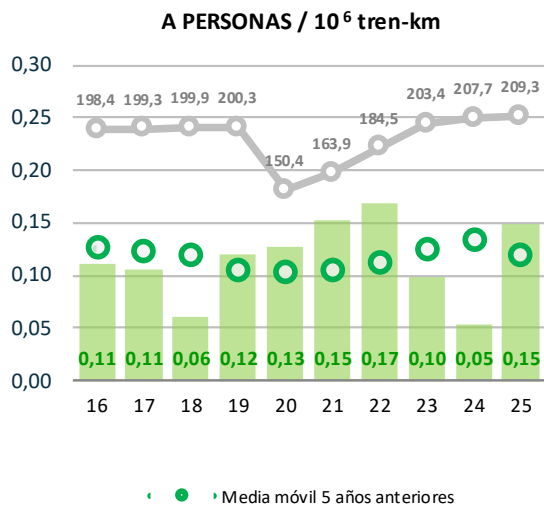
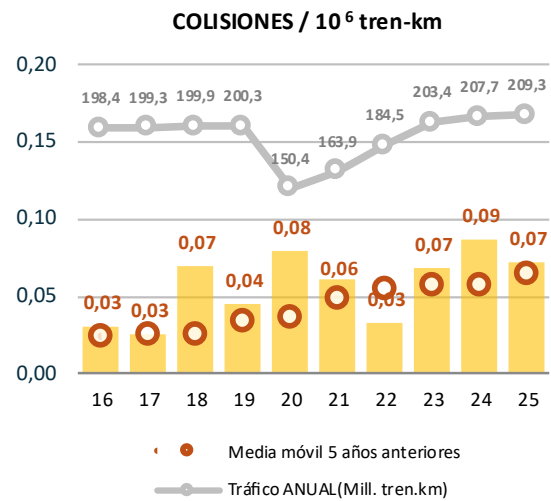
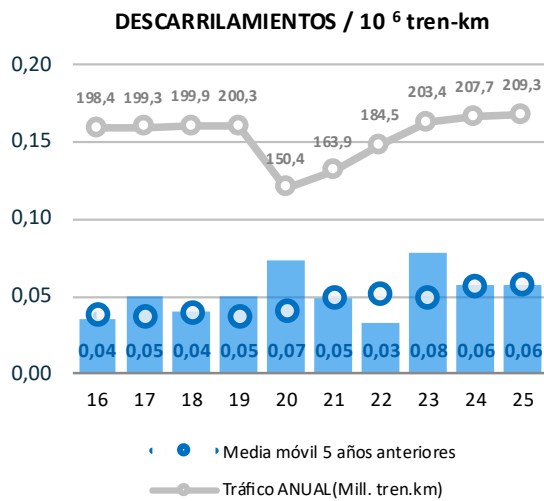


Gráfico 8: Tendencias en las tasas de accidentes significativos en los diferentes tipos de accidentes

En cuanto al número de **accidentes graves**¹⁰ (considerando no solo las colisiones y descarrilamientos con al menos una víctima mortal, cinco heridos graves o grandes daños, sino también cualquier otro accidente con consecuencias similares), en 2025 se ha producido un importante repunte, asociado al incremento de los “accidentes a personas”. Asimismo, la tasa de accidentes por millón de tren-km (Gráfico 910) ha tenido igualmente un notable aumento, dado que el aumento del tráfico en 2025 ha sido relativamente muy inferior al de accidentes a personas.

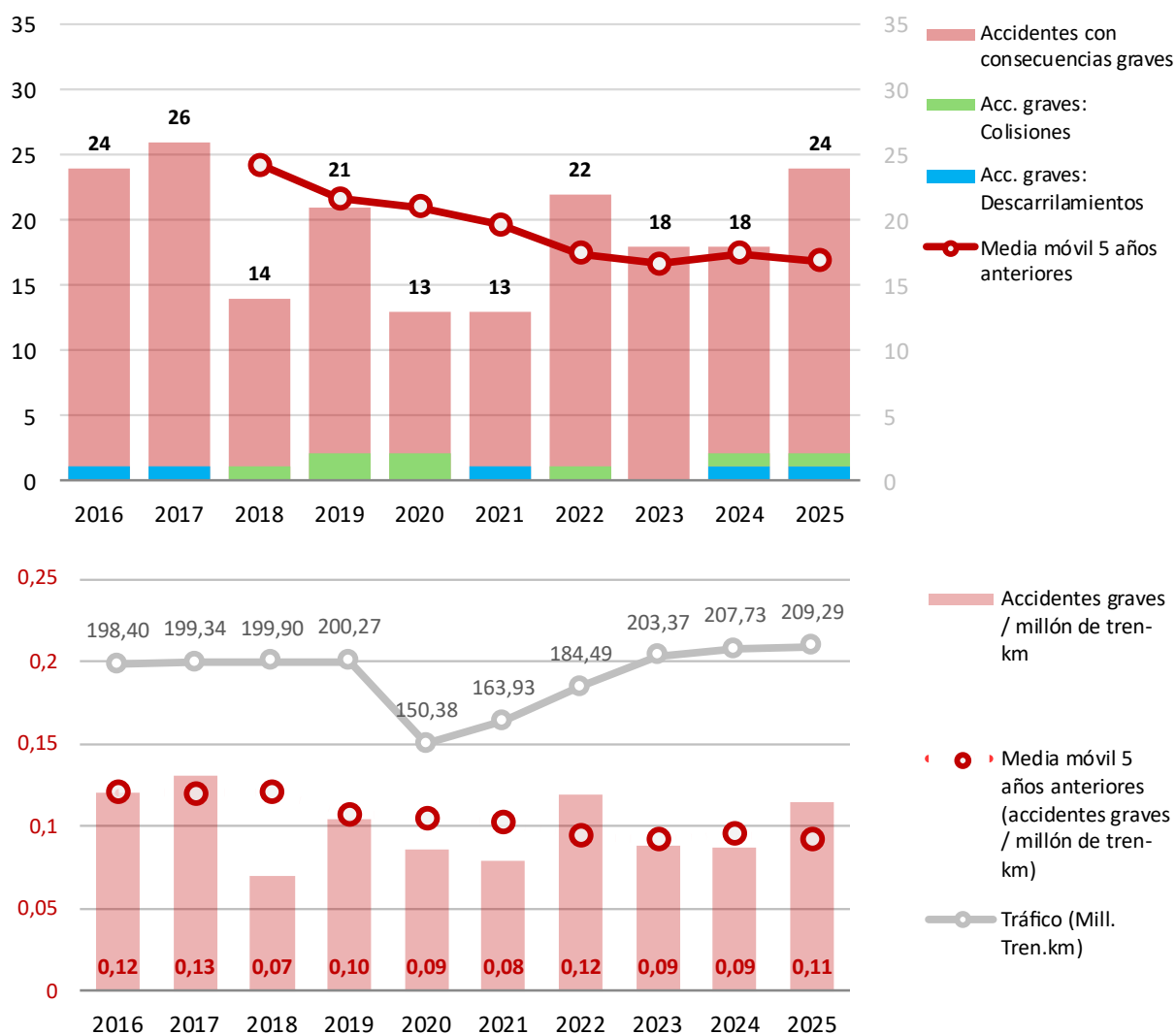


Gráfico 9: Evolución del número de accidentes graves, de la tasa de accidentes graves y comparación con la media móvil de los últimos 5 años

¹⁰ **Accidente grave:** Según el Apéndice del Anexo IV del RDSOIF, «cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros». No obstante, con el fin de dar continuidad a la serie histórica empleada por la AESF se han computado como accidentes graves, además, todos aquellos en los que se haya producido al menos una víctima mortal o cinco o más heridos graves, con independencia de la tipología de accidente.

Respecto a las **consecuencias** de los accidentes, la severidad de estos no sigue exactamente la misma tendencia creciente que se observa desde 2022 en la evolución del número de accidentes significativos. El número de víctimas se mantiene relativamente estable en el largo plazo (Gráfico 1011), y puesto que los accidentes son más numerosos, en promedio son menos graves que al inicio del período analizado (Gráfico 1112). La mayoría de los fallecidos y heridos graves se concentra en los accidentes a personas (Gráfico 1213).

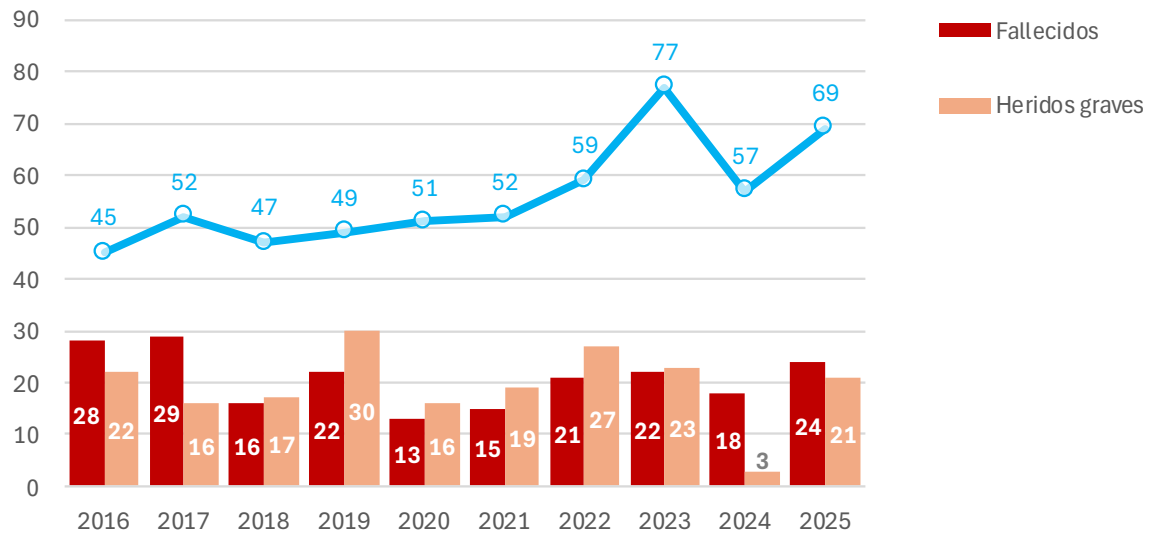


Gráfico 10: Número de accidentes significativos y sus consecuencias

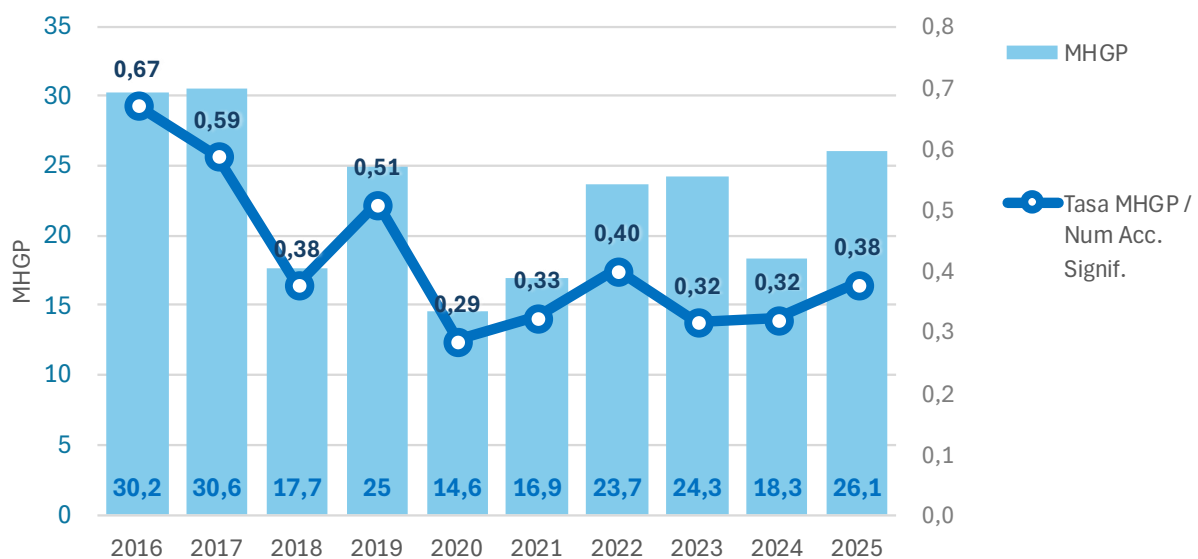


Gráfico 11: Evolución de MHGP y evolución de la relación MHGP por accidente significativo

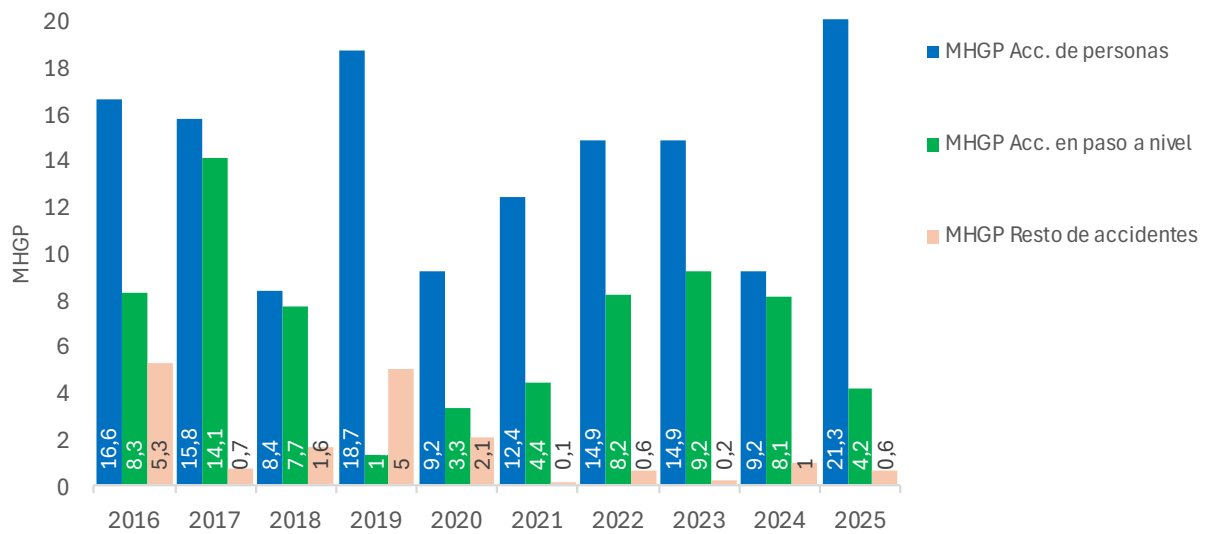


Gráfico 12: MHGP y número de accidentes por millón de tren.km, según el tipo de accidente significativo con víctimas

Tal como se ha indicado anteriormente, la proporción de víctimas en los diferentes tipos de accidente está extraordinariamente concentrada: entre 2/3 y 4/5 de los fallecimientos se dan en accidentes a personas; los accidentes en paso a nivel constituyen la segunda causa de fallecimiento; y, salvo en casos excepcionales, descarrilamientos, colisiones e incendios tienen una contribución muy reducida (Gráfico 14). Los heridos graves presentan una distribución algo más diversificada, aunque los accidentes a personas siguen siendo claramente predominantes y las colisiones ganan peso en el último año (Gráfico 15).

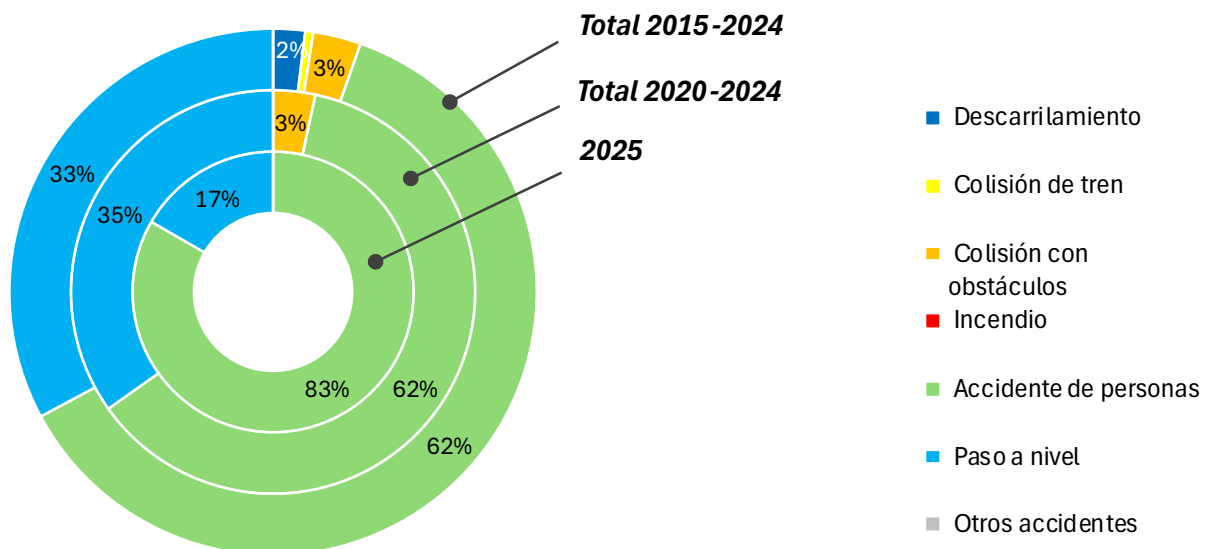


Gráfico 13: Proporción de fallecidos según el tipo de accidente

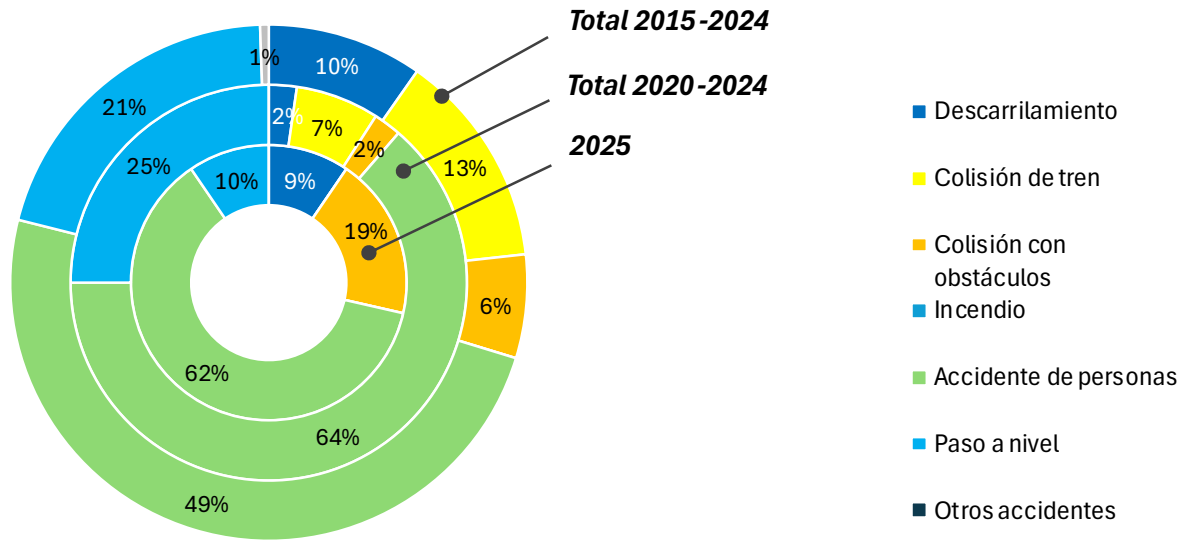
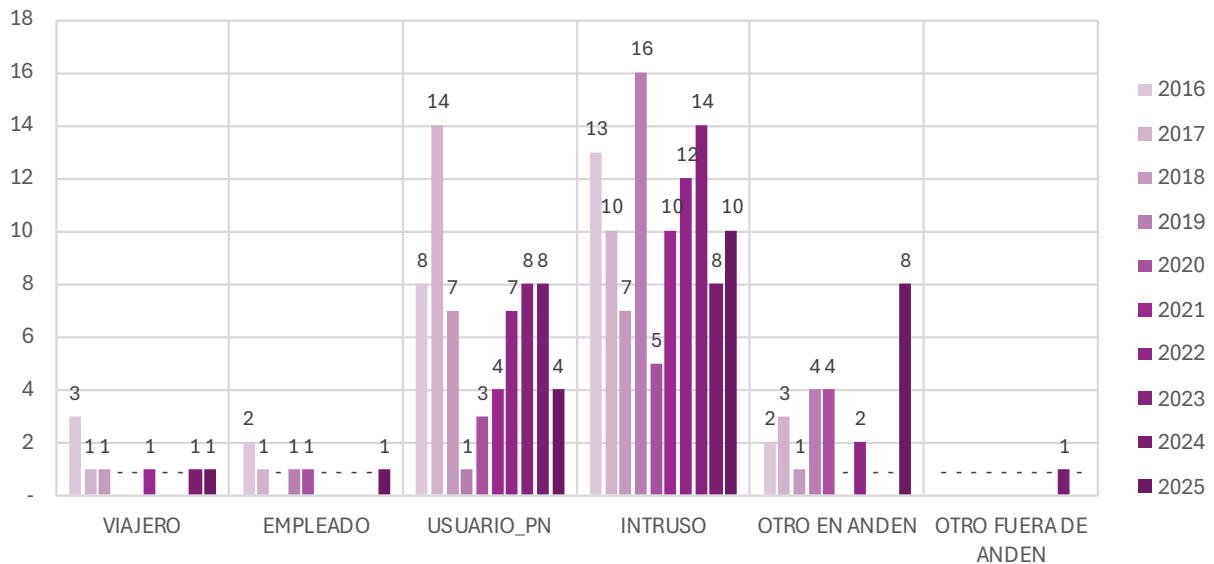


Gráfico 14: Proporción de heridos grave según el tipo de accidente

En 2025, el accidente de peores consecuencias en términos de víctimas ha sido el arrollamiento de personas ocurrido el 20 de julio, entre el Apeadero de Moriscos y la estación de Salamanca, con resultado de 2 fallecidos de la categoría “otras personas en anden”. En los restantes accidentes con víctimas el máximo valor de MHGP es de una unidad.



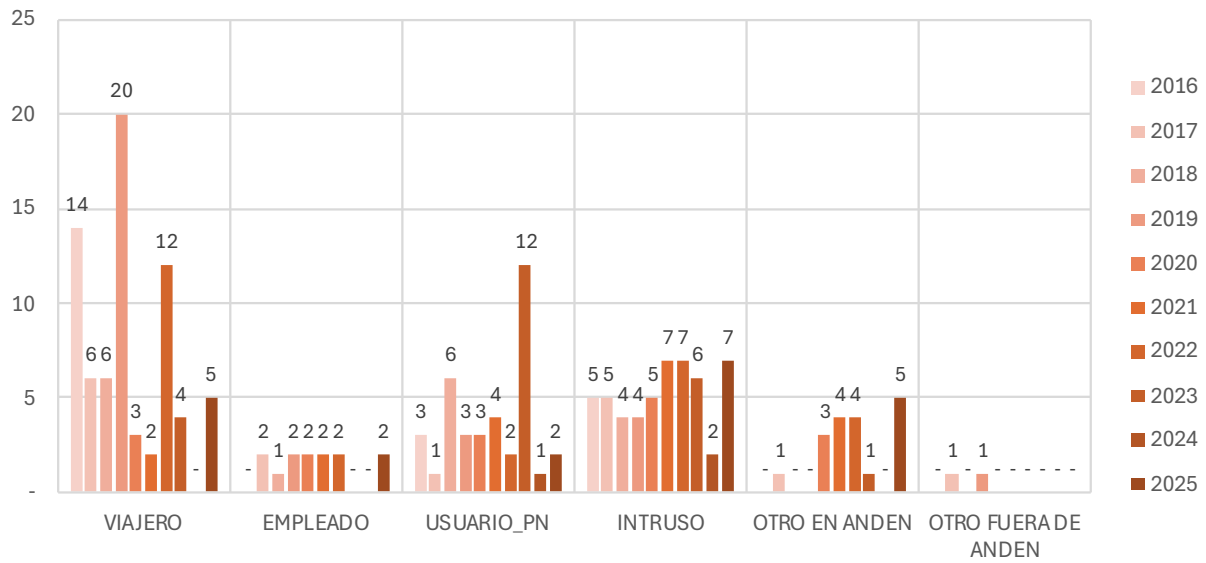


Gráfico 15: Número de víctimas (excluyendo suicidios) según tipo de usuario

Considerando de manera combinada el fallecimiento por arrollamiento de intrusos y por suicidios, la suma muestra durante 2025 una disminución relativa (Gráfico 1617), que se hace más acusada en términos relativos respecto al tráfico al combinarse con el ligero aumento del tráfico (Gráfico 1718).

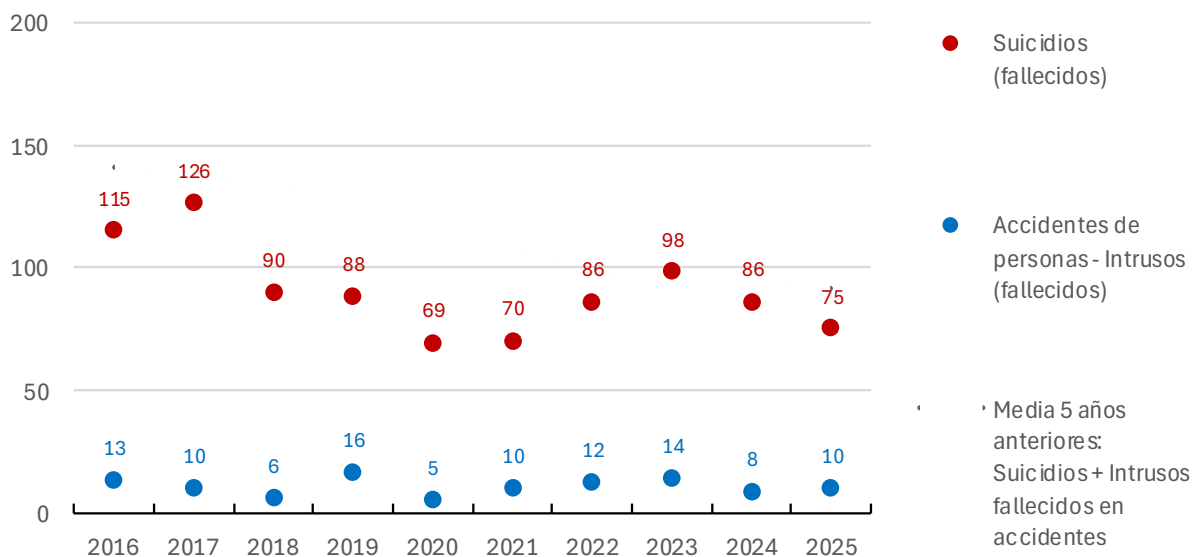


Gráfico 16: Evolución del número de fallecidos en suicidios y de INTRUSOS fallecidos en arrollamientos

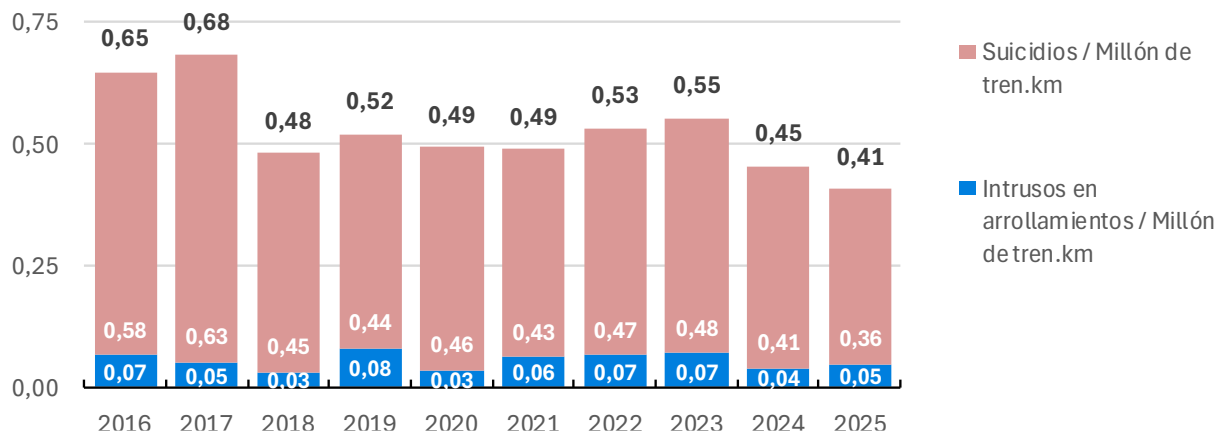


Gráfico 17: Evolución de la tasa de fallecidos en suicidios y de INTRUSOS fallecidos en arrollamientos, por millón de tren-km

Teniendo en cuenta la alta proporción de víctimas mortales en los accidentes clasificados como arrollamiento, siguen siendo válidas las consideraciones generales sobre el efecto positivo que pueden tener campañas activas de los administradores de infraestructuras como la mejora de cerramientos, la reducción de puntos viciosos de acceso reiterado a las líneas, la eliminación y protección de pasos a nivel y las actuaciones de mejora de la seguridad en los cruces entre andenes. Pero estas medidas deben ir acompañadas de otras dirigidas a generar conciencia social sobre los peligros de los comportamientos indebidos en entornos ferroviarios, a través de la difusión y la educación, en la línea iniciada por la AESF en años anteriores.

En relación con los **precursores de accidente**, 2025 muestra una mejora respecto a 2023 y 2024 en el número total de precursores de accidente, pero continúa muy por encima de los niveles de 2020-2022 (Gráfico 1819). La reducción se explica principalmente por la disminución de los rebases de señal, y en menor medida por la reducción de las deformaciones de vía y roturas de carril. No obstante, la mejora observada en 2025 todavía no puede considerarse una consolidación de cambio de tendencia.

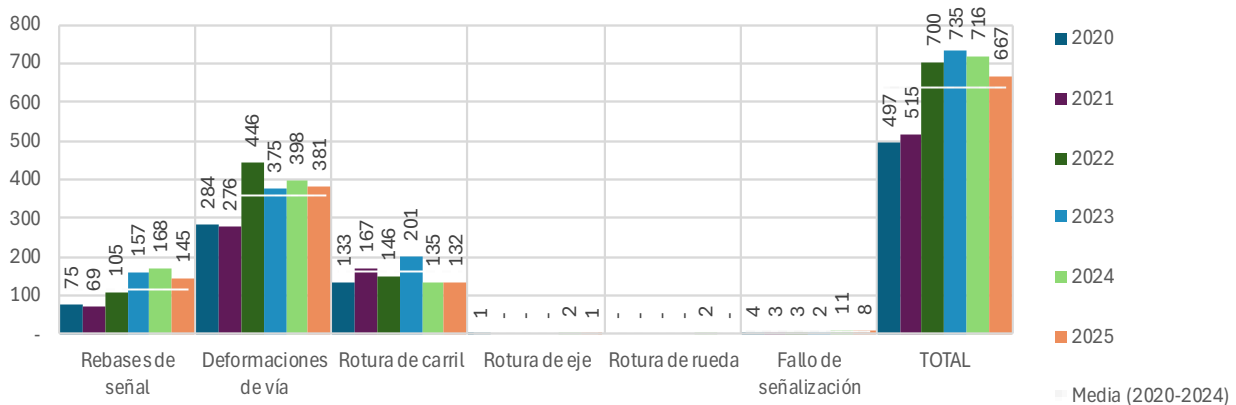


Gráfico 18: Evolución de precursores de accidente entre 2020 y 2025 y comparación con la media del periodo previo



La contención del número de deformaciones de vía parece responder a las actuaciones llevadas a cabo por los administradores de infraestructuras, iniciadas en 2022 y 2023. La reducción en 2025 se ha conseguido a pesar de que este año haya tenido la misma anomalía de temperatura media anual que el año 2024, con +1.1 °C por encima del valor medio anual en el periodo de referencia adoptado a estos efectos (periodo 1991-2020) y con anomalía térmica positiva (valores por encima de la media) cuando se analiza la temperatura de cada estación climática.

Por último, se describen aspectos relacionados con el transporte de **mercancías peligrosas** y con los **cargamentos** en general:

■ Mercancías peligrosas

En 2025 se produjeron 63 sucesos en los que se vieron implicados trenes que transportaban mercancías peligrosas. En 47 de estos sucesos se vio afectado el tren, pero no los vagones que transportaban la carga.

Los 16 sucesos en los que se vio afectado algún vagón (un total de 26 vagones) corresponden a tipologías muy variadas. En 10 de estos sucesos, en los que se vieron afectados un total de 20 vagones, no se produjo la pérdida de carga ni daño en el vehículo, correspondiendo todos los casos o bien a averías del material rodante o bien a incidencias por defectos en la documentación del tren; 1 de los sucesos se produjo en el transcurso de una maniobra, en la que descarriló un vagón que transportaba mercancías peligrosas, pero sin que ello ocasionara la fuga de la sustancia transportada; por último, en los restantes 5 sucesos¹¹ se produjo fuga de la carga en un total de cinco vagones, debido al cierre incorrecto o al desgaste del cierre de la válvula de seguridad y no como consecuencia de un accidente previo. Las sustancias afectadas en estos sucesos han sido o bien UN 1005 amoníaco, anhidro (gas tóxico y corrosivo) o bien UN 1951 argón líquido refrigerado (gas licuado refrigerado, asfixiante).

De los ocurridos durante 2025, en ninguno han concurrido las circunstancias establecidas en el epígrafe 1.8.5.3 del RID que establecen la obligatoriedad de comunicación de los sucesos en los que intervienen mercancías peligrosas¹².

¹¹ Sucesos ocurridos en las siguientes fechas: 15/04/2025, 08/11/2025, 22/11/2025, 05/12/2025 y 09/12/2025.

¹² Será notificable de acuerdo con la sección 1.8.5 del RID todo suceso en el que se ha producido derrame de mercancía peligrosa o ha habido riesgo inminente de pérdida de producto, daño corporal, material o al medio ambiente o han intervenido las autoridades.

Hay derrame cuando se han perdido las cantidades siguientes:

- a) Para las mercancías de la categoría de transporte 0 o 1 en cantidades superiores o iguales a 50 Kg o 50 l.
- b) Para las mercancías de la categoría de transporte 2 en cantidades superiores o iguales a 333 Kg o 333 l.
- c) Para las mercancías de la categoría de transporte 3 en cantidades superiores o iguales a 1.000 Kg o 1.000 l.

Si en el suceso están implicadas mercancías peligrosas de la clase 6.2. (materias infecciosas) es obligatorio el informe independientemente de las cantidades derramadas. Para el caso de suceso relacionado con el transporte de materias de la clase 7 (materias radiactivas) se aplican condiciones especiales.

Un suceso en el que se ha producido daño corporal es aquél en el que las víctimas lo son debido a la mercancía peligrosa transportada y los heridos necesitan un tratamiento médico intensivo o un ingreso hospitalario de al menos un día, o presentan una incapacidad para trabajar durante al menos tres días consecutivos.

Se produce «daño material o daño al medio ambiente» cuando se han derramado mercancías peligrosas y el importe estimado de los daños sobrepasa 50.000 euros.

Se produce «intervención de la autoridad» cuando haya habido una intervención directa de las autoridades o servicios de emergencia y se haya procedido a la evacuación de personas o al corte de vías destinadas a la circulación pública (carreteras/vías ferroviarias) durante al menos tres horas como consecuencia del peligro representado por las mercancías peligrosas.



■ Cargamentos

De acuerdo con la información proporcionada por los administradores de infraestructuras, en la red administrada por ADIF y ADIF-Alta Velocidad se produjeron en 2025 un total de 179 **fallos de cargamento**, que supone un valor similar al del año anterior, en el que se produjeron 182.

Atendiendo a las modalidades de transporte, la mayoría de los fallos de cargamento se ha concentrado en el transporte intermodal (UTI), con aproximadamente un 60 % del total. Dentro de los fallos detectados en el transporte de UTI, la mayoría de los fallos, aproximadamente un 65 %, se han encontrado en elementos de las UTI (puertas y lonas principalmente y, en menor medida, tapas superiores). Destaca un incremento en los fallos encontrados en las puertas de las UTI, donde se han producido el 28 % del total de los fallos de 2025. El siguiente fallo de cargamento en UTI sigue siendo el de las lonas con un 15 % del total.

Combinando los fallos de cargamento provocados por elementos de las UTI y de los vagones, éstos han supuesto el 65% del total.

Considerando otras modalidades de transporte, son destacables:

- En el transporte de automóviles se han producido 6 fallos de cargamento. Esta cifra supone una disminución considerable respecto a los detectados en el año anterior (14).
- En el transporte de madera se produjo un incremento significativo de los fallos de cargamento, con un total de 6 (frente a 1 del año anterior).
- En el transporte de productos siderúrgicos, se han producido 6 fallos en el transporte de bobinas de chapa, el mismo número que el año anterior. Sin embargo, en el transporte de alambrón y perfiles metálicos no se han registrado fallos de cargamento, frente a los 4 registrados en el año anterior.
- En el transporte de material ferroviario –carriles, traviesas y balasto– se han producido 8 fallos de cargamento, cifra que supone un descenso en 2 unidades respecto al año anterior.

Como **conclusión general**, en 2025 el nivel global de producción ferroviaria ha alcanzado su máximo histórico, evolucionando el crecimiento de manera desacelerada hacia la estabilización. No obstante, la evolución no es homogénea para todos los servicios: el aumento en el tráfico de viajeros de larga distancia se ha simultaneado con la reducción en el tráfico de viajeros de media distancia y cercanías, y un nivel estable en la producción de mercancías.

En cuanto a los accidentes con consecuencias graves (incluyendo también los accidentes distintos de colisiones y descarrilamientos con al menos una víctima mortal o cinco heridos graves), la accidentalidad en 2025 está muy condicionada por un fuerte repunte en los accidentes a personas. Así mismo, por el mismo motivo, se observa un notable repunte en el número de accidentes significativos.

En términos relativos, el aumento de la producción ferroviaria en 2025 no ha sido suficiente para que la tasa de accidentes significativos/millón de tren-km se mantenga en un nivel similar al del año anterior, elevándose el valor de esta tasa en 2025 hasta 0.33, frente al valor de 0.27 del año anterior. Una vez más conviene destacar que una alta proporción de los accidentes significativos – algo más de un 40 % – ha merecido esta calificación no por el número de víctimas personales



sino por haberse superado los umbrales del coste económico o del tiempo de interrupción del tráfico por la línea ferroviaria, que son criterios que se ven afectados por aspectos ajenos a la propia seguridad ferroviaria, como son la inflación económica, en el caso de los costes, o los criterios organizativos y de planificación de las actuaciones de reparación y mantenimiento, en el caso de la interrupción del servicio ferroviario tras un accidente.

Por lo que respecta a los precursores, en 2025 ha continuado la reducción paulatina que se viene produciendo tras el máximo alcanzado en 2023. Respecto al año anterior, se observa la disminución en todos los tipos de precursores, especialmente en el número de rebases de señal. Es de destacar, además, la reducción en el número de deformaciones de vía, a pesar de las altas temperaturas soportadas durante 2025.



5. LEGISLACIÓN Y NORMATIVA DE LA UNIÓN EUROPEA

5.1. CAMBIOS EN LA LEGISLACIÓN Y NORMATIVA

De acuerdo con sus competencias, corresponde a la AESF el fomento y desarrollo del marco normativo en materia de seguridad e interoperabilidad, tanto en sus aspectos más técnicos como jurídicos.

Durante 2025, en relación con las actividades de fomento normativo, **se ha iniciado** o continuado la redacción de diversas **normas**, actualmente en diferentes fases de elaboración y tramitación:

- Se ha iniciado el trámite de audiencia e información pública del “*Proyecto de orden ministerial por la que se establecen disposiciones relativas a la autorización de **material rodante auxiliar***” que pretenden abordar algunas de particularidades que requieren una regulación especial (equipamiento ETCS/ERTMS; procesos de autorización o empleo de material sin autorización).
- Se ha iniciado el trámite de audiencia e información pública del “*Proyecto de orden ministerial por la que se aprueban la Instrucción Ferroviaria: Especificaciones Técnicas para el proyecto y construcción del subsistema de infraestructura de ancho métrico (IF INFAM), la Instrucción Ferroviaria: Especificaciones Técnicas para el proyecto y construcción del subsistema de energía de ancho métrico (IF ENEAM) y*



la Instrucción Ferroviaria: Especificaciones Técnicas de material rodante ferroviario de ancho métrico (IF MRAM).

- Se ha continuado con la tramitación de la orden para la **circulación de vehículos históricos** por la RFIG con previsión de ser publicada a principio del siguiente año.
- Se ha publicado en el BOE el **RID 2025**, coexistiendo con la anterior edición hasta el 30 de junio de 2025.

En relación con la aplicación de lo especificado en la normativa europea sobre los datos contenidos en los **Registros Nacionales de Vehículos ferroviarios**, en enero ha finalizado el **proceso de migración de la información relativa a los vehículos inscritos en España**, por lo que la Sección 5ª del REF deja de tener efectos y todos los procesos relacionados con el registro de vehículos ferroviarios pasan a realizarse directamente a través del EVR.

Además, se han publicado varias **resoluciones** para facilitar la interpretación y aplicación de algunas normas o para aprobar normativa de índole técnica:

- **Resolución 01/2025** de la AESF, *por la que se crea el grupo de trabajo para la elaboración, seguimiento, actualización y revisión del Plan Anual de Seguridad Operacional Ferroviaria.*
- **Resolución 2/2025** de la AESF, *por la que se establecen medios aceptables de conformidad para vehículos bimodales en relación con ciertos requisitos de la “Especificación Técnica de Homologación de material rodante ferroviario: material rodante auxiliar” (ETH MRA), de la “Especificación Técnica de material rodante de ancho métrico” (ETM) y de la “Norma básica para la seguridad del material” (NBSM) [Versión 2, julio de 2025]*

Por último, la AESF ha publicado o actualizado las siguientes **notas técnicas** que complementan diversas normas vigentes:

- **NT-01/2025.** *Reconocimiento mutuo de la evaluación independiente de la normativa CENELEC como medio adecuado para el cumplimiento del Anexo I del Reglamento (UE) 402/2013 (complementa: Reglamento UE 2023/1365 - ETI CMS).*
- **NT-02/2025.** *Procedimiento para el empleo de material rodante auxiliar sin autorización de puesta en el mercado para trabajos en tramos de la RFIG (complementa: Real Decreto 929/2020 - RDSOIF).*
- **NT-03/2025.** *Freno de inmovilización y compatibilidad con la ruta (complementa: Reglamento (UE) 2019/773 - ETI OPE).*
- **NT-03/2024.** *Metodología para el cálculo del gálibo del pantógrafo [Versión 2, marzo de 2025] (complementa: Orden FOM/1630/2015 - IF de Gálibos).*



5.2. EXCEPCIONES AL SISTEMA DE CERTIFICACIÓN DE ENTIDADES ENCARGADAS DE MANTENIMIENTO

En lo que respecta a la aplicación del Cuarto Paquete Ferroviario (integrado en el ordenamiento jurídico interno a través del RDSOIF), en el caso de España no se ha escogido la opción de determinar la EEM mediante medidas alternativas a las derivadas de la Directiva de Seguridad para ninguno de los casos identificados en su artículo 15. Por tanto, en el futuro no habrá opción de determinar ni justificar excepción alguna al amparo de este artículo.



6. CERTIFICADOS Y AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD, Y OTROS CERTIFICADOS EMITIDOS POR LA AESF

6.1. CERTIFICADOS DE SEGURIDAD Y AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD

6.1.1. Marco de referencia para la emisión de certificados y autorizaciones

El marco normativo de referencia en la emisión de los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias y de las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructuras es el que resulta de la transposición de la Directiva (UE) 2016/798 al ordenamiento jurídico español a través del RDSOIF. Forman asimismo parte del marco de referencia el Reglamento delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad, el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 de la Comisión, de 9 de abril de 2018, por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias y la Recomendación (UE) 2019/780 de la Comisión de 16 de mayo de 2019 sobre disposiciones prácticas para la expedición de autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras.

Los documentos de base para la tramitación de los certificados y autorizaciones de seguridad se recogen en las guías de solicitud de la AESF, así como el procedimiento que deben seguir tanto cuando solicitan un certificado de seguridad de ámbito nacional como

en el caso de que la AESF solo tenga que evaluar la normativa nacional. Dichas guías son públicas y están disponibles en su página web¹³.

Para facilitar el proceso de obtención de los certificados y autorizaciones, la AESF realiza una labor de diálogo fluido con las entidades durante la fase de redacción de sus SGS – directamente a las empresas ferroviarias, o a las empresas consultoras que les sirven de apoyo, y a los administradores de infraestructuras—. Durante el proceso de evaluación de los sistemas de gestión de la seguridad, la AESF mantiene contacto directo constante con los solicitantes para informarles del proceso, resolver las dudas que puedan surgir o acordar con ellos las cuestiones como los plazos de entrega, a través del correo electrónico o reuniones presenciales o virtuales.

A lo largo del proceso de obtención de sus certificados y autorizaciones de seguridad y, posteriormente, en cualquier momento y especialmente dentro de los informes anuales de seguridad, se brinda la oportunidad a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras de expresar su opinión respecto a los procedimientos y prácticas de emisión de los certificados y autorizaciones de seguridad, así como de otras posibles mejoras del sistema.

6.1.2. Certificados de seguridad

En 2025 se han emitido un total de 6 **certificados de seguridad únicos en los que la AESF actuaba como entidad emisora del certificado**, de acuerdo con la siguiente distribución:

- Nuevos: 0
- Renovados: 5¹⁴
- Modificados: 1

A continuación, se desglosan los certificados emitidos:

EMPRESA FERROVIARIA	TIPO DE CERTIFICADO	FECHA EXPEDICIÓN
OUIGO	Renovación	24/02/2025
GUINOVART	Renovación	23/06/2025
GO TRANSPORT	Renovación	06/12/2025
RENFE MERCANCÍAS	Renovación	15/12/2025
LOGITREN	Renovación	15/12/2025
TRANSERVI (antigua TRANSFESA)	Modificación	03/12/2025

¹³ Las guías emitidas por la AESF para facilitar a las entidades del sector ferroviario la realización de trámites ante la AESF se pueden consultar en: <https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/guias-de-la-aesf>

¹⁴ Únicamente se da un caso en el que el certificado de seguridad renovado se refiere a una empresa ferroviaria que contaba con un certificado de seguridad otorgado según el Reglamento 1158/2010 y, por lo tanto, conforme a la anterior Directiva 2004/49, aunque la emisión del certificado actual se realiza según el Reglamento 762/2018, por lo que, con respecto a este, podría ser considerado como certificado de seguridad único nuevo (Ouido). También se incluye el caso de la empresa ferroviaria Medway, cuyo organismo certificador de la seguridad es la ERA. El resto de las referencias de renovación corresponden a certificados de seguridad únicos que habían sido emitidos según el Reglamento 762/2018.



Durante el año 2025 también se ha desarrollado el proceso de compromiso previo solicitado por la empresa FGC Rail, previamente a la futura renovación y ampliación de su certificado de seguridad único.

Además de lo anterior, **la AESF ha participado en varios procesos de evaluación en los que la entidad emisora del certificado de seguridad ha sido la ERA**. A continuación, se especifican estos casos:

- Renovación: 2¹⁵.
 - Medway: Emitido el 29/06/2025. ERA ha actuado como organismo de evaluación. Esta solicitud de ámbito internacional ha requerido de la **participación de la AESF para la evaluación de la normativa nacional española**, ya que el ámbito de operación afectaba a la RFIG. En esta evaluación han participado también las autoridades nacionales de seguridad de Francia y Portugal, ya que el ámbito de operación de esta empresa abarcaba los tres países.
 - SNCF Voyageurs: Emitido el 07/11/2025. La participación de la AESF en este proceso se ha producido a raíz de la inclusión de las secciones frontera españolas dentro de la solicitud realizada por SNCF Voyageurs, con ámbito de solicitud hasta Figueras y Portbou. Esta empresa eligió a la ERA como organismo certificador. En este proceso **el trabajo de evaluación de la AESF se ha limitado a la evaluación de la documentación para las secciones fronterizas de España-Francia**.
- Secciones fronterizas.

Durante 2025 la AESF no ha recibido solicitudes para la evaluación de los SGS hasta las secciones frontera españolas por parte de empresas ferroviarias **cuyo certificado de seguridad haya sido emitido por la autoridad nacional de seguridad de los países limítrofes (Francia o Portugal)**.

Para el caso particular de evaluaciones en las que **ERA es el órgano certificador**, durante 2025 estas se han circunscrito a solicitudes para operar hasta las secciones fronterizas con Francia, habiéndose recibido únicamente la solicitud anteriormente citada de **SNCF Voyageurs**.

En estos expedientes, de acuerdo con lo establecido tanto en la Directiva de seguridad 2016/798 (Artículo 10.8) como en el Reglamento 2018/793 (Artículo 3.11), y tras la firma del *«Acuerdo entre las ANS de la República Francesa y del Reino de España sobre la cooperación en materia de seguridad operacional e interoperabilidad de las actividades ferroviarias»*, la evaluación se ha realizado según lo establecido en el Anexo III de dicho acuerdo.

En consecuencia, durante 2025 únicamente se ha realizado la evaluación hasta las secciones frontera de España con Francia correspondiente a la empresa ferroviaria SNCF Voyageurs.

¹⁵ Ver nota 15.

Del mismo modo, si alguna empresa ferroviaria cuyo órgano certificador hubiera sido la AESF hubiese solicitado la circulación hasta las secciones frontera de los países vecinos, se habría realizado recíprocamente la misma consulta y proceso con las autoridades nacionales de seguridad de Francia o Portugal.

Durante 2025 no se ha realizado ninguna solicitud específica de esta naturaleza por parte de ninguna empresa ferroviaria. Cabe señalar que, con motivo de la modificación administrativa del cambio de denominación de Transfesa para pasar a ser Transervi, se ha realizado el oportuno intercambio de información con las autoridades nacionales de seguridad de ambos países vecinos, dado que dicho certificado incluye secciones frontera en Francia y Portugal. Dado que el cambio afectaba únicamente a la denominación de la empresa, no ha sido necesario realizar una nueva evaluación ni por parte de la AESF ni por parte de EPSF y ANSF. Una vez aportada la documentación justificativa de que el cambio no tenía impacto en la seguridad, se ha procedido a la actualización de la denominación en el certificado.

A finales del año 2025 se encontraban en curso varios procesos de evaluación de certificados de seguridad únicos en los que participaba la AESF. En concreto, los siguientes:

- RIVEF: la empresa RIV Empresa Ferroviaria S.A. ha solicitado por primera vez el certificado de seguridad único para realizar el transporte de materiales, equipos o elementos necesarios para el mantenimiento y reparación de la infraestructura ferroviaria, incluyendo los trasados de material rodante auxiliar para dicha actividad. Esta empresa ha escogido a la AESF como organismo certificador de la seguridad. Al finalizar el año, el proceso de evaluación se encontraba a punto de finalizar.
- FERROCARRILS HISTÒRICS DE L'EBRE: esta empresa ha solicitado por primera vez el certificado de seguridad único para la realización de transporte de viajeros, escogiendo a la AESF como organismo certificador de la seguridad. El proceso de evaluación se encontraba en curso al finalizar el año.
- CONTINENTAL RAIL: la empresa Continental Rail ha solicitado la ampliación de su área de operación en Portugal. Al ser una empresa que opera en ambos países, la AESF ha participado en el proceso de evaluación analizando la afectación de dicha ampliación a la parte correspondiente a la normativa nacional. En este caso, el organismo certificador de la seguridad es la ERA, por lo que se ha realizado una evaluación coordinada entre la ERA, la ANSF y la AESF, cada uno de estos organismos evaluando la parte correspondiente a sus competencias.
- FGC RAIL: esta empresa ha solicitado la renovación de su certificado de seguridad único, que tenía validez hasta el 01/10/2026, así como una ampliación del mismo para realizar la operación comercial de transporte de viajeros en el tramo entre Lleida-Pirineus y Terrasa Estació del Nord, de la línea Lleida-Pirineus-L'Hospitalet de Llobregat. A finales de año, el proceso de evaluación del certificado de seguridad único se encontraba avanzado para su emisión.
- FGC MOBILITAT: corresponde con una nueva empresa que pretende operar en la red de ancho ibérico de Cataluña. Previamente a la presentación completa en la ventanilla única de su sistema de gestión de la seguridad, ha solicitado a la AESF el



compromiso previo de toda su documentación. Dicha solicitud se realizó a finales de año, por lo que al finalizar el año el proceso aún se encontraba en curso.

En resumen, en 2025 el número de certificados de seguridad emitidos por la AESF ha aumentado ligeramente respecto al año anterior. Este incremento se ha debido principalmente al elevado número de empresas que debían renovar su Certificado de Seguridad Único, mientras que el volumen de nuevos certificados y de certificados con ámbito internacional se ha mantenido en niveles similares a los de ejercicios anteriores.

Las empresas que han solicitado por primera vez un ámbito de operación en España corresponden mayoritariamente a entidades cuya actividad principal está relacionada con el mantenimiento y la construcción de infraestructuras ferroviarias. Asimismo, entre los expedientes que permanecían en tramitación al cierre del ejercicio se observa un aumento del número de empresas que han solicitado por primera vez un certificado para la prestación de servicios de transporte de viajeros en operaciones específicas y de alcance local.

Aunque el número de certificados ha aumentado ligeramente, este crecimiento no puede considerarse significativo, sino que el volumen anual de certificados se mantiene dentro de una tendencia estable. No obstante, sí se aprecian variaciones relevantes en la tipología de los certificados, tanto en lo relativo a su ámbito de aplicación como a las actividades cubiertas, lo que afecta al enfoque y al procedimiento de evaluación:

- Por un lado, continúa la tendencia creciente del número de certificados de seguridad en los que la AESF debe participar y colaborar con el resto de las autoridades emisoras de certificados de seguridad, principalmente con la ERA, aunque también con las autoridades nacionales de los países vecinos, lo que implica tareas de coordinación que consumen más tiempo y recursos.

El aumento de las solicitudes de certificados de seguridad con ámbito internacional y afección a la red ferroviaria española obedece a diversos factores. Por una parte, responde al interés de las empresas ferroviarias españolas y portuguesas por internacionalizar sus servicios y ampliar su ámbito de operación más allá de la Península Ibérica. Por otra, al interés de determinadas empresas ferroviarias de otros países por extender sus operaciones hasta la frontera española. Esta situación ha supuesto un incremento de la carga de trabajo asociada a los certificados de seguridad que incluyen secciones frontera.

A pesar de tratarse de entornos limitados geográficamente y con una explotación tradicional, no siempre es inmediata la adaptación al marco normativo actual. Por ejemplo, el cumplimiento de los requisitos idiomáticos del personal de conducción ha requerido un importante esfuerzo de coordinación de la AESF con otras autoridades y con las entidades del sector.

- Por otro lado, se sigue observando un aumento en el número de solicitudes de certificados de seguridad para ámbito nacional por empresas cuya actividad principal corresponde con el mantenimiento de la infraestructura o actividades de construcción. Esta evolución responde, en parte, a la mayor concienciación sobre la seguridad operacional en todos los ámbitos operativos de las empresas del sector,

así como a las exigencias que impone el administrador de infraestructuras para la realización de estas tareas.

La evaluación de este tipo de solicitudes presenta ciertas particularidades. En primer lugar, las características específicas de las operaciones realizadas por estas empresas condicionan sus procedimientos operativos. En segundo lugar, al tratarse con frecuencia de nuevos operadores en el ámbito ferroviario, es habitual que presenten un conocimiento inicial limitado de los requisitos regulatorios y del marco de gestión de la seguridad, lo que exige un mayor esfuerzo de acompañamiento durante el proceso de evaluación.

- Se ha observado también aumento en el número de solicitudes de certificados de seguridad únicos para el tráfico de pasajeros en ámbitos muy localizados y en circulaciones muy específicas, como pueden ser las realizadas con material rodante histórico. Esto afecta sensiblemente al enfoque y al tipo de evaluación por las particularidades y especificidades de esta operativa.
- Por último, durante el 2025 se ha observado incremento de los certificados de seguridad únicos que era necesario renovar. En estos procesos, además de verificar el cumplimiento de la normativa reglamentaria, se ha comprobado la subsanación y el estado de los hallazgos detectados en las acciones de supervisión realizadas en los años anteriores, por lo que dicho proceso ha englobado tanto la evaluación propia de una renovación como el análisis de la subsanación de las cuestiones pendientes. Esto ha hecho que el proceso sea más completo y complejo, afectando también al enfoque de las evaluaciones.

6.1.3. Experiencias en los procesos de evaluación de certificados

Aunque en 2025 ya ha pasado un tiempo significativo desde la implantación efectiva del Cuarto Paquete Ferroviario en octubre de 2020, a partir de la aprobación del RDSOIF, todavía sigue siendo necesaria cierta labor de difusión de la AESF de las herramientas de trabajo y de la normativa, no solo para las empresas que solicitan el certificado de seguridad único por primera vez, sino que también se ha observado la necesidad de reforzar la difusión sobre el procedimiento a seguir para algunas empresas que solicitan la renovación, principalmente en lo que se refiere al **uso de la herramienta de Ventanilla Única o OSS (One Stop Shop)**. Esto se debe a que el uso de la herramienta es cada cinco años, y los usuarios por lo tanto no están familiarizados con ella por dicho uso discontinuo. También debe tener en cuenta el perfil de nuevos entrantes en el mercado, que proceden de otros ámbitos como el de la construcción o que solicitan el certificado de seguridad único por primera vez sin haber tenido actividad ferroviaria con anterioridad. Se observa, y por eso se recomienda, que los nuevos entrantes al sistema realicen contactos previos con la AESF para facilitar la gestión del procedimiento y que ésta pueda darles las orientaciones necesarias para que tanto el proceso en su parte administrativa como en su parte de evaluación, sea lo más adecuado posible.

En cuanto a la relación de la AESF, como entidad certificadora de la seguridad, y los solicitantes, **se puede destacar, que, en opinión de la AESF, se continúa manteniendo una comunicación fluida con las empresas ferroviarias para la aclaración de aspectos relacionados con sus SGS**, con los procesos de evaluación, etc.

En los casos en los que la empresa ferroviaria ha manifestado a la AESF dudas sobre esta materia se ha abierto la posibilidad de mantener contactos, presenciales, telefónicos y por correo electrónico, para su esclarecimiento. En aquellos casos en los que el asunto ha requerido un debate más profundo se han organizado reuniones bilaterales.

También se ha empleado este método a iniciativa de la AESF cuando ésta ha creído conveniente tratar algún aspecto específico de los SGS, de su aplicación o del procedimiento de evaluación del correspondiente SGS. Igualmente, se ha recurrido a reuniones bilaterales con motivo de la aplicación del Reglamento (UE) 402/2013 o del Reglamento (UE) 1078/2012, y en ellas se ha proporcionado toda la información documental pertinente y se han aclarado todas las dudas de manera directa. A la vista de la importancia de estos contactos, y teniendo en cuenta las dificultades que se pueden encontrar las empresas que solicitan por primera vez un certificado de seguridad único, la AESF recomienda que, **antes de iniciar la tramitación oficial de un certificado, las empresas ferroviarias contacten a la AESF para que ésta les oriente sobre el proceso a seguir y formule las recomendaciones oportunas**. Se ha observado que mantener reuniones previas resulta extraordinariamente útil para las empresas ferroviarias y dichos contactos bilaterales se consideran esenciales para facilitar el proceso de obtención del certificado.

Además de por esta comunicación directa bilateral, los usuarios o solicitantes han tenido conocimiento de los procedimientos establecidos para la obtención del certificado de seguridad, mediante la «*Guía de solicitud de certificados de seguridad (003.02-01-GU-01)*»¹⁶ publicada en la página web de la AESF. Esta guía describe el proceso para la obtención del certificado de seguridad único según lo establecido en el Cuarto Paquete Ferroviario. En lo que se refiere a los procesos para la obtención de los certificados de seguridad únicos hasta las secciones frontera, la información se encuentra recogida en el «*Acuerdo entre las ANS de la República Francesa y del Reino de España sobre la cooperación en materia de seguridad operacional e interoperabilidad de las actividades ferroviarias*» y en el «*Acuerdo entre las ANS de Portugal y del Reino de España referente a la seguridad operacional e interoperabilidad de las actividades ferroviarias en las secciones fronterizas*», publicados ambos tanto en el BOE como en la página web de la AESF. Los solicitantes han encontrado útil que todos estos documentos, así como la normativa de aplicación actualizadas están fácilmente accesibles en la web de la AESF.

Durante el 2025, la mayoría de los certificados solicitados han sido renovaciones de certificados emitidos con posterioridad a la entrada en vigor del Cuarto Paquete Ferroviario en España. Sin embargo, como ya se ha indicado, las empresas ferroviarias se siguieron encontrando con ciertas dificultades en el **uso de la ventanilla única OSS**.

¹⁶ La guía se encuentra disponible en https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/o-03.02-01-gu-01-v03_solicitud_de_csu_versionweb.pdf

Su utilización no siempre les pareció intuitiva, sobre todo por la falta de flexibilidad de la herramienta (es difícil corregir o modificar lo entregado) y por la dificultad de resolver las incidencias técnicas que se producen al no disponer de una interlocución tan directa como pueden tener con la AESF. La dificultad añadida en el uso de esta herramienta se debe también a que las especificaciones que están en los manuales están en inglés, lo que supone una barrera adicional especialmente en aquellas empresas de pequeño y mediano tamaño.

Tal y como se indicó en el apartado 6.1.2, un volumen importante de actividad tiene que ver con **solicitudes de ámbito internacional**, que incorporan la red española dentro del ámbito de su actividad, tanto en lo que respecta al área de operación de la RFIG como a las secciones frontera. Esto ha supuesto la participación de la AESF en procesos de evaluación internacionales y ha obligado, por una parte, a la aplicación e implantación de procedimientos de trabajo coordinados para la evaluación con ERA, y, por otra, a la aplicación de procedimientos de trabajo acordados con las autoridades nacionales de seguridad de los países vecinos, Portugal y Francia, que hubieron de emplearse tanto para solicitudes de empresas españolas que querían circular hasta las estaciones frontera de dichos países como de empresas extranjeras que solicitaron la circulación hasta las secciones frontera españolas.

Los principales puntos de mejora en los procesos de coordinación y cooperación de solicitudes de ámbito internacional tienen que ver principalmente con las **dificultades que tienen los solicitantes para tener una comunicación efectiva en otro idioma**, lo que dificulta notablemente la interacción con las autoridades certificadoras. Se han observado también dificultades por parte de los solicitantes para comprender el marco de evaluación cuando en ella actúan distintas autoridades para su evaluación, lo que ha implicado la ampliación de los plazos de evaluación. Además, principalmente en los casos de evaluación de empresas cuya solicitud respecto a España se limita a las secciones frontera, se observa una falta de conocimiento en los procesos de aplicación, así como en las cuestiones normativas, a pesar de disponer de toda la información en la página web. Esto es llamativo durante el 2025, ya que el único proceso que trataba de secciones frontera era una renovación, por lo que tanto los requisitos de evaluación como el procedimiento a seguir ya era conocido por la empresa ferroviaria. Sin embargo, por lo anterior, se ha observado que prácticamente se trataba de una solicitud nueva para este ámbito. La empresa no había realizado contactos previos a la solicitud, lo que dificulta el proceso y hace que, cuando realizaron la solicitud oficial, ésta estuviera poco madura o incompleta en lo que respecta a evidenciar el cumplimiento de los requisitos en las secciones frontera.

En cuanto al **proceso interno de coordinación entre autoridades evaluadoras**, en algunos casos se ha observado que existe una **dificultad añadida en la coordinación** de las labores de evaluación, que implica una mayor carga de reuniones conjuntas entre los diferentes equipos que están trabajando en paralelo, con plazos no siempre similares. Se observa que existe cierto riesgo de que, si no se produce una gestión documental muy cuidada, el análisis de la documentación por todos los organismos que participan en dicha actividad, pueda no realizarse con las mismas versiones. También, se observa como **indispensable en estos procesos que el organismo certificador de la seguridad traslade e informe adecuadamente a las autoridades que participan en el proceso de los puntos pendientes**

para la supervisión que deberán hacerse responsables de la subsanación de dichas cuestiones.

El organismo certificador de la seguridad debería, al menos, informar sobre el análisis realizado, su valoración y la justificación de por qué dichas cuestiones están pendientes de resolución, así como del criterio para cerrarlas y dar cumplimiento al requisito pertinente.

En cuanto a las solicitudes de ámbito nacional en las que la AESF es el organismo certificador de la seguridad, durante el 2025 los certificados emitidos se corresponden con renovaciones de certificados que ya fueron emitidos respecto al Reglamento (UE) 2018/762 salvo en un caso. Se observa que básicamente nos encontramos con dos niveles de madurez en cuanto a los sistemas de gestión de la seguridad y los procesos asociados: por un lado, empresas consolidadas en cuantos al conocimiento de los requisitos y aplicación de los sistemas de gestión de la seguridad, y por otro lado, empresas generalmente de menor tamaño y con menos recursos, en los que la implantación de los sistemas de gestión no ha alcanzado el nivel de madurez que se puede esperar de empresas que llevan unos años en operación. Es por ello que los procesos de renovación han sido más costosos y han contado con mayores dificultades, y a raíz de esto, desde la AESF se han planteado acciones de seguimiento específico para establecer un mayor control sobre dichas empresas.

Con el objetivo de realizar evaluaciones más eficientes, y teniendo en cuenta el retorno de experiencia obtenido tras los cinco años de implantación efectiva del Cuarto Paquete Ferroviario, **en 2025 se consolidaron los cambios introducidos en el proceso durante los años anteriores y se incorporaron una serie de mejoras en el proceso de evaluación de los certificados de seguridad únicos.**

Los cambios introducidos por el retorno de experiencia se detallan a continuación.

- En primer lugar, se ha consolidado en todos los procesos de evaluación la reunión inicial con el solicitante, con el objetivo de enfocar y entender mejor el contexto de la empresa ferroviaria, así como sus objetivos, el tipo de servicio y la operativa a realizar. En el momento en el que se hace una solicitud a través de OSS se realiza una reunión con la empresa para conocer de antemano aspectos que permitirán enfocar mejor la evaluación. Estos aspectos contemplan el tipo de empresa, los servicios a realizar, los recursos de los que dispone, los principales riesgos que pretende abordar y, en general, los principios que rigen su SGS, así como la estructura y arquitectura del mismo.

De este modo, se consigue un doble objetivo: por un lado, la evaluación se realiza con el enfoque orientado al tipo y dimensiones de la empresa, así como al tipo de servicio u operaciones que pretende realizar o está realizando, si se trata de una renovación; por otro, se optimizan los recursos asignados a cada proceso de evaluación, a través de un ajuste personalizado de los recursos en función del tipo de expediente y empresa a evaluar.

- En segundo lugar, con el objetivo de reducir las solicitudes especulativas y adecuar los certificados emitidos al tipo y ámbito de operación viable y realizable, durante el año 2025 en los procesos de evaluación de los certificados de seguridad únicos, se continuó haciendo hincapié en la demostración en base a evidencias, del cumplimiento de todos los requisitos para el tipo y ámbito de operación solicitada,



teniendo en cuenta tanto las intenciones como la capacidad para materializar los objetivos de la empresa ferroviaria.

En el caso de que la solicitud no sea adecuada a los recursos disponibles o a la capacidad de la empresa de abarcar esos recursos en un futuro próximo justificándolo a través de un plan de negocio realista, tras el análisis, si de éste se deduce que no hay evidencias de poder desarrollar lo solicitado, se comunica a la empresa esta carencia a través de OSS abriendo una cuestión restrictiva y limitante de tipo 4. Si durante el proceso el solicitante no es capaz de demostrar la capacidad para la operación que solicita, el certificado se emite únicamente para el tipo y ámbito de operación para el que ha demostrado capacidad para operar.

- En tercer lugar, en 2025 y con el objetivo de mejorar la transparencia y el acceso a toda la documentación, se ha continuado con el registro de todas las actas de las reuniones con el solicitante y de las solicitudes de prórroga en OSS, además de su archivo interno en el expediente gestionado por la AESF.
- En cuarto lugar, para facilitar el trabajo a los solicitantes, así como para contar con una documentación armonizada a lo largo de los distintos expedientes, se ha continuado con el envío a los solicitantes de una propuesta de formato de plan de acción para aquellos puntos pendientes y puntos residuales de supervisión que se emiten junto con el certificado de seguridad único. De este modo se consigue que, en primer lugar, los planes de acción recibidos contengan el mínimo de información necesaria, y por otro, al estar el formato armonizado, se facilita el seguimiento por la AESF.
- En quinto lugar, en 2025 se consolida la nueva etapa en la fase final del proceso que consiste en la revisión del plan de acción propuesto por el solicitante y por la que, en caso de existir dudas sobre las acciones propuestas o su viabilidad, se solicitan aclaraciones o subsanaciones a la empresa ferroviaria. Esto se realiza con el objetivo de acreditar al final del proceso que las acciones encaminadas a las subsanaciones de los puntos pendientes o residuales existentes tras la evaluación son adecuados, comprendidos por el solicitante y permiten resolver de forma eficiente dichas cuestiones. Esto ha sido especialmente relevante y útil para aquellos casos en los que es necesaria una acción de seguimiento específica tras la emisión de los certificados de seguridad únicos.
- En sexto lugar, en vista de las dificultades a las que se enfrentan los solicitantes de los certificados de seguridad únicos, se recomienda que establezcan contactos previos a la solicitud oficial de un certificado o que soliciten el compromiso previo, para que, de este modo desde la AESF, se faciliten guías sobre cómo orientar el proceso, información sobre la gestión del mismo o recomendaciones sobre la forma de cumplir los requisitos.
- En 2025, en aquellos casos en los que se trataba de un certificado de ámbito internacional en el que el organismo evaluador de la seguridad transfería cuestiones a la AESF para la verificación de su resolución durante la fase de supervisión, la AESF solicitó de forma explícita a dicho organismo (ERA) reuniones específicas para recibir las explicaciones pertinentes que permitan a la AESF hacer el seguimiento adecuado de dichas cuestiones pendientes en la emisión del certificado.

- Por último, y como se comentó anteriormente, todas estas mejoras proceden del retorno de experiencia obtenido desde la implantación del Cuarto Paquete Ferroviario. Los procedimientos y guías para la emisión del certificado de seguridad único están en revisión para incluir estos aspectos de mejora.

6.1.4. Autorizaciones de seguridad

La autorización de seguridad de los tres administradores de infraestructuras en España (LFP, ADIF y ADIF-Alta Velocidad) ha sido renovada durante el año 2025, más concretamente en septiembre la de LFP y en noviembre las de ADIF y ADIF-Alta Velocidad.

En marzo de 2025, con los seis meses de antelación que prescribe el RDSOIF, LFP solicitó la renovación de su autorización de seguridad. La evaluación de este expediente conllevó la coordinación de los equipos de las autoridades nacionales de seguridad encargados de ella (EPSF para la parte francesa de la red administrada por LFP y AESF para la parte de la RFIG administrada por LFP). El proceso finalizó en septiembre de 2025, sincronizando por primera vez las fechas de vigencia de ambas autorizaciones de seguridad en Francia y en España.

Por su parte, hasta mayo de 2025, se continuó trabajando en el seguimiento y resolución de los últimos tres problemas residuales para supervisión asociados a la renovación de las autorizaciones de seguridad de ADIF y de ADIF-Alta Velocidad de 2020. Con el fin de potenciar esta actividad, se mantuvieron seis reuniones bilaterales dentro de la fase de compromiso previo.

A partir de mayo de 2025, se inició oficialmente el trámite para la renovación de la autorización de seguridad de ambas entidades, que finalizó con la Resolución de la solicitud de renovación correspondiente a cada una de ellas, con vigencia hasta noviembre de 2030.

6.1.5. Experiencia en los procesos de evaluación de autorizaciones

Como ya se ha indicado, el trabajo durante 2025 ha estado centrado en la renovación de la autorización de seguridad de los tres administradores: ADIF, ADIF-Alta Velocidad y LFP.

Para ello, y con el fin de facilitar la labor a estos tres administradores, la Agencia puso a disposición a través de su página web la tercera revisión de la «*Guía de solicitud de autorizaciones de seguridad*» (O-03.01-01-GU-01)¹⁷.

Además, como ya se ha indicado, a solicitud de ADIF y de ADIF-Alta Velocidad, se mantuvieron seis reuniones bilaterales con dichos administradores de infraestructuras, en el marco del “compromiso previo” contemplado en la Recomendación (UE) 2019/780 y en la guía citada anteriormente, con el fin de poner a disposición de los solicitantes la información adicional sobre las fases siguientes del futuro proceso de evaluación de las renovaciones de autorizaciones de seguridad en el año 2025.

¹⁷ La guía se encuentra disponible en https://www.seguridadferroviaria.es/recursos/aesf/o-03.01-01-gu-01-v03_guia_autorizaciones_de_seguridad_web.pdf



La AESF sigue considerando que la interacción institucional entre sus técnicos y los de los administradores de infraestructuras se ha desarrollado de manera fluida y cooperativa, siendo una herramienta necesaria para el buen desarrollo de la actividad con la que se han resuelto eficazmente las aclaraciones necesarias sobre los SGS y sobre el proceso de evaluación de la nueva renovación de la autorización de seguridad.

Con respecto a la renovación de la autorización de seguridad 2025 de LFP, tan solo destacar que ésta se ha llevado a cabo con un intercambio fluido de información, no sólo con LFP, sino, también, con la autoridad nacional de seguridad francesa (EPSF) con la que se mantuvieron tres reuniones de coordinación y una última reunión de retorno de experiencia en el periodo mayo-octubre de 2025.

Como mejoras internas en el proceso de renovación de las autorizaciones de seguridad de 2025, se destaca la cumplimentación para cada uno de los tres procesos de renovación (ADIF, ADIF-Alta Velocidad y LFP) de dos nuevos formularios del sistema de gestión de la AESF: las fichas de retorno de experiencia (REX-AI) y de aseguramiento de la calidad (GC-AI).



6.2. AUTORIZACIONES DE VEHÍCULOS

Durante 2025 se han emitido por parte de la AESF, de conformidad con los casos recogidos en el artículo 14 del Reglamento UE 2018/545 y en calidad de entidad responsable de la autorización, un total de **106 resoluciones** en las que se autorizó la puesta en el mercado de **221 vehículos**. Además, se emitieron **18 resoluciones** de la AESF para autorizar **21 tipos de vehículos**.

Se recuerda que, en virtud de lo establecido en la Directiva UE 2016/797, la autoridad nacional de seguridad sólo podrá ejercer de entidad responsable de autorización cuando el área de uso esté limitada a una o varias redes que se encuentran únicamente en un Estado miembro, por lo que en el siguiente listado no se incluye la participación de la AESF como autoridad nacional competente para el área de uso en solicitudes dirigidas a la ERA.

- **Autorizaciones de Tipo de vehículo**

RESOLUCIONES DE AUTORIZACIÓN DE TIPO DE VEHÍCULO EMITIDAS EN 2025	
TIPO DE VEHÍCULO	DESCRIPCIÓN
Autopropulsado	RAM - s/529 (ASFAD)
Autopropulsado	ERTMS s120.050 – RenfeV
Autopropulsado	ERTMS s120 – RenfeV
Autopropulsado	ERTMS s465.2 (CIVIA) - RenfeV
Autopropulsado	ASFA Indra s440.2R; s440.3R y s470
Autopropulsado	ERTMS s464.2 (CIVIA)
Autopropulsado	ERTMS s463 (CIVIA)
Autopropulsado	Stadler FLIRT Auscultador
Auxiliar	Dresina DH-350.11-2A
Auxiliar	Dumper bimodal DNDV-60
Auxiliar	Dumper bimodal DNDV-100
Auxiliar	ASFAD - EM40
Auxiliar	Dresina APV 520 SPAZIO 10
Auxiliar	Unimat 08-4x44S
Auxiliar	EYOF - LIEBHERR A900 C ZW 1435_1668
Auxiliar	MATISA - R20 (Ancho métrico)



RESOLUCIONES DE AUTORIZACIÓN DE TIPO DE VEHÍCULO EMITIDAS EN 2025	
TIPO DE VEHÍCULO	DESCRIPCIÓN
Auxiliar	<i>Plasser DGS-62N - Modif y Ampliación AoU ancho métrico</i>
Auxiliar	<i>Camión bimodal MK1 1000_1435_1668</i>
Total autorizaciones emitidas	18

- **Autorizaciones de Puesta en el Mercado de vehículos**

RESOLUCIONES DE AUTORIZACIÓN DE PUESTA EN EL MERCADO DE VEHÍCULO EMITIDAS EN 2025			
Tipo Vehículo	Descripción	Nº vehículos	Tipo Autorización
Autopropulsado	<i>RV RAM - s/529 (ASFAD)</i>	1	<i>Nueva Autorización</i>
Autopropulsado	<i>C2T - 527.011 - Renfe Viajeros - ASFA Digital</i>	1	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>C2T - 527.019 - Renfe Viajeros - ASFA Digital</i>	1	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>C2T - 527.031 - Renfe Viajeros - ASFA Digital</i>	1	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>C2T - 529.003 - Renfe Viajeros - ASFA Digital</i>	1	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>C2T - 529.006 - Renfe Viajeros - ASFA Digital</i>	1	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>C2T - s465 ERTMS - Renfe Viajeros</i>	34	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>C2T - 527.029 - Renfe Viajeros - ASFA Digital</i>	1	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>C2T - 529.004 - Renfe Viajeros - ASFA Digital</i>	1	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>C2T - 529.006 - Renfe Viajeros - ASFA Digital</i>	1	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>C2T - OUIGO TGV 2N2 3UF+ N1N2 LZB rama 820</i>	1	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>C2T - 527.013 - Renfe Viajeros - ASFA Digital</i>	1	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>C2T - OUIGO TGV 2N2 3UF+ N1N2 LZB rama 821</i>	1	<i>Autorización conformidad tipo</i>
Autopropulsado	<i>ERTMS s120.050 - RenfeV</i>	1	<i>Nueva Autorización</i>
Autopropulsado	<i>ERTMS s120 - RenfeV</i>	1	<i>Nueva Autorización</i>



RESOLUCIONES DE AUTORIZACIÓN DE PUESTA EN EL MERCADO DE VEHÍCULO EMITIDAS EN 2025			
Tipo Vehículo	Descripción	Nº vehículos	Tipo Autorización
Autopropulsado	C2T - 527.023 - Renfe Viajeros - ASFA Digital	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - 529.002 y 529.008 - Renfe Viajeros - ASFA Digital	2	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - 527.003 - Renfe Viajeros - ASFA Digital	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T V300ZEFIRO US 253 US	3	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - 527.033 - Renfe Viajeros - ASFA Digital	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - 529.007 y 529.011 - Renfe Viajeros - ASFA Digital	2	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - 529.001 - Renfe Viajeros - ASFA Digital	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T V300ZEFIRO US 253 US	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - 527.021 - Renfe Viajeros - ASFA Digital	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - 529.005 - Renfe Viajeros - ASFA Digital	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - 527.015 - Renfe Viajeros - ASFA Digital	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	ERTMS s465.2 (CIVIA) - RenfeV	1	Nueva Autorización
Autopropulsado	C2T - 527.001 - Renfe Viajeros - ASFA Digital	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	[C2T - Liebherr excavadora bimodal A922 rail	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - Eurolight - Universal bogie (1435) - 336.104	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - s465 ERTMS - Renfe Viajeros	34	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	RV - ASFA Indra s440.2R; s440.3R y s470	1	Nueva Autorización
Autopropulsado	C2T - RENFE ERTMS s465.2 (ramas 219, 220, 242, 253, 254, 256, 258) y 465.2 ASFA Siemens (rama 246)	7	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - RENFE ERTMS s465.2 (ramas 219, 220, 242, 253, 254, 256, 258) y 465.2 ASFA Siemens (rama 246)	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - Eurolight - Universal bogie (1435) - 336.105	1	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - RENFE ERTMS s465.2 (lote 3)	3	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	C2T - RENFE ERTMS s463.2 (lote 1)	4	Autorización conformidad tipo



RESOLUCIONES DE AUTORIZACIÓN DE PUESTA EN EL MERCADO DE VEHÍCULO EMITIDAS EN 2025			
Tipo Vehículo	Descripción	Nº vehículos	Tipo Autorización
Autopropulsado	[C2T - RENFE ERTMS s465.2 (lote 4)]	9	Autorización conformidad tipo
Autopropulsado	[Stadler FLIRT Auscultador]	3	Primera Autorización+ Conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - T. Robles - Camión bimodal MK2 1000_1435_1668]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - Liebherr excavadora bimodal]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[ZPSF - Dresina DH-350.11-2A]	1	Nueva Autorización
Material auxiliar	[AXOR - Dumper bimodal DNDV-60]	1	Primera Autorización
Material auxiliar	[AXOR - Dumper bimodal DNDV-100]	1	Primera Autorización
Material auxiliar	[C2T - Excavadora bimodal O&H MH-5S 14351668 CONEXVIAS]	2	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - Liebherr excavadora bimodal]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T PROFERR Plataf. portabobinas]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T PROFERR - Bimodal MAN TGM 18.340 4x4]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T PROFERR Plataf. portabobinas]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - ZPS - Bimodal PK 2R E2 01]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - Plasser DSG NG]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[Adif - ASFAD - EM40]	1	Nueva Autorización
Material auxiliar	[C2T - VECA BIMO-T-GRU]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - PARRÓS Autohormigonera DIECI F7000]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T PROFERR Plataf. portabobinas]	2	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - AXOR - Dumper DNDV-60 100014351668 AXOR Rentals]	9	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - PARRÓS Retroexcavadora Mecalac 15MWR]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - VECA APV 300G SPAZIO 8]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - VECA BIMO-T-GRU]	1	Autorización conformidad tipo



RESOLUCIONES DE AUTORIZACIÓN DE PUESTA EN EL MERCADO DE VEHÍCULO EMITIDAS EN 2025			
Tipo Vehículo	Descripción	Nº vehículos	Tipo Autorización
Material auxiliar	[VEFCA - Dresina APV 520 SPAZIO 10]	1	Primera Autorización
Material auxiliar	[C2T - VEFCA APV 300G SPAZIO 8]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - Liebherr excavadora bimodal]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T PROFERR Plataf. portabobinas]	2	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - ACYGS VAIA CAR RF8 14351668]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[Plasser - Unimat 08-4x44S]	8	Primera Autorización+Conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - VEFCA APV 300G SPAZIO 8]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - Talleres Robles - Bimodal pick-up 14351668 T.ROBLES]	2	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - PARROS Pilotadora LIEBHERR 924HL]	3	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - PROFERR Plataf. portabobinas]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - 526.019 - Renfe Viajeros - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - Liebherr excavadora bimodal]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[EYOF - LIEBHERR A900 C ZW 1435_1668]	1	Primera Autorización+Conformidad tipo
Material auxiliar	[MATISA - R20 (Ancho métrico)]	1	Primera Autorización
Material auxiliar	[C2T - VEFCA Dresina APV 520 SPAZIO 10]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[Plasser DGS-62N - Modif y Ampliación AoU ancho métrico]	1	Nueva Autorización
Material auxiliar	[C2T - VEFCA Dresina APV 520 SPAZIO 10]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - Liebherr excavadora bimodal]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T PROFERR Plataf. portabobinas]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[T. Robles - Camión bimodal MK1 1000_1435_1668]	1	Primera Autorización+Conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - VEFCA Dresina APV 520 SPAZIO 10]	1	Autorización conformidad tipo



RESOLUCIONES DE AUTORIZACIÓN DE PUESTA EN EL MERCADO DE VEHÍCULO EMITIDAS EN 2025			
Tipo Vehículo	Descripción	Nº vehículos	Tipo Autorización
Material auxiliar	[C2T - VECCA Dresina APV 520 SPAZIO 10]	1	Autorización conformidad tipo
Material auxiliar	[C2T - T.Robles Camión bimodal MK1]	2	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - ADIF 311.110 - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - ADIF 311.149 - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurodual D28 ES 14351668 - 337.007]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - ADIF 310.046 Ancho ibérico - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurodual D28 ES 14351668 - 337.008]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - ADIF 310.040 Ancho ibérico - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - ADIF 311.159 - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurodual D28 ES 14351668 - 337.009]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - ADIF 310.056 Ancho ibérico - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - ADIF 311.120 - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurodual D28 ES 14351668 - 337.010]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - ADIF 310.036 Ancho ibérico - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - ADIF 310.020 Ancho ibérico - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurodual D28 ES 14351668 - 337.011]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - ADIF 311.148 - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurodual D28 ES 14351668 - 337.012]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurolight - Universal bogie (1435) - 336.101 y 336.102]	2	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurolight - Universal bogie (1435) - 336.103]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - ADIF 311.157 - ASFA Digital]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurodual D28 ES 14351668 - 337.013 y 337.014]	2	Autorización conformidad tipo



RESOLUCIONES DE AUTORIZACIÓN DE PUESTA EN EL MERCADO DE VEHÍCULO EMITIDAS EN 2025			
Tipo Vehículo	Descripción	Nº vehículos	Tipo Autorización
Locomotora	[C2T - Eurodual D28 ES 14351668 - 337.015]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurolight - Universal bogie (1435) - 336.106]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurodual D28 ES 14351668 - 337.016]	1	Autorización conformidad tipo
Locomotora	[C2T - Eurolight - Universal bogie (1435) - 336.107]	1	Autorización conformidad tipo
TOTAL	106 expedientes	221 vehículos autorizados	

- Procesos de autorización en los que la AESF participa como ANS competente para el área de uso, siendo ERA quien autoriza

EXPEDIENTES EN LOS QUE LA AESF PARTICIPA COMO ANS COMPETENTE PARA EL ÁREA DE USO EN 2025		
TIPO DE VEHÍCULO	DESCRIPCIÓN	CASO DE AUTORIZACIÓN
Autopropulsado	[2N2 3UFc modificación SW]	Nueva autorización
Locomotora	[Stadler - New+AoU Euro 6000 ES/FR/LU/BE]	Nueva autorización + Ampliación del área de uso
Auxiliar	[MATISA - RR48 M8 - 56038 SPENO]	Compromiso previo
TOTAL		3

6.2.1. Experiencia en los procesos de autorización de vehículos

Si bien se viene observando evolución respecto a los primeros años del Cuarto Paquete Ferroviario, debido a que el sector ya cuenta con varios años de experiencia en lo referente a los procesos de autorización de vehículos, los principales problemas a los que ha habido que hacer frente en el desarrollo de estas actuaciones en 2025 han sido parecidos a los años anteriores:

- Petición por parte de los solicitantes para que la AESF reduzca los tiempos de tramitación reglamentariamente establecidos. Especialmente en el caso de grandes proyectos, sistemáticamente se trasladan los retrasos en las fases anteriores de fabricación, verificación y ensayos, hacia el último paso, la autorización de vehículos.
- Desconocimiento, por parte de algunos solicitantes noveles, de la normativa actual para gestionar procesos de autorización y modificación de vehículos, tras la entrada en vigor del Cuarto Paquete Ferroviario. En particular, en lo relativo a:
 - El correcto uso del Reglamento (UE) 2018/545, y más concretamente en la interiorización de nuevos conceptos, como son la definición correcta de las áreas de uso dentro de España, el proceso de recopilación de requisitos y la identificación de la otra normativa de la Unión aplicable al proyecto, y la justificación de su cumplimiento.
 - El correcto uso del proceso que se recoge en el Anexo I del Reglamento (UE) 402/2013, tanto para la gestión del riesgo del proyecto como para el proceso de recopilación de requisitos.
- En el ámbito de expedientes de material rodante auxiliar:
 - Por las características particulares de estos vehículos, son más habituales las excepciones de cumplimiento de los requisitos establecidos en la norma de referencia, y hay cierto desconocimiento sobre cómo plantear dichas excepciones, las medidas mitigadoras relacionadas y el correcto uso del artículo 86 del RDSOIF.
 - Dificultad de adaptar los nuevos procedimientos establecidos en virtud del Cuarto Paquete Ferroviario a las particularidades del material rodante auxiliar, cuyos procesos de certificación aún tienen en consideración la normativa nacional de aplicación (Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Auxiliar).
- En el ámbito de expedientes de material rodante de ancho métrico, sigue existiendo dificultad al gestionar procesos de autorización, debido a la antigüedad de la normativa técnica de aplicación que sirve de referencia, especialmente para el material rodante auxiliar. Esto sigue haciendo necesario establecer una serie de requisitos *ad-hoc* a determinados proyectos, procedentes de otras normas técnicas, para permitir el cumplimiento de los requisitos esenciales.

Por otro lado, **durante 2025 se ha llevado a cabo la migración de los datos del Registro Especial Ferroviario al Registro Europeo de Vehículos**. Teniendo en cuenta ambas actividades, se han gestionado los siguientes procesos relacionados con la situación registral de los vehículos ferroviarios:

<i>Categoría</i>	<i>Número registros (TOTAL)</i>	<i>N.º NVE afectados (TOTAL)</i>
<i>Alta</i>	367	1379
<i>Baja</i>	77	588
<i>Modificación</i>	592	5205
<i>Levantamiento de la suspensión</i>	49	111
<i>Suspensión</i>	5	6
<i>Puesta en Mercado (PM)</i>	277	3253
TOTALES	1367	10542

REF (del 01-01-2025 al 29-01-2025)		
<i>Categoría</i>	<i>Número registros</i>	<i>N.º NVE afectados</i>
<i>Alta</i>	6	7
<i>Baja</i>	5	20
<i>Modificación</i>	11	74
<i>Levantamiento de la suspensión</i>	-	-
<i>Suspensión</i>	-	-
<i>Puesta en Mercado (PM)</i>	6	15
TOTALES	28	116

EVR (del 30-01-2025 al 31-12-2025)		
<i>Categoría</i>	<i>Número registros</i>	<i>N.º NVE afectados</i>
<i>Alta</i>	361	1372
<i>Baja</i>	72	568
<i>Modificación</i>	581	5131
<i>Levantamiento de la suspensión</i>	49	111
<i>Suspensión</i>	5	6
<i>Puesta en Mercado (PM)</i>	271	3238
TOTALES	1339	10426

Por último, en 2025, no se ha identificado la necesidad de realizar cambios significativos en la estrategia y el procedimiento del proceso de autorización de vehículos. No obstante, con el fin de seguir facilitando dicho proceso a los solicitantes, se pueden destacar las siguientes actuaciones:

- Se ha llevado a cabo la publicación, en la Sede Electrónica de la AESF, de una actualización de los trámites relacionados con el material rodante para adecuarlos a la migración que se produjo, a inicios de 2025, de los datos desde el registro nacional de vehículos (sección 5ª del Registro Especial Ferroviario) hacia el Registro Europeo de Vehículos.
- Se ha publicado la Resolución 2/2025 de la AESF, por la que se establecen medios aceptables de conformidad para vehículos bimodales en relación con ciertos requisitos de la “Especificación Técnica de Homologación de material rodante

ferroviario: material rodante auxiliar” (ETH MRA), de la “Especificación Técnica de material rodante de ancho métrico” (ETM) y de la “Norma básica para la seguridad del material” (NBSM) [Versión 2, julio de 2025].

- Se ha publicado la Nota Técnica 02/2025 sobre el Procedimiento para el empleo de material rodante auxiliar sin autorización de puesta en el mercado para trabajos en tramos en de la RFIG.

6.2.2. Expedientes de autorización de vehículos con componentes de interoperabilidad no certificados

El Reglamento (UE) 321/2013¹⁸ en su artículo 8 y siguientes, establecía un período transitorio durante el cual se permitía el uso de componentes de interoperabilidad no certificados para poner en el mercado nuevos subsistemas, y encomendaba a las autoridades nacionales de seguridad la función de información sobre dicho uso: *«las autoridades nacionales de seguridad informarán del uso de componentes de interoperabilidad no certificados en el contexto de los procedimientos de autorización en el informe anual indicado en el artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo»*.

Es importante destacar que dicho período finalizó el 31 de diciembre de 2023. A partir de esa fecha, ya no es posible el uso de componentes de interoperabilidad no certificados para poner en el mercado nuevos subsistemas.

6.3. ENTIDADES ENCARGADAS DE MANTENIMIENTO

La AESF ha continuado con su actividad de organismo de certificación de las **Entidades Encargadas de Mantenimiento** de vehículos ferroviarios, conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión de 16 de mayo de 2019, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) nº 445/2011 de la Comisión.

Por tanto, 2025 ha sido un año de continuidad en la emisión de nuevos certificados de entidad encargada de mantenimiento o de funciones delegables, actividad que se inició en años anteriores.

¹⁸ Reglamento (UE) Nº 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante – vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE.



Se han emitido **6 certificados nuevos** conforme al Reglamento (UE) 2019/779:

FUNCIÓN EEM CERTIFICADA	ENTIDAD ENCARGADA DEL MANTENIMIENTO
Función 1 EEM	TRANSERVI
Función 2 Desarrollo del mantenimiento	- TRANSERVI - PROFERR
Función 3 Gestión del mantenimiento de la flota	- TRANSERVI - PROFERR
Función 4 Ejecución del mantenimiento	TRANSERVI

Se han **renovado 37 certificados**:

FUNCIÓN EEM CERTIFICADA	ENTIDAD ENCARGADA DE MANTENIMIENTO
Función 1 EEM	- ADIF - APPFI - CAF - GMF_RMS - PECOVASA - REDALSA - RENFE IYM - SIDERÚRGICA REQUENA - TALGO - TRAMESA
Función 2 Desarrollo del mantenimiento	- ADIF - APPFI - CAF - GMF_RMS - REDALSA - RENFE IYM - SIDERÚRGICA REQUENA - TALGO - TRAMESA



FUNCIÓN EEM CERTIFICADA	ENTIDAD ENCARGADA DE MANTENIMIENTO
Función 3 Gestión del mantenimiento de la flota	- ADIF - APPFI - CAF - GMF_RMS - PECOVASA - REDALSA - RENFE IYM - SIDERÚRGICA REQUENA - TALGO - TRAMESA
Función 4 Ejecución del mantenimiento	- APPFI - BTREN - CAF - IRVIA - REDALSA - RENFE IYM - SIDERÚRGICA REQUENA - TALGO

Se han **actualizado 8 certificados**:

FUNCIÓN EEM CERTIFICADA	ENTIDAD ENCARGADA DE MANTENIMIENTO
Función 1 EEM	- ACTREN - COPASA
Función 2 Desarrollo del mantenimiento	- ACTREN - COPASA
Función 3 Gestión del mantenimiento de la flota	- ACTREN - COPASA
Función 4 Ejecución del mantenimiento	- ACTREN - HITACHI

No se ha **suspendido o revocado ningún certificado** durante el año 2025.

6.4. MAQUINISTAS Y RESTO DE PERSONAL FERROVIARIO

6.4.1. Licencias de maquinistas

En el año 2025 se ha continuado con la organización de los exámenes para aspirantes a maquinistas. Ha finalizado el proceso de la convocatoria de septiembre de 2024 y se han llevado a cabo dos nuevas convocatorias oficiales, en febrero y septiembre, estando prevista la finalización de esta última en los primeros meses de 2026.

Del total de 1.775 aspirantes presentados, superaron las pruebas 698, para los cuales la AESF emitió las correspondientes licencias de conducción y los diplomas acreditativos de los conocimientos troncales de los certificados B, que permiten la conducción de trenes de viajeros y mercancías por toda la RFIG.

En total, en 2025 se han emitido 759 licencias nuevas y 136 licencias por canje de títulos, a la empresa RENFE Viajeros, quedando el proceso de canje prácticamente finalizado.

En 2025 se han suspendido 2 licencias como resultado de expedientes sancionadores tramitados por la AESF.

Las primeras renovaciones se han producido en octubre de 2025, por cumplirse los 10 años de emisión de las primeras Licencias que se emitieron por la AESF.

6.4.2. Autorización de cursos de formación de maquinistas

En el año 2025 se autorizaron un total de 54 cursos de maquinistas, con una oferta formativa global de 1.438 matrículas. El número de alumnos que comenzaron su formación de maquinistas durante el año 2025 fue de 669 (de cursos autorizados a finales de 2024 y en 2025, pero que comenzaron este último año).

6.4.3. Homologación de centros de personal ferroviario: centros de formación y de reconocimiento psicofísico

A 31 de diciembre de 2025 había 23 **centros homologados de formación** de personal ferroviario. Se han tramitado 4 renovaciones de centros de formación cuya validez expiraba.

En 2025 se han tramitado 72 expedientes de modificación del personal formador, 15 expedientes de autorizaciones de nuevas instalaciones, 2 de modificación del alcance de la homologación y 2 expedientes por otro tipo de comunicaciones con relación a la variación de datos.

Respecto a los **centros médicos homologados de reconocimiento psicofísico de personal ferroviario**, al finalizar el periodo objeto del informe hay 25 centros. Durante 2025 se ha producido la renovación de la homologación de 4 de ellos, cuya validez expiraba.

Además, se han tramitado 46 expedientes de modificación del personal homologado, 3 de nuevas instalaciones y 3 por otras comunicaciones de variación de datos. Asimismo, se ha dado de baja la homologación de un centro.



6.5. OTRO TIPO DE AUTORIZACIONES Y CERTIFICACIONES

Además de las autorizaciones / certificaciones indicadas en apartados anteriores, la AESF tiene entre sus competencias la emisión de los certificados que se especifican en los apartados siguientes.

6.5.1. Autorización de puesta en servicio de líneas

A continuación, se recogen los expedientes de autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos (AES) y de autorización de puesta en servicio de líneas, tramos, estaciones y terminales (APS) tramitados durante el año 2025:

AES/APS AÑO 2025	Subsistemas estructurales
AES del subsistema Infraestructura en la margen izquierda del Puerto de Avilés	INF
AES del subsistema CMS con motivo de la supresión del bloqueo telefónico en el tramo Ferrol-Ortigueira	CMS
AES del subsistema CMS con motivo de la supresión del bloqueo telefónico en el tramo Humanes-Monfragüe	CMS
AES del subsistema Energía con motivo de la instalación de la Subestación de As Portas	ENE
APS/AES de la vía 1 del Bypass de Mérida Vía 1 y del Ramal Norte de Mérida	INF ENE CMS
APS/AES del Soterramiento de Langreo	INF ENE CMS
APS/AES del nuevo acceso ferroviario al Muelle Norte del Puerto Gijón	INF
APS/AES de la Estación de Santiago de Compostela	INF ENE
AES del subsistema Energía en el tramo Aranguren-Carranza	ENE
AES del subsistema Energía en el tramo Badajoz-Frontera Portuguesa	ENE

AES/APS AÑO 2025	Subsistemas estructurales
APS/AES de la nueva estación de Albal	INF ENE
AES del subsistema Infraestructura con motivo de la nueva playa de vías entre el Muelle Poniente y el Muelle Costa en el Puerto de Valencia	INF
APS/AES de la Estación de La Sagrera (Fase 3B)	INF ENE CMS
APS/AES de la Estación de Salou-Port Aventura	INF CMS
AES del subsistema CMS con motivo de la implantación de BAB en el tramo Manresa-Terrassa	CMS
APS/AES de la Plataforma multimodal de La Llagosta (Barcelona)	INF ENE CMS
AES de los subsistemas Infraestructura y Energía en la Terminal Príncipe Felipe del Puerto de Valencia	INF ENE
AES de los subsistemas infraestructura, energía y CMS con motivo de la Integración AV en Valencia (Fase 1N)	INF ENE CMS
APS/AES del ramal de conexión de la LAV Madrid-Levante con la LAV Madrid-Sevilla	INF ENE CMS
AES del subsistema CMS con motivo de la implantación de CTC en el Puerto de Barcelona	CMS

Asimismo, se han llevado a cabo las siguientes actividades en fases previas de los procesos de autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos (AES) y de autorización de puesta en servicio de líneas, tramos, estaciones y terminales (APS):

ACTIVIDAD	Nº EXPEDIENTES
Tramitación de comunicaciones previas	108
Tramitación de solicitudes de no aplicación de ETIs	10
Notificaciones de proyectos antes de su aprobación	247
Actualización de estado de puntos pendientes y cumplimiento de condicionados	12

6.5.2. Exámenes de consejeros de seguridad

La AESF tiene las competencias sobre el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. En el ejercicio de estas competencias, es autoridad competente para otorgar los certificados de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

Durante 2025 se realizaron los exámenes correspondientes a dos convocatorias para la obtención del certificado, a las cuales se presentaron un total de 54 aspirantes. De ellos, 30 superaron las pruebas.

6.6. CONTACTOS CON OTRAS ANS¹⁹

Durante 2025, los contactos con otras ANS motivados por la emisión de certificados de seguridad han tenido diversos ámbitos en función de los certificados de seguridad solicitados, aunque en todos los casos la entidad certificadora de la seguridad fue la ERA.

El primer expediente en el que se ha producido la coordinación es el de la empresa ferroviaria Medway. Este expediente, iniciado en el año 2024, corresponde con la renovación para el ámbito de operación de España y Portugal y con una ampliación a Francia, por lo que ha sido necesario la participación de la ERA y de las autoridades de estos tres países. La tramitación de este expediente ha sido un proceso complejo que ha requerido varias prórrogas.

El segundo proceso de evaluación internacional en el que ha participado la AESF ha sido el de renovación de SNCF Voyageurs, correspondiente a la circulación hasta las secciones frontera franco-españolas de Portbou y Figueras. El proceso de evaluación, coordinado por la ERA, se ha realizado según lo establecido en los acuerdos.

En el contexto de estos trabajos, en relación con certificados de seguridad fronterizos, la AESF ha tenido un papel activo junto con las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras implicados, EPSF e IMT-ANSF (autoridades nacionales de Francia y Portugal, respectivamente) para buscar soluciones que permitieran resolver la problemática del conocimiento del idioma por los maquinistas en las secciones frontera.

Por último, a finales de 2025 se encontraba en curso el proceso de evaluación de la ampliación del certificado de seguridad único a un ámbito mayor dentro de Portugal de la empresa Continental Rail. De igual modo que en los casos anteriores, dado que su ámbito operativo abarca España y Portugal, la entidad certificadora de la seguridad fue la ERA, participando IMT-ANSF y la AESF como evaluadores de la parte nacional respectiva. El proceso se ha realizado según lo establecido en los acuerdos, con la colaboración de las entidades de evaluación y el solicitante.

¹⁹ Véase el apartado 7.3 para más información sobre actividades conjuntas de la AESF con IMT-ANSF y EPSF relacionadas con la supervisión.

Por su parte, en el apartado 6.1.2 también hay información relacionada con las relaciones de AESF con otras autoridades emisoras de certificados de seguridad de Francia o Portugal, y especialmente, con la ERA.



6.7. INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE LA ANS Y LOS AGENTES DEL SECTOR FERROVIARIO. DIFUSIÓN Y DIVULGACIÓN

La **difusión** es una de las mejores herramientas para fomentar la cultura de seguridad en el sector. La AESF considera que la **divulgación** es un mecanismo muy eficaz para lograr a medio plazo el cumplimiento de la normativa y de los procesos de autorización y supervisión.

Para ello, a lo largo del año 2025 se han realizado, entre otras, las siguientes actividades:

- **Publicación de notas de prensa y noticias en la web.** Durante 2025 se publicaron 36 noticias en la web. Adicionalmente, se realizaron comunicaciones al sector a través de diferentes listas de distribución de correo electrónico.
- **Difusión de las novedades normativas y recomendaciones de la AESF.** Cualquier cambio normativo o recomendación emitida por la AESF es enviada por email a todas las empresas ferroviarias para su conocimiento y consideración.
- **Difusión de publicaciones de interés en el sector ferroviario,** a través de un buzón de distribución que cuenta con más de un millar de abonados al servicio.
- **Emisión de recomendaciones técnicas y guías.** Las recomendaciones técnicas son un medio eficaz para facilitar la interpretación y aplicación de algunas normas en el sector. El objetivo de las guías es facilitar la tramitación de procesos frente a la AESF.

Durante el año 2025, la AESF emitió las siguientes recomendaciones dirigidas a distintos actores del sector ferroviario:

- Recomendación Técnica 1/2025 de la AESF sobre verificaciones técnicas de seguridad de la rodadura de los vehículos ferroviarios.
- Recomendación Técnica 2/2025 de la AESF sobre instalación de ERTMS en líneas con bloqueo automático.
- Recomendación Técnica 3/2025 sobre trazabilidad de los expedientes psicofísicos.
- **Emisión de notas técnicas.** Las notas técnicas, publicadas en la web de la AESF, permiten difundir de manera general la respuesta a las dudas técnicas planteadas por el sector.
 - NT-03/2024 Nota técnica relativa a la metodología para el cálculo del gálipo del pantógrafo (versión 2).
 - NT-01/2025 Nota técnica relativa al reconocimiento mutuo de la evaluación independiente de la normativa CENELEC como medio adecuado para el cumplimiento del Anexo I del Reglamento (UE) 402/2013.
 - NT-02/2025 Procedimiento para el empleo de material rodante auxiliar sin autorización de puesta en el mercado para trabajos en tramos de la RFIG
 - NT-03/2025 Freno de inmovilización y compatibilidad con la ruta.



- **Difusión de alertas de seguridad** recibidas a través de los sistemas establecidos por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o a través de otras entidades.
- Actualización continua de la **página web** de la AESF. La web se está consolidando como una referencia actualizada de normativa ferroviaria en el sector. Se han realizado acciones como la actualización del listado de organismos, incorporación de nuevas normas o la inclusión de nuevos trámites a través de la Sede Electrónica.
- **Atención a los ciudadanos y las organizaciones del sector:** resolución de consultas, dudas o denuncias, recibidas tanto a través de escritos o consultas a través de los buzones de la web.

A través del BUZÓN DE LA WEB DE LA AESF, en el ejercicio 2025 se han recibido 676 consultas (un 6,4% más que en 2024), de las que, a 31 de diciembre, estaban contestadas 482.

En términos generales, las consultas han tenido por objeto temas relacionados con la formación de maquinistas (28%), normativa del sector ferroviario (19%), personal ferroviario (10%), material ferroviario (2%), consejeros de seguridad (2%), expedientes sancionadores (3%), pago de tasas (3%), centros de reconocimiento médico (1%), recursos (1%), centros de formación (1%) y consultas diversas no relacionadas con grupos de actividad (30 %).

En cuanto al tiempo de respuesta, las consultas más comunes son atendidas de manera inmediata y las que requieren recopilación de información o presentan mayor complejidad han requerido plazos más dilatados. El plazo medio de respuesta ha sido de dos días.

En otros buzones de la AESF también se han resuelto dudas y consultas sobre aspectos más concreto, por ejemplo, las recibidas en el «Buzón de mercancías peligrosas por ferrocarril», planteadas por ciudadanos, consejeros de seguridad, empresas y otras administraciones; en el «Buzón de personal ferroviario», en el que se reciben consultas del personal ferroviario de seguridad y los centros de formación o médicos; en el «Buzón de material», donde se plantean consultas especialmente relacionadas con los trámites para el registro de vehículos; en el «Buzón de mantenimiento», planteadas por entidades encargadas de mantenimiento y otras organizaciones que realizan funciones de mantenimiento de vehículos ferroviarios; o en el «Buzón de administración», donde se reciben consultas sobre expedientes sancionadores o contratación.

- **Intercambio de información con otras ANS:** a través de la red de Autoridades Nacionales de Seguridad, se produce el intercambio de información sobre consultas propias surgidas por estos organismos relativos a su actividad diaria. Del mismo modo, se participa en las reuniones propias de este grupo, así como en seminarios específicos.



Durante 2025 se prosiguieron con las reuniones presenciales de la **Mesa de Intercambio de Experiencias**, con las dos jornadas anuales, que son un punto de encuentro de todo el sector.

Como muestra del compromiso de la AESF con la formación, durante 2025 se ha proseguido con el curso **«Especialista en seguridad operacional»** en la Universidad Carlos III de Madrid, pionero en España, organizado por la AESF, junto con Ineco, ADIF y RENFE. En él, la AESF ha participado en la coordinación de los programas, en el diseño del curso y en la impartición de algunos módulos.

También en 2025 se ha organizado la segunda edición del curso de **«Especialización sobre instalaciones de seguridad»**, impartido por la Universidad Politécnica de Madrid con la colaboración de ADIF, CEDEX, Ineco y Metro de Madrid.

Por otro lado, la AESF sigue participando **en diferentes foros para la formación de profesionales y actividades divulgativas de otras entidades:**

- Curso de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos (máster) de la ETS ICCP Universidad Politécnica de Madrid.
- Mesa Redonda sobre diseño seguro, en cooperación con la Universidad Carlos III de Madrid.

La AESF tiene una relación muy estrecha con los agentes del sector, con los que tiene **reuniones y contactos** en el día a día, para orientarles en sus trámites o en la aplicación de la normativa.

Además de las relaciones individualizadas, la AESF continúa con la consolidación de las **reuniones de retorno de experiencia**, entre empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y representantes de los trabajadores.

En 2025 se da el primer paso de una campaña de publicidad institucional sobre “Comportamiento Seguro en entornos ferroviarios”, mediante la realización de la creatividad, diseño y producción. La difusión de la campaña, que requiere la compra de los espacios publicitarios, no ha llegado a realizarse en 2025.



7. SUPERVISIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

7.1. ESTRATEGIA, PLAN, PROCEDIMIENTOS Y TOMA DE DECISIONES

7.1.1. Niveles de la supervisión del sistema

Los agentes afectados directamente por la actividad de supervisión de la AESF son:

- administradores de infraestructuras,
- empresas ferroviarias,
- candidatos distintos de empresas ferroviarias,
- centros homologados de formación de personal ferroviario,
- centros homologados de reconocimiento médico de personal ferroviario,
- centros de mantenimiento de material rodante,
- entidades encargadas de mantenimiento de material rodante y entidades certificadas para las funciones delegables de mantenimiento,
- explotadores de instalaciones de servicio y otros prestadores de servicios,
- personal ferroviario que realice actividades relacionadas con la seguridad.

Con el objetivo de garantizar el cumplimiento de los objetivos de seguridad, la supervisión de la correcta aplicación del marco normativo en materia de seguridad por los diferentes agentes responsables se puede llevar a cabo en diferentes niveles:



- a) **Directamente a través del seguimiento que la AESF realizará de los agentes que requieren una autorización, certificado u homologación para el ejercicio de su actividad**, y en particular, de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras.

Como resultado del control de la AESF sobre la vigilancia que cada actor realiza de la seguridad de sus actividades, se podrán detectar áreas de mejoras, solicitar la ejecución de medidas correctivas o incluso, imponer sanciones administrativas conforme a lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario (multas, suspensiones o revocación de autorizaciones).

En este nivel de supervisión, las acciones que pueden realizarse son, entre otras:

- Auditorías generales o parciales de aplicación del SGS (en empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras) o del Sistema de Gestión del Mantenimiento en entidades encargadas de mantenimiento certificadas.
- Inspecciones y auditorías al cumplimiento de las condiciones de homologación de los diferentes tipos de centros.
- Auditorías parciales o peticiones puntuales de información sobre cuestiones concretas a los actores del sistema.
- Acompañamientos a las actividades de vigilancia interna o de otro tipo de las entidades.
- Inspecciones in situ.
- Seguimiento del cumplimiento de condicionados de autorizaciones, certificados y homologaciones.

- b) **Indirectamente, mediante el seguimiento global de la seguridad en la red**, que permite detectar desviaciones en el desempeño de los agentes del sector.

El conocimiento de tendencias en el sector permite comprobar si el desempeño de un determinado agente está en la línea media del resto de actores, así como detectar aspectos en los que el sector debe mejorar y, por tanto, deben intensificarse las acciones de supervisión.

En este nivel de supervisión, las acciones que pueden realizarse son, entre otras:

- Seguimiento de los indicadores estadísticos de accidentalidad/incidentalidad en la red.
- Revisión de los informes anuales de seguridad de las entidades del sector.
- Seguimiento del cumplimiento de recomendaciones de seguridad.
- Seguimiento de denuncias.

- c) **También de manera indirecta, en relación con los diferentes elementos que constituyen el sistema: material rodante, personal, infraestructura.**

En este nivel de supervisión, las acciones que pueden realizarse son, entre otras:

- Inspecciones in situ sobre infraestructuras, material, personal o actividades operativas.
- Visitas informativas.
- Seguimiento en la puesta en servicio de líneas.

Este nivel de seguimiento de elementos concretos, a modo de muestreo, permite verificar el grado de aplicación de los procedimientos.

7.1.2. Planificación de la supervisión de los actores del sistema ferroviario. Objetivos y criterios.

De acuerdo con lo establecido en el RDSOIF, la AESF debe disponer de una estrategia de supervisión en la que recoja cómo orientará sus actividades, especificando las áreas de riesgo en las que centrará sus prioridades de supervisión.

Los principios y criterios de la AESF para el establecimiento y planificación de sus actividades de supervisión se recogen en su **Estrategia de Supervisión**, disponible en la web²⁰. A partir de esa estrategia, y del **Plan Plurianual 2024-2026**, se aprueba el **plan de acción anual**, que cada año incorpora un capítulo específico de supervisión, en función de los recursos disponibles, relativo a:

- Acciones de supervisión previstas sobre cada elemento, tanto en número como en tipología.
- Prioridades aplicables para concretar las acciones de supervisión durante ese año y áreas en las que la AESF hará hincapié por considerar más relevantes, justificando los motivos que ha usado la AESF para llegar a esas conclusiones.

²⁰https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/estrategia_supervision_aesf_2021_v3_web.pdf



A la vista de los años anteriores, y teniendo en cuenta el enfoque a riesgos que debe dirigir esta actividad, las prioridades de supervisión durante 2025, fijadas en el capítulo correspondiente del **Plan de Acción 2025**, han sido las siguientes:

- La comprobación de la correcta aplicación y efectividad de los procedimientos de los SGS, profundizando en su supervisión in situ.
- La comprobación de la madurez de los sistemas de gestión de empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y entidades encargadas de mantenimiento.
- La verificación de la correcta aplicación de los Métodos Comunes de Seguridad. En particular se centrará en madurez en la aplicación de los Reglamentos (UE) 402/2013 y 1078/2012. El seguimiento de las acciones derivadas de acciones de supervisión de años anteriores, como los planes de acción puestos en marcha por las entidades tras inspecciones de la AESF.
- El seguimiento y supervisión sobre servicios novedosos o nuevos operadores, ya sean de viajeros, mercancías o las nuevas empresas especializadas a la realización de trenes de trabajos en el mantenimiento y construcción que se están incorporando al sistema ferroviario.
- El cumplimiento de la normativa en cuanto a tiempos máximos de conducción, jornadas laborales y descanso del personal, teniendo en cuenta la repercusión que pueden tener estos aspectos sobre el desempeño correcto de sus cometidos.
- La supervisión de que la formación se realiza adecuadamente y que el personal que ejecuta las actividades dispone de las habilitaciones pertinentes.
- La verificación de los procesos operativos de preparación del tren y su documentación (procedimientos de compatibilidad tren-ruta) o de verificaciones previas a la marcha (inspecciones previas, operaciones terminadas en andenes, etc.)
- La adaptación de los SGS de empresas y administradores a la ETI OPE.
- El análisis de las responsabilidades en las interfaces entre empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras en la explotación de estaciones, especialmente cuando estas no son gestionadas directamente por los administradores.
- La actividad en las secciones fronterizas y en los servicios internacionales.
- La actividad de los centros de gestión de las empresas ferroviarias y su interfaz con los administradores de infraestructuras.
- La distribución de responsabilidades en los acuerdos contractuales de empresas ferroviarias con diferentes actores, especialmente de los acuerdos entre empresas en los entornos fronterizos o en la realización de actividades para el mantenimiento y construcción de infraestructuras: SGS que ampara la circulación, habilitación del personal y gestión de los vehículos y cargamentos.
- La definición y aplicación de los protocolos de emergencias o de contingencias, analizando también los protocolos de comunicaciones establecidos entre los agentes del sector.
- La verificación de que las empresas llevan a cabo actividades de vigilancia interna efectivas (controles de consumo de alcohol y drogas, análisis de registradores...).



- Los aspectos que pueden influir en la reducción de los precursores de accidentes cuya evolución está siendo más desfavorable (rebases de señal o precursores relacionados con el mantenimiento de la infraestructura).
- El seguimiento de medidas técnicas relacionadas con algunos de los sucesos más destacados de los últimos meses: mantenimiento de los bloques de freno, incidencias en la catenaria, incendios, apertura de puertas y mantenimiento de elementos de la infraestructura.
- La realización de campañas de inspección sobre anomalías frecuentes detectadas en la inspección in situ de la AESF: defectos en la banda de rodadura, estado de zapatas de frenos y colocación de ganchos de tracción.
- El liderazgo en el fomento de la cultura de la seguridad y la implantación de las cuestiones relativas al FHO en todos los niveles de las empresas.
- La verificación del cumplimiento de las recomendaciones de seguridad emitidas por la CIAF o de recomendaciones técnicas de la AESF. Por ejemplo, mantenimiento de bloques de freno, de pantógrafos de las unidades eléctricas por su incidencia en la catenaria, medidas implementadas por las EF para evitar el riesgo de apertura en marcha de puertas. La verificación de que los informes anuales de los diferentes actores (empresas, administradores, entidades encargadas de mantenimiento...) cumplen con lo indicado en la normativa.
- Seguimiento de procesos de adaptación de los Planes de Autoprotección en túneles y estaciones, que seguían los criterios del RD 393/2007 (Norma Básica de Autoprotección), derogada con la entrada en vigor del Real Decreto 524/2023, que aprueba la nueva Norma Básica de Protección Civil.

A partir de ese Plan de Acción anual, se han establecido **programas y previsiones de supervisión** a los diferentes actores del sector (empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, entidades encargadas de mantenimiento, centros homologados médicos y de formación, etc.) con la motivación y la estimación de las entidades que previsiblemente serían supervisadas.

En particular, para definir las acciones concretas de estos programas de supervisión se ha tenido en cuenta el **análisis en materia de seguridad de las empresas ferroviarias** y su comparación con el global del sistema, a partir de datos como la previsión de tráfico, la situación de sus certificados de seguridad, las acciones previas de supervisión así como sus resultados y seguimiento, los niveles de accidentalidad detectados, el grado de madurez percibido de sus SGS, las recomendaciones de seguridad emitidas por la CIAF o las denuncias y consultas recibidas.

Los programas de supervisión para cada tipo de actor fueron objeto de revisión periódica y seguimiento por cada unidad responsable de la AESF y, en su caso, en las reuniones de coordinación de acciones de supervisión.

7.1.3. Procedimientos de supervisión y toma de decisiones de la AESF

De acuerdo con el método común de seguridad de supervisión, la AESF ha recogido los criterios aplicados durante la supervisión, el modo de gestionar los hallazgos detectados y sus posibles herramientas para reforzar el cumplimiento del marco reglamentario en la «Guía de criterios para la toma de decisiones en materia de supervisión. O-06.02-02-GU-01»²¹, aprobada en 2021, y que adapta al ordenamiento español, lo indicado en el documento «Enforcement Management Model» de la ERA.

7.2. ACCIONES DE SUPERVISIÓN REALIZADAS DURANTE 2025

A continuación, se incluye el resumen de las actividades realizadas o en ejecución del plan de supervisión de la AESF para el año 2025.

		EJECUTADO 2025
ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS	Auditorías totales o parciales de los sistemas de gestión de la seguridad	19 ²²
	Análisis de informes anuales	3
	Inspecciones, visitas y acompañamientos	72
	Autoridades portuarias: auditorías totales o parciales de sus sistemas de gestión de la seguridad	2
EMPRESAS FERROVIARIAS	Auditorías totales o parciales de los sistemas de gestión de la seguridad	31 ²³
	Auditorías parciales de aplicación de procedimientos relativos a mercancías peligrosas	1
	Auditorías generales a todas las empresas sobre un aspecto concreto (incluyen informe general de evaluación del sector e informes particularizados para cada empresa supervisada)	6
	Inspecciones in situ	464 ²⁴
	Análisis de informes anuales	25
	Inspecciones a centros de mantenimiento	140 ²⁵

²¹ Disponible en https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/o-06.02-02-gu-01_guia_toma_decisiones_supervision_web.pdf

²² Incluye acciones terminadas o en fase de ejecución durante 2025.

²³ De las 31 actuaciones indicadas, 8 de ellas se encontraba en curso a 31/12/2025.

²⁴ Durante 2025 se han realizado un total de 47 designaciones de inspección de la AESF, cada una de las cuales está integrada por un número variable de actuaciones de inspección a diferentes empresas ferroviarias, habitualmente a lo largo de una o dos jornadas.

²⁵ Se incluyen inspecciones a aquellos centros que hayan migrado al régimen del Reglamento 779/2019 que realizan la función «ejecución de mantenimiento», así como a los centros que todavía conservan el régimen conforme a la normativa anterior).

		EJECUTADO 2025
ENTIDADES ENCARGADAS DE MANTENIMIENTO	Auditorías	69
CENTROS DE FORMACIÓN	Inspecciones anuales y de renovación	20
CENTROS MÉDICOS	Inspecciones anuales y de renovación	22

7.2.1. Supervisión sobre el sistema global

Durante el año 2025 se han realizado actividades de supervisión sobre el sistema ferroviario nacional a nivel global, tales como:

- Seguimiento periódico de la accidentalidad de la red y elaboración de boletines internos trimestrales con la información de las tendencias de los sucesos.
- Elaboración del informe anual de la AESF para su remisión a la ERA.
- Revisión de los informes anuales de seguridad de las entidades ferroviarias.
- Seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de seguridad emitidas por la CIAF o de las denuncias recibidas sobre aspectos de seguridad.

7.2.2. Supervisión a los administradores de infraestructuras

Durante el año 2025 se ha finalizado las siguientes actividades de supervisión de los SGS de administradores de infraestructuras sobre los siguientes aspectos:

- Actuaciones realizadas por RENFE Viajeros como gestor de Estaciones en las cercanías de núcleos urbanos.
- Cierre de puntos pendientes y cumplimiento de condicionados en los expedientes de puesta en servicio de líneas y entrada en servicio de subsistemas de años anteriores.
- Seguimiento y la vigilancia de la ejecución de los planes de actuación pendientes de implementar generados con motivo de acciones supervisoras finalizadas.
- Supervisión del funcionamiento del centro de control del tráfico ferroviario alguna autoridad portuaria

Al finalizar 2025 se encuentran en ejecución las acciones de supervisión relativas a:

- Registros de las actividades de vigilancia de ADIF y de ADIF-Alta Velocidad.
- Seguimiento del plan específico de la “D. G. Conservación y Mantenimiento de ADIF” para deformaciones de vía y roturas de carril en la red administrada por ADIF y ADIF-Alta Velocidad.

- Control de riesgos ligados a la explotación ferroviaria en la automatización de diferentes Puertos.
- Control de riesgos en la implantación de la vía de tres hilos en el Corredor Mediterráneo.
- Seguimiento y vigilancia de la ejecución de los planes de actuación pendientes de implementar generados con motivo de acciones supervisoras finalizadas.
- Criterios de diseño de túneles.
- Trabajos en vía.

Asimismo, se han realizado un total de 72 actividades de supervisión *in situ*: inspecciones, visitas informativas o acompañamientos.

7.2.3. Supervisión a las empresas ferroviarias

En relación con las empresas ferroviarias, durante 2025 se han finalizado o iniciado las siguientes auditorías:

- **31 «auditorías completas o parciales»**, incluyendo:
 - *Auditorías completas para la supervisión de la aplicación de los sistemas de gestión de seguridad de empresas ferroviarias.* En este caso se han completado las auditorías a los SGS de RENFE Mercancías y Transervi, y se ha iniciado la auditoría al SGS de RENFE Viajeros.
 - *Auditorías de seguimiento de acciones de supervisión, dentro del marco del procedimiento de renovación, ampliación o modificación del certificado de seguridad.* Dentro de este tipo de acción de supervisión, se enmarcan las auditorías realizadas a SNCF Voyageurs, CSP Logitren, Go Transport y RENFE Mercancías en sus procesos de renovación del certificado de seguridad único. Durante el 2025 se finalizaron las auditorías de este tipo realizadas a Ouigo y a Medway. A finales de 2025 se encontraba en curso la auditoría de seguimiento de la supervisión de FGC Rail, dado que sus procesos de evaluación se encontraban en curso en este periodo.
 - *Auditorías de supervisión parcial a empresas ferroviarias individuales por circunstancias específicas* (por ejemplo, centradas en el análisis de determinados contratos, la aplicación de los sistemas de gestión de seguridad, las acciones ejecutadas por las empresas cuando inician nuevas actividades o tráficos, o verificaciones del cumplimiento de los tiempos de conducción).

Para la comprobación de la aplicación del SGS a los nuevos tráficos se realizaron actividades de este tipo a Ouigo, ILSA, Alsa Ferrocarril y Low Cost Rail (esta última en curso a finales de 2025).

En el caso del análisis de los contratos que tienen establecidos algunas empresas, se realizaron auditorías a Ouigo, Redalsa y Captrain (esta última en curso a finales de 2025). Por último, se realizó una auditoría parcial específica sobre los tiempos de conducción a la empresa CEFSA.

- *Acciones de seguimiento de acciones de supervisión anteriores y para verificar el cumplimiento de aspectos pendientes o mejorables detectados durante el proceso de evaluación para la emisión de los certificados de seguridad. Dentro de este tipo, se realizaron o están en curso al finalizar 2025, catorce auditorías a las siguientes empresas ferroviarias: RENFE Viajeros, Alsa Ferrocarril, Low Cost Rail, Captrain, CEFSa, Continental Rail (dos auditorías de este tipo), Go Transport, CSP Logitren, Tracción Rail, Acciona Rail Service, Athos Rail, Convensa y Ferrovial Construcción.*
- **6 «auditorías transversales»**, auditorías parciales de aspectos específicos a todas las empresas ferroviarias en operación para comprobar su aplicación en varios ámbitos. Se obtiene así una imagen de cómo se aplica un determinado aspecto en todo el sector. Con más detalle, durante 2025:
 - Continuación de la actividad de supervisión transversal sobre los análisis que los agentes del sector realizan sobre los datos reportados por los *registradores jurídicos*.
- Se ha continuado con la actividad de supervisión transversal centrada en los *análisis de compatibilidad tren-ruta* que realizan las empresas ferroviarias, con el doble objetivo de analizar, por un lado, los procedimientos del SGS que definen el proceso de elaboración del análisis de compatibilidad del tren con la ruta, y por otro, la aplicación de este procedimiento y el cumplimiento de lo indicado en la ETI OPE sobre estos aspectos. A finales de 2025 se había ejecutado más del 95% de esta actividad.
- Se ha finalizado la actividad transversal con el objetivo de verificar la madurez de las empresas ferroviarias en lo que respecta a la *aplicación del MCS de riesgos* (Reglamento (UE) 402/2013). Esta auditoría se planteó con el doble objetivo de analizar la evolución en el sector en la aplicación y conocimiento del reglamento respecto a la auditoría transversal de riesgos realizada anteriormente; y por otro, el de realizar un análisis de diagnóstico para las empresas nuevas que han iniciado operación desde 2019 (fecha en la que se realizó la auditoría transversal de riesgos anterior).
 - Se ha iniciado una actividad transversal dirigida a todas *las empresas ferroviarias cuya actividad principal se centra en las labores del mantenimiento de la infraestructura y en los traslados de equipos y maquinaria a obra*. El objetivo es verificar la aplicación de los SGS para estas actividades específicas. A finales de este año se había ejecutado el 50% de esta actividad.
- Se ha iniciado también una auditoría transversal destinada a verificar el cumplimiento del *MCS de vigilancia* (Reglamento (UE) 1078/2012). Durante las acciones de supervisión realizadas en años anteriores, así como del conocimiento adquirido durante los procesos de evaluación, se observa que existe cierto grado de desconocimiento sobre este Reglamento, lo que dificulta su adecuada aplicación. Es por ello que se hace necesario conocer el estado general de aplicación y conocimiento a través de una acción de auditoría transversal, que servirá para detectar los puntos más relevantes en los que trabajar y prever acciones para mejorar la implantación de dicho reglamento.
- Se ha iniciado una auditoría transversal destinada al *análisis de los planes de contingencia y emergencia* que a día de hoy forman parte de los SGS de las empresas ferroviarias, con el objetivo de determinar si hay puntos de mejora que puedan facilitar la intervención,



coordinación y comunicación en caso de que se produzca un suceso al que debe hacer frente la empresa ferroviaria.

Además, durante el año 2025, mediante 47 designaciones de actuación de duración habitual de una o dos jornadas de inspección, se llevaron a cabo 464 **acciones de inspección in situ**. Cada una de estas inspecciones, centrada generalmente en un tren o composición de vehículos, puede abordar diferentes aspectos:

- Estado de los vehículos y su cargamento y de las mercancías peligrosas, en su caso.
- Dotación en cabina.
- Aspectos operativos, tales como la realización de operaciones terminadas en andenes de viajeros, inspecciones previas a la marcha, visibilidad en andenes, etc.
- Entrevistas al personal.
- Implantación de la cultura de la seguridad en las empresas ferroviarias en todos los niveles de la organización.
- Competencias y formación del personal que realiza tareas críticas de seguridad (personal de operaciones de tren, auxiliares de cabina o personal de la tripulación, entre otros).
- Aspectos específicos de la operativa en las secciones frontera.

De manera resumida por estos temas, se han inspeccionado:

- AC – Acompañamiento en cabina: 36
- CB – Comprobación documental y de equipamiento en cabina: 48
- OT – Operaciones terminadas en andenes: 35
- POT – Preparación de operaciones de tren: 37
- CG – Inspección en centros de gestión: 7
- SF – Sección frontera: 3
- TC – Tiempos de conducción: 44
- VE – Vehículos de mercancías: 126
- CA – Cargamentos: 97
- MP – Mercancías peligrosas: 31

Tras la realización de todas las actividades de supervisión, se emite un informe que se comparte con las empresas ferroviarias, para que estas realicen sus comentarios y alegaciones previamente a la emisión del informe definitivo. En caso de que los hallazgos detectados den lugar a no conformidades, se emplaza a las empresas ferroviarias a que presenten a la AESF un plan de acción para la subsanación de estas, cuyo seguimiento continuo realizará la autoridad nacional de seguridad. En el caso de que los hallazgos, por su gravedad, supongan un incumplimiento tipificado como infracción en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, la AESF está capacitada para incoar el correspondiente expediente sancionador.



A lo largo de la tramitación de los expedientes, las empresas tienen la posibilidad de presentar reclamaciones o recursos contra los informes de supervisión, lo cual no ha sucedido durante 2025.

Durante el año 2025 se ha mantenido el intercambio activo de información **con ADIF y ADIF-Alta Velocidad**. En este marco de colaboración, ambos administradores han compartido con la AESF la información derivada de los controles operativos e inspecciones realizados por su personal sobre las empresas ferroviarias en el ejercicio de sus competencias de policía de ferrocarriles. Como fruto de estas acciones se han identificado un total de 7 inspecciones en las que se ha encontrado alguna anomalía calificada como grave, que, en general, ha dado lugar a una solicitud a la empresa ferroviaria por parte de la AESF de las medidas previstas para minimizar la repetición de las anomalías observadas.

Como **principales conclusiones de la actividad de supervisión durante 2025**, en líneas generales se puede destacar que el sector continúa evolucionando positivamente en lo relativo al conocimiento y aplicación de la normativa reglamentaria. En particular, en lo que afecta al SGS se percibe una mayor madurez de las empresas ferroviarias en el conocimiento, revisión y aplicación de este. No obstante, se observan diferencias entre empresas, según el tamaño de la empresa, el tipo de operación que realizan y la experiencia que poseen.

Con algo más de detalle, los aspectos más relevantes sobre los que es necesario incidir en las futuras acciones de supervisión sobre las empresas ferroviarias son los siguientes:

- En lo relativo a la **implantación y mejora del SGS**, las empresas ferroviarias siguen progresando en la elaboración y difusión del SGS propio dentro de su empresa. No obstante, sigue siendo necesario incidir en esta labor de manera continuada, para que todo el personal relacionado con funciones de seguridad conozca y participe en la elaboración de los procedimientos de su SGS y, además, tenga la información de seguridad adecuada a su puesto y aplique convenientemente los procedimientos y realice un control efectivo de los riesgos. Además, se realizan un gran número de inspecciones operativas centradas en este asunto, con el objetivo de verificar que todos los niveles de la organización conocen y aplican adecuadamente el sistema de gestión de la seguridad

También se observa el esfuerzo de las propias empresas ferroviarias en ir mejorando los procedimientos del SGS, que se van adaptando mejor al tipo de actividad propia. Se han planteado acciones de supervisión específicas como la auditoría transversal a empresas ferroviarias dedicadas a las actividades de construcción y mantenimiento de la infraestructura, especialmente enfocadas en la revisión y adaptación de su SGS a este tipo de actividad.

Aun así, en el año 2025 respecto a algunas empresas que iniciaron la operación hace algunos años y que han sido sometidas a varias actividades de supervisión o incluso procesos de renovación, se ha observado que **los planes de acción y su cumplimiento no siempre están produciendo los resultados esperados en cuanto a evolución en los resultados de la empresa y la eficacia de las medidas propuestas**. Por eso, más que iniciar actividades de supervisión nuevas o reiterativas, es necesario hacer hincapié en la resolución de las cuestiones identificadas con anterioridad y

comprobar la efectividad de las medidas que la empresa ferroviaria implanta para su resolución. Esto lleva a que en 2026 **las actividades de supervisión deban ir enfocadas a conseguir que los planes de acción se cumplan y a garantizar una evolución y mejora continua**. Se plantea como prioridad un seguimiento exhaustivo de los planes de acción de las actividades de supervisión, así como de los puntos pendientes y residuales para supervisión extensivo a todas las empresas ferroviarias.

- En relación con los **sistemas de gestión de competencias**, se observa que progresivamente la formación es más completa y orientada a las funciones de seguridad. También, que dicha formación incluye e integra cada vez más contenido relacionado con el factor humano y organizacional, así como define puestos de expertos específicos en esta materia.

Sin embargo, dado que las dimensiones y madurez de las organizaciones es dispar, se siguen observando que todavía hay carencias en las estructuras encargadas de la gestión de la seguridad en algunas empresas que no siempre cuentan con los recursos óptimos en todos los niveles de la organización. Es necesario reforzar estos departamentos de seguridad, para mejorar su independencia respecto de las actividades operativas.

Durante el año 2026 se hará hincapié, tanto en la evaluación como en la supervisión, en verificar los análisis para la definición de las competencias para las tareas críticas de seguridad y en otros aspectos relativos a la definición específica de las competencias y la formación tanto inicial como continua.

- En cuanto a la **gestión de riesgos**, se detecta que las empresas ferroviarias han implantado en mayor medida el análisis de riesgos dentro de sus actividades diarias para los cambios relacionados con la seguridad que se producen en su operativa. Aun así, es necesario trabajar y reforzar conceptos base del Reglamento (UE) 402/2013, de los procedimientos de gestión de cambio y de gestión de riesgos, el tratamiento de los riesgos compartidos, así como en la herramienta básica que se deriva de los mismos como es el registro de peligros (ver apartado 8 de este Informe Anual).

A pesar de la mejora, sigue siendo necesario trasladar y hacer consciente a todo el personal que realiza tareas de seguridad de este enfoque a riesgos, y de que conozca con precisión cuáles son los principales riesgos asociados a su tarea.

Esto también aplica para la gestión de riesgos compartidos, en el que cada entidad debe ser responsable de su parte, pero además deberían realizar un seguimiento compartido de este control.

Durante 2026 se continuará manteniendo este ámbito en las actividades de supervisión, reforzándolo en inspecciones para verificar que todos los niveles organizativos son conscientes de los riesgos operativos asociados a su tarea.

- En cuanto a la **relación con terceros**, en los últimos años se ha observado que **cada vez en mayor medida las empresas ferroviarias recurren a contratos con terceros** (subcontratistas, prestadores de servicios, cesiones de personal o de material), lo que implica en primer lugar una afectación al SGS, así como a las actividades propias que las empresas ferroviarias como responsable debe realizar frente a este tercero. Esto supone un cambio de enfoque y de actividades de la empresa ferroviaria, que a través de los contratos o acuerdos de partenariado debe recoger los aspectos relativos a la seguridad acordados conforme a su propio sistema de seguridad. En muchas ocasiones, los acuerdos no son todo lo descriptivos que deberían ser ni recogen todos los aspectos de seguridad que deberían quedar regulados en él, y es por ello necesario incidir en la supervisión de estos aspectos a las empresas ferroviarias, tanto desde el punto de vista jurídico y documental como práctico.

El sector está realizando contratos específicos de distinta índole y tipo, como por ejemplo contratos entre empresas ferroviarias para compartir servicios, contratos para la prestación de servicios auxiliares o contratos y formación de UTE para la realización de servicios de mantenimiento. Esto provoca que, además del análisis global obtenido de una auditoría transversal de contratos, sea necesario realizar auditorías de tipo parcial específica a contratos concretos para supervisar más en profundidad el contenido de estos contratos y determinar si están lo suficientemente bien definidos desde el punto de vista de la seguridad.

Como esta gestión de los procedimientos del SGS que deben ser compartidos con terceros a partir de los correspondientes contratos o acuerdos, continúa siendo uno de los puntos más débiles, durante las acciones de supervisión de auditorías realizadas, se trató este aspecto de manera específica. Durante el año 2026 se continuará haciendo incidencia en estos aspectos durante las acciones de supervisión, realizando incluso acciones específicas para verificar el cumplimiento de estos aspectos.

- Respecto a la **vigilancia interna** se han observado numerosos puntos de mejora. Se detecta que el proceso definido en la documentación normativa no siempre es comprendido adecuadamente a nivel teórico y, por lo tanto, su puesta en práctica resulta complicada. Los puntos mejorables son, sobre todo, relativos a la relación entre el proceso de vigilancia y el de riesgos y la vigilancia sobre las actividades encomendadas a terceras partes. Es necesario también reforzar los vínculos entre la parte práctica y de aplicación del Reglamento (UE) 1078/2012 con su definición a nivel de estrategia y política de seguridad. Por eso, durante el año 2026 se realizará una auditoría transversal encaminada a detectar las principales carencias y ver la evolución que se ha producido desde la anterior auditoría.
- Se ha observado que, pese a que algunos **procedimientos del SGS** están definidos acordes a los requisitos establecidos en la reglamentación, **su aplicación práctica es compleja para las empresas ferroviarias**. Por ejemplo, hay dificultades para la realización de un exhaustivo análisis de compatibilidad tren-ruta según lo establecido en la ETI OPE. Se prevé finalizar en 2026 la auditoría transversal sobre la realización de los procedimientos de compatibilidad del tren con la ruta con el fin de establecer



recomendaciones generales y particulares para facilitar la realización de este proceso complejo.

- Otro aspecto en el que seguir mejorando tiene que ver con los **planes de contingencia y emergencia en caso de incidentes en la red**. El Reglamento (UE) 2018/762 establece el requisito de los SGS de contar con protocolos de emergencia o de contingencia coordinados entre las empresas y los administradores. Aunque su existencia se verifica durante el proceso de evaluación del sistema de gestión de la seguridad, se ha observado que se debe seguir mejorando la coordinación y las comunicaciones entre los agentes en situaciones de crisis o de emergencia. Parece conveniente incidir primero en una definición adecuada de estos protocolos, así como en una difusión y formación eficiente de los mismos a todo el personal que pueda verse implicado en una situación de este tipo. Se prevé que en 2026 finalice la auditoría transversal iniciada el año anterior centrada en este ámbito.
- En cuanto a los **aspectos relacionados con el factor humano y la cultura de la seguridad**, se observa que las empresas ferroviarias, sobre todo las de mayor tamaño, están haciendo esfuerzos para integrar el factor humano en sus sistemas de gestión de la seguridad según lo establecido en el Reglamento (UE) 2018/762. Sin embargo, se trata de un campo más novedoso en el que requieren todavía más desarrollo, por lo que la supervisión tendrá que continuar incidiendo para que esté incluida e integrada dentro de todos los aspectos que conlleva la gestión de la seguridad. Respecto a la cultura de la seguridad, se observa que las empresas ferroviarias están interiorizado el concepto e integrado en sus sistemas de gestión de la seguridad a partir de la elaboración de las correspondientes estrategias, especialmente en el caso de las empresas de mayor tamaño.

En los últimos años se han reforzado estos aspectos en la supervisión a las empresas ferroviarias, tanto a nivel de análisis del liderazgo como en la estructura operativa de las empresas que trabajan directamente sobre el terreno. Es decir, se ha supervisado el conocimiento e implantación de la cultura de la seguridad y del factor humano en varios niveles de las estructuras empresariales (*top-down*) y por ello se hace necesario incidir en la implantación en todos los niveles de la empresa y particularizar esta supervisión para cada una de ellas, a partir de la identificación de las áreas de mejora de cada empresa partiendo de los datos de supervisión anteriores y empleando el modelo de cultura de la seguridad elaborado por la ERA para definir los ámbitos específicos de esta acción de supervisión.

- Durante el 2025 **las empresas ferroviarias han continuado con su expansión operativa iniciando** nuevos servicios en empresas tanto de viajeros como de mercancías, e incluso en empresas que inician nuevo tipo de servicios. Por ello se estima necesario incluir en 2026 actividades parciales específicas de supervisión que verifiquen la idoneidad en la aplicación del SGS en los nuevos servicios y tipos de actividad.
- Dado el alto número de **empresas cuyo ámbito de actividad específico se limita a las operaciones de mantenimiento de la infraestructura y del transporte de materiales a las obras de construcción** que han iniciado la operación en los últimos años, es necesario supervisar de forma particular y específica su actividad a través de acciones

de auditoría e inspección. En 2026 se continuará desarrollando la actividad de supervisión transversal que cubra a todas las empresas con este ámbito operativo y que permita verificar que la implantación y aplicación de su sistema de gestión es correcto y efecto. Y, también, se iniciarán las inspecciones específicas a estas actividades, especialmente difícil de realizar debido a la imprevisibilidad de los tráficos que realizan.

- Durante 2025 se ha continuado con las **acciones de supervisión in situ** para verificar el cumplimiento de los procedimientos operativos, principalmente en lo que respecta a las operaciones previas a la salida del tren e instrucciones complementarias. Se observa la necesidad de continuar con el despliegue de inspecciones por toda la RFIG y para todo tipo de servicios (larga distancia, media distancia, regionales y cercanías) y operaciones. Esta actividad se considera esencial y prioritaria dentro de las acciones de supervisión a realizar.

7.2.4. Supervisión a entidades relacionadas con el mantenimiento de material rodante

En relación con las inspecciones realizadas a **centros de mantenimiento** (función 4), en 2025 se han realizado 140 inspecciones.

En relación con las auditorías e inspecciones realizadas a EEM y entidades certificadas de funciones externalizables (funciones 2 y 3), se han realizado 69 supervisiones, al margen de las realizadas dentro de procesos de certificación de nuevas entidades, tal y como se muestra en el punto 6.3.

Las principales conclusiones que se extraen del proceso de supervisión realizado por la AESF son las siguientes:

- El número de organizaciones y certificados se encuentra ya muy estabilizado, tras la entrada en vigor del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que supuso un incremento en la demanda de numerosas organizaciones para la certificación de nuevas EEM y funciones de mantenimiento delegables, así como la adaptación de las ya existentes previamente certificadas conforme al Reglamento (UE) 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.º 653/2007.
- A pesar de las no conformidades detectadas por la AESF y las mejoras que puedan llevarse a cabo, la percepción es que las EEM y organizaciones que realizan funciones delegables siguen mejorando en cuanto a la implantación y aplicación de sus sistemas de gestión del mantenimiento, siendo más conscientes de sus funciones y responsabilidades, lo que contribuye positivamente a la madurez global del sistema.
- Muchas de las **no conformidades detectadas en la función de la gestión del mantenimiento** se siguen debiendo, principalmente, a defectos en la aplicación del Reglamento (UE) 402/2013 y en los procesos de gestión del riesgo, así como en la aplicación del Reglamento (UE) 1078/2012 (ver apartado 8 de este Informe Anual),

especialmente en lo que se refiere a la generación de registros y evidencias documentales de la correcta aplicación de ambos reglamentos. También se han identificado deficiencias en el establecimiento de indicadores y en el seguimiento de las acciones correctivas (incluyendo la evaluación de su eficacia).

- En general, también se han identificado algunas carencias en la gestión de las competencias del personal de las organizaciones, que se han ido mitigando con la implantación de sistemas de gestión de la competencia.
- Asimismo, se han observado algunas deficiencias en la gestión de los proveedores, al no verse adecuadamente reflejadas las funciones y responsabilidades de cada parte interesada mediante acuerdos contractuales.
- Por último, son reseñables los hallazgos relativos al informe anual de mantenimiento que las EEM deben elaborar, encontrándose en muchas ocasiones contenido con poca información o directamente omisión de su envío obligatorio a la AESF.
- **En cuanto a la función de desarrollo del mantenimiento**, los principales errores detectados se concentran en la identificación y definición de las tareas y componentes críticos de seguridad.
- **Por parte de la función de gestión del mantenimiento de la flota**, los defectos se agrupan en lo relativo a la notificación del retorno al servicio, tanto documentalmente hablando, como en la correcta definición de las competencias del personal que debe llevarlo a cabo.
- Para terminar, en lo referente a la **función de ejecución del mantenimiento**, se detectan fallos en cuanto a la gestión de la documentación, la cumplimentación de los registros de mantenimiento, el control inadecuado de materiales y equipos, el mantenimiento de las instalaciones, la emisión de la aptitud para el servicio y la gestión del almacén en los talleres.

7.2.5. Supervisión a centros relacionados con el personal ferroviario

Las inspecciones a los **centros homologados de formación de personal ferroviario** se realizan en virtud de lo establecido en el artículo 53 de la Orden FOM/2872/2010^[1], 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.

Durante el año 2025 se han realizado 19 inspecciones a centros homologados de formación, de las cuales 16 se enmarcan en actividades de supervisión vinculadas a la capacitación de los profesores, al cumplimiento de programas formativos, a la calidad de la enseñanza, etc., y 3 están relacionadas con procesos de renovación de homologaciones,

^[1] 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.



en los que se supervisa toda la documentación administrativa necesaria para el cumplimiento de las condiciones establecidas en la Orden FOM/2872/2010.

En general, las no conformidades más usuales han sido:

- Incumplimiento del artículo 51.3 de la Orden FOM 2872/2010, sobre la responsabilidad de la comprobación previa de los requisitos de acceso a la formación. Falta de certificados psicofísicos en el comienzo del curso, o falta de requisitos formativos mínimos de los alumnos.
- Falta de control por parte del centro de formación de los instructores de formación práctica de las prácticas de conducción que se desarrollan mediante acuerdos con otras empresas ferroviarias. En este sentido se evidencian también errores en la cartilla de prácticas lo que denota que la trazabilidad de la formación práctica, y por tanto la supervisión de esta parte de la formación, no es la adecuada.
- Falta de desarrollo de los programas formativos para los certificados de conducción, según lo dispuesto en el artículo 48.1.b de la Orden ministerial.

Así mismo, de todas las inspecciones han salido recomendaciones por parte del equipo inspector en las que se insta a los centros a mejorar la trazabilidad de la formación práctica a través de las cláusulas de los contratos con las empresas ferroviaria, elaboración de guías de buenas prácticas para cumplir por parte de los alumnos, planes de auditoría a la formación práctica, etc. También se les recomienda reforzar los mecanismos de control documental y trazabilidad de las acciones formativas, para asegurar la coherencia entre los contenidos impartidos y los hitos planificados, estableciendo procedimientos para detectar desviaciones del itinerario formativo aprobado. También se ha considerado importante recomendar la realización por parte de los formadores de cursos previos de formación pedagógica, especialmente dirigido a docentes con poca experiencia, con el objetivo de desarrollar competencias didácticas, garantizar una enseñanza eficaz y mejorar las habilidades profesionales de estos formadores.

Análogamente, también se han realizado actividades de inspección sobre los **centros de reconocimiento médico del personal ferroviario**, que también están regulados en la citada Orden FOM/2872/2010. Se han realizado 22 inspecciones anuales a centros médicos (de forma telemática y presencial, dependiendo del centro), de las cuales 20 están enmarcadas dentro de la supervisión de personal sanitario, procedimientos de calidad y expedientes psico médicos para garantizar el cumplimiento normativo en la realización de dichos reconocimientos, y 2 relacionados con procesos de renovación de la homologación, en las que también se audita el cumplimiento de las condiciones establecidas en la Orden FOM/2872/2010.

En lo relativo a la inspección de los centros médicos homologados, el objetivo de la AESF es realizar, al menos, una inspección anual a cada centro, de conformidad con lo previsto en los artículos 58.3 y 71.3 de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre. Durante las inspecciones llevadas a cabo en el periodo objeto del presente informe se ha prestado especial atención a la evaluación de los requisitos visuales del personal ferroviario, detectándose en numerosos casos que las pruebas realizadas eran incompletas o que no quedaban suficientemente acreditadas conforme a lo establecido en la citada Orden.

Asimismo, se han identificado deficiencias en la cumplimentación de documentos esenciales, como los consentimientos informados para la realización de pruebas de detección de alcohol y drogas o el modelo normalizado de autodeclaración de salud. Como consecuencia de ello, se ha incidido especialmente en la necesidad de mejorar los procedimientos de evaluación de la capacidad visual, garantizar la correcta aplicación de las fichas técnicas aprobadas por el Comité de Medicina y Psicología Ferroviaria y reforzar la trazabilidad de los expedientes, de forma que quede adecuadamente documentada la realización de todas las pruebas exigidas, los resultados obtenidos y la suficiencia de las mismas para sustentar la evaluación psicofísica efectuada.

Además de lo anterior, cuando un centro de formación o un centro de reconocimiento médico presenta una solicitud de ampliación de instalaciones, la AESF realiza una visita a dicho centro con carácter previo a la emisión de la resolución.

7.3. COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN CON OTRAS ANS

Además de las actividades indicadas en el apartado 6.6 se han llevado las siguientes acciones en colaboración con las autoridades nacionales de Portugal y de Francia (IMT-ANSF y EPSF, respectivamente):

■ IMT-ANSF

El trabajo de supervisión se fundamenta en el «*Acuerdo entre las ANS de Portugal y del Reino de España referente a la cooperación en materia de supervisión*», firmado el 26 de mayo de 2021. Este acuerdo establece la necesidad de realizar reuniones de coordinación entre ambas ANS en las que se trata sobre las acciones de supervisión a las empresas ferroviarias, así como otros asuntos, entre otros los relativos a la emisión de certificados de seguridad, la autorización de vehículos o incidentes.

En 2025 se mantuvieron dos reuniones de coordinación de la supervisión con IMT-ANSF. En la primera de ellas se pusieron en común las actividades de supervisión previstas para el año en curso y para las empresas con área de operación de ambos países, así como el retorno de experiencia y la puesta en común de los hallazgos detectados en acciones de supervisión anteriores. En la segunda, se realizó seguimiento de las acciones de supervisión en curso además de tratar sobre la colaboración y participación de ANSF como observadora en las acciones que desarrolle la AESF para las empresas compartidas.

Además, se han realizado actividades de supervisión por parte de cada autoridad (líder del proceso) en la que la otra era debidamente informada. La AESF realizó dos inspecciones en secciones frontera, en particular en Fuentes Oñoro y en Badajoz, de las cuales la ANSF fue debidamente informada. Del mismo modo, la ANSF informó adecuadamente de la inspección que realizó en Fuentes de Oñoro y sobre la auditoría que realizó a RENFE Mercancías. Además, la ANSF participó como observadora en el proceso de auditoría que la AESF realizó a Captrain ES.

Debe señalarse que existe una comunicación fluida entre ambas Autoridades Nacionales de Seguridad, de tal forma que los resultados de aquellas acciones de



supervisión a empresas que operan en ambos países para los que la otra autoridad actúa como observadora, siempre son comunicados y compartidos. Este es el caso de la información que remitió la ANSF sobre la suspensión de determinados vagones que podrían llegar a operar en España.

■ EPSF

Los trabajos de supervisión conjuntos se basan en lo establecido en el Anexo V centrado en la supervisión del «*Acuerdo entre las ANS de la República Francesa y del Reino de España sobre la cooperación en materia de seguridad operacional e interoperabilidad de las actividades ferroviarias*». Basándose en este acuerdo se han realizado dos reuniones de coordinación específicas sobre la supervisión de empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras transfronterizas:

- En la primera de ellas se pusieron en común los planes de supervisión de cada una de las autoridades para las empresas ferroviarias comunes, así como el calendario de supervisión para 2025. En esta reunión se compartieron los resultados de la supervisión realizada por ambas autoridades para las entidades que supervisan ambas. También se planteó la supervisión a realizar a nuevas empresas ferroviarias junto con otros asuntos como la definición de un protocolo de supervisión conjunta o propuestas de mejora a la hora de redactar informes de auditoría, entre otros.
- En la segunda reunión de coordinación de la supervisión se reportaron los resultados de las acciones de supervisión de cada autoridad respecto a las empresas con ámbito de operación conjunto, el seguimiento de dichas actividades de supervisión y la identificación de las empresas a supervisar en 2026. Además, se presentaron los planes de supervisión de cada autoridad para el año 2026 en el ámbito de las entidades a compartir, aunque en dicha fecha en el caso de la AESF este plan se encontraba en elaboración, por lo que se presenta una previsión en formato borrador. Se trataron además otros asuntos relacionados con el procedimiento de supervisión específico que tienen implantado cada autoridad para el acceso a instalaciones y las medidas que adoptan en estos ámbitos.

Por otra parte, la AESF realizó una inspección en Portbou a una empresa transfronteriza francesa, informando de ello convenientemente a EPSF.

De igual modo a lo indicado en las relaciones con la autoridad portuguesa, también existe una comunicación fluida con EPSF y se intercambian los resultados de las acciones de supervisión de empresas compartidas.



8. APLICACIÓN DE LOS MCS RELEVANTES POR PARTE DE LOS ACTORES DEL SECTOR

8.1. APLICACIÓN DEL MCS SOBRE EL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (REGLAMENTO (UE) 2018/762)

Todos los actores del sector español, tanto administradores de infraestructuras como empresas ferroviarias, están adaptadas ya al «Reglamento (UE) 2018/762 de la Comisión de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del SGS de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo», ya que en 2025 se cumple el ciclo de años de validez máxima de los certificados y autorizaciones de seguridad desde la entrada en vigor de dicho reglamento en España. Entran, por tanto, en, al menos, su segundo ciclo bajo dicho reglamento.

En cuanto a la aplicación de los MCS sobre el SGS, su comprensión y las dificultades que se ha observado se enfrenta el sector:

- En el caso de **empresas que ya disponen de un SGS y solicitan una renovación o ampliación**, aunque, de modo general, están demostrando cierta madurez en el conocimiento de los requisitos del reglamento, los puntos de mayor dificultad suelen estar ligados a aquellos que requieren la definición de estrategias que tiene integrarse a lo largo del SGS y en sus planes de acción, vinculándose a objetivos e indicadores. Por ejemplo, las estrategias de cultura de seguridad, de integración del factor humano o de vigilancia interna. Su incorporación a una visión empresarial de



más alto nivel, estableciendo mecanismos transversales de seguimiento en todos los procesos es un aspecto por mejorar. La definición de estas estrategias no siempre responde a diagnósticos previos estructurados.

También es compleja la identificación de riesgos específicos de factor humano, por la dificultad de ahondar en análisis que determinen las causas raíz más allá de un error humano. Esto va ligado en parte a la dificultad que se encuentra el sector para encontrar a personal con las competencias adecuadas en este ámbito o para dar la formación y capacitación adecuada.

Por otro lado, sigue siendo complicada la integración efectiva dentro de los sistemas de gestión de las terceras partes. Cada vez están apareciendo casuísticas diferentes que requieren de tratamiento a través de los SGS y de soluciones particulares en los acuerdos contractuales. Aunque las empresas van asumiendo que estos acuerdos forman parte de los sistemas de gestión y que deberían incorporar aspectos como la identificación, exportación o importación de los riesgos compartidos, el establecimiento de la vigilancia adecuada, la cualificación del personal o los procedimientos del SGS aplicables en la ejecución del acuerdo, todavía tienen dificultades para su materialización. Esto se puede deber principalmente a que estos terceros no tienen un nivel de implicación y conocimiento del sector ferroviario o incluso imponen vinculaciones comerciales que condicionan los acuerdos.

Por último, se sigue haciendo hincapié en la necesidad de dar mayor peso a los sistemas de gestión de competencias y su definición a partir de un enfoque a riesgos. Actualmente, estos se apoyan significativamente en el marco regulatorio actual, muy detallado, pero deben adaptarse a un contexto futuro de mayor desregulación y en el que los sistemas de gestión tendrán mayor peso.

- En cuanto a las **empresas que solicitan el certificado de seguridad por primera vez**, y teniendo en cuenta, además, que suelen ser empresas de pequeño tamaño con operación limitada, debe resaltarse que la principal dificultad que se observa en cuanto a la comprensión de este reglamento se enmarca en el dimensionamiento adecuado del sistema de gestión a su operativa. Los procedimientos que presentan están en general sobredimensionados y no adaptados al contexto, y por eso se les dan orientaciones y directrices para adaptarlo a su propio tamaño, operativa y objetivos. La comprensión y aplicación del abundante marco normativo requerido en el sector ferroviario es complejo especialmente en estructuras muy reducidas,
- En el caso de **empresas ferroviarias cuyo ámbito de operación es internacional**, la dificultad principal está en que conozcan adecuadamente el contexto nacional. Aunque existe un marco normativo armonizado, las particularidades propias, incluso el vocabulario, de cada sistema ferroviario hacen que la comprensión de los requisitos aplicables no sea sencilla y los sistemas de gestión no estén correctamente adaptados al contexto particular.

En el caso particular de empresas que solo operan en secciones fronterizas, se añade la dificultad de evidenciar el cumplimiento de los requisitos aplicables en un ámbito tan concreto y reducido y con operación singular, cuando sus procesos están enfocados a la totalidad de la red. Por tanto, parece mejorable la aplicación específica de los sistemas de gestión de la seguridad en estos ámbitos concretos de las secciones fronterizas.

- Por parte de la AESF como autoridad certificadora de la seguridad, también se aprecian dificultades a la hora de evaluar determinados requisitos. En particular, los requisitos de factores humanos o de cultura de seguridad tienen una componente transversal que debe ser tenida en cuenta en la evaluación de un número importante de requisitos del Reglamento (UE) 2018/762, no siendo sencillo en algunas ocasiones encontrar su reflejo en documentos concretos del SGS ya que, al afectar a múltiples requisitos, la normativa no puede concretar demasiado cómo verificarlos.
- En los procesos de evaluación se observa que ciertos requisitos de los SGS, según el Reglamento (UE) 2018/762, están formalmente cubiertos a nivel procedimental. Sin embargo, persisten dudas sobre si su materialización práctica refleja fielmente lo previsto en el marco teórico de los SGS. Un ejemplo de ello son los procedimientos relacionados con la compatibilidad tren-ruta.

Respecto de los tres **administradores de infraestructuras** de la RFIG (ADIF, ADIF-Alta Velocidad y LFP), la actuación más destacada en esta materia en 2025 ha sido la renovación de las correspondientes autorizaciones de seguridad, poniendo la AESF a disposición de los solicitantes una guía para orientarles en las solicitudes de renovación o revisión de sus autorizaciones de seguridad vigentes. En esta línea:

- Se ha impulsado el desarrollo de la Administración Electrónica para estos expedientes;
- Se ha ofrecido una visión más clara de cada una de las etapas del procedimiento de evaluación de una solicitud de autorización de seguridad; y
- Se ha puesto a disposición de los solicitantes unas tablas de trazabilidad exhaustivas donde se identifican todos los requisitos europeos y nacionales que serán evaluados durante los expedientes de solicitud de autorización de seguridad.

Además, durante 2025 se continuaron los contactos (compromisos previos) con los administradores de infraestructuras, para que los procesos de renovación que se produjeron en ese año se realizaran de forma eficaz.

También se ha avanzado en la supervisión de sus SGS, desarrollando las prioridades de supervisión para el año 2026 con base a los problemas residuales para supervisión identificados en las resoluciones de renovación del año 2020 y a la aplicación efectiva de los procedimientos de los SGS.

8.2. APLICACIÓN DEL MCS SOBRE EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DEL RIESGO (REGLAMENTO (UE) 402/2013)

8.2.1. Aplicación por los diferentes actores

El presente apartado da respuesta a la exigencia del artículo 18.2 del Reglamento (UE) 402/2013, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, que establece que *«todas las autoridades nacionales responsables de la seguridad darán cuenta, en el informe anual de seguridad mencionado en el artículo 18 de la Directiva 2004/49/CE, de la experiencia de los proponentes en la aplicación del presente Reglamento, y, en su caso, de su propia experiencia»*.

Dentro de las directrices para la emisión de los informes anuales de seguridad, la AESF solicita a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras que informen sobre la aplicación del Reglamento (UE) 402/2013, en virtud de los procedimientos de gestión de riesgos de sus SGS.

A través de los informes anuales, así como de los documentos aportados en diferentes expedientes o en la supervisión, las **empresas ferroviarias** han informado a la AESF de la aplicación de la metodología del reglamento a cambios técnicos (como modificación de vehículos) y otros cambios organizativos u operativos, en especial incorporación de nuevos servicios o cambios en el ámbito de sus certificados (ampliación a viajeros o al transporte mercancías peligrosas).

Del análisis de la información aportada en los IAS y por la experiencia obtenida con la evaluación y supervisión de sistemas de gestión de seguridad que lleva a cabo la AESF, se ha puesto de manifiesto que el sector sigue encontrando algunas dificultades en la aplicación del Reglamento (UE) 402/2013. La mayor parte de estas dificultades no son exclusivas del sector nacional y son similares a las expuestas por los informes de conclusiones de la experiencia de aplicación del reglamento en Europa, redactados por la ERA.

Se observa que, en general, la aplicación del MCS ante un cambio sí está interiorizado y se realiza de forma sistematizada, con algunas cuestiones a mejorar en algunos casos, aunque sigue siendo necesario insistir en la aplicación de este MCS cuando se trata de un cambio organizativo. Además de lo anterior, lo que resulta más dificultoso para las empresas ferroviarias es el planteamiento y definición inicial del registro de peligros para los nuevos operadores. Sobre todos estos y otros aspectos relacionados con este proceso, se ha planteado una acción de supervisión transversal específica.

Como principales conclusiones se observa que las empresas ferroviarias deben insistir en la comunicación de los riesgos al personal apropiado que debe aplicar las medias de mitigación. El control y la gestión de los riesgos con terceras partes (subcontratistas, empresas, etc.) debe garantizarse de forma más exhaustiva. También se ha detectado la necesidad de garantizar las competencias adecuadas en los AsBo, para que puedan abordar adecuadamente la revisión de los procesos de gestión de riesgo, principalmente cuando este se refiere a cambios organizativos u operativos.

En relación con los **administradores de infraestructuras**, se viene observando una progresiva mejora en la aplicación del MCS para evaluación y valoración del riesgo asociados a expedientes de solicitud de autorización de entrada en servicio de subsistemas y de puesta en servicio de líneas o estaciones.

En cuanto a las **entidades encargadas de mantenimiento**, la AESF, como organismo de certificación de dichas entidades, ha podido evaluar en sus auditorías el cumplimiento del Reglamento (UE) 402/2013. Se ha podido verificar, como norma general, un gran avance en cuanto a su correcta aplicación en la gestión de los cambios técnicos e, igualmente, una gran mejora en la aplicación en la gestión de otro tipo de cambios, como los de los procedimientos, la organización, el personal o las interfaces. No obstante, se siguen encontrando algunas carencias de cara a documentar adecuadamente todo el proceso de gestión de riesgos.

También existe margen de mejora en la información incluida en los informes anuales de mantenimiento sobre la experiencia en la aplicación de este reglamento, no estando muy desarrollado aún el contenido de este apartado.

Por último, la AESF ha podido seguir comprobando la aplicación del Reglamento (UE) 402/2013 en los **expedientes de modificación de vehículos** y modificación de planes de mantenimiento por parte de las EEM.

En España, los **organismos de evaluación de la seguridad (AsBo)** requieren acreditación por parte de la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) como organismos de inspección (ISO 17020) incluyendo en su ámbito de acreditación el Reglamento 402/2013. El mercado de AsBo en España ha tenido un desarrollo considerable, siendo uno de los Estados en los que un mayor número de empresas han decidido su acreditación. ENAC y AESF colaboran en el ejercicio de sus respectivas competencias en relación con los AsBo, de manera que exista un flujo de información entre ambas entidades. No obstante, a nivel europeo, se considera que hay margen de mejora en la armonización de la acreditación y en los mecanismos de supervisión de su actividad.

8.2.2. Principales conclusiones de la aplicación

Como **conclusión**, en base a la experiencia de la AESF, se observa un considerable grado de interiorización de la necesidad de la gestión de riesgo en general y de la aplicación del Reglamento 402/2013, en particular, en todo tipo de ámbitos. Las entidades principales del sector han revisado integralmente los procedimientos de gestión de riesgos, consolidando buenas prácticas como la creación de grupos de expertos, iniciado programas de formación y cualificación de su personal en la materia o desarrollando aplicaciones y herramientas para el registro de peligros.

Esta tendencia positiva se da sin perjuicio de que, en el momento de la aplicación práctica, todavía pervivan algunas dificultades o surjan necesidades de criterios para aclarar algunos aspectos de la normativa. Por ejemplo, algunas de estos puntos ya detectados en años anteriores en los que se observan necesidades de seguir mejorando son:

- Mejora en la comunicación interna de los riesgos a gestionar por todo el personal.
- Papel de los organismos de evaluación de seguridad, observándose diferentes niveles de calidad de su evaluaciones y documentación generada.
- Asignación de la responsabilidad del proponente del cambio y garantía de la participación de expertos en el proceso con las competencias adecuadas.
- Actualización y contenido de los registros de peligros. Necesidad de especificar y concretar más los campos del registro de peligros.
- Gestión de riesgos compartidos. Mejora del proceso de gestión compartida del registro peligros y seguimiento de estos riesgos.
- Dificultad a la hora de identificar nuevos riesgos o trasladar riesgos específicos cuando se produce la subcontratación o se transfiere la actividad a un tercero (como en acuerdos de cooperación entre empresas ferroviarias, contratos de prestación de servicios o cesiones de gestión de estaciones entre administradores de infraestructura y empresas ferroviarias).
- Interrelación entre gestión de riesgos y vigilancia interna.
- Insuficiencia de personal formado y experto en la materia y de programas formativos para atender a toda la demanda requerida por el sector.

En esta evolución favorable del sector, la AESF considera que su actividad difusora, de evaluación y de supervisión está sirviendo como catalizador del cambio hacia un enfoque de riesgos más eficiente.

8.3. APLICACIÓN DEL MCS EN MATERIA DE VIGILANCIA (REGLAMENTO (UE) 1078/2012)

Las **empresas ferroviarias** y los **administradores de infraestructuras** deben informar anualmente sobre la aplicación del Reglamento (UE) 1078/2012 en su IAS.

Se observa que el sector está madurando en lo que respecta a la aplicación práctica del Reglamento (UE) 1078/2012. A ello puede haber contribuido, aparte de las recomendaciones de la AESF a través sus publicaciones²⁶, a que se trata de un aspecto sobre el que se realiza especial hincapié durante las actividades de evaluación y, especialmente, en la supervisión.

Respecto al cumplimiento de este Reglamento por parte de las **empresas ferroviarias**, teniendo en cuenta las actividades de supervisión realizadas, de manera general, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- A pesar de la tendencia positiva en lo que respecta a la aplicación de este MCS y a las acciones de vigilancia que realizan las empresas ferroviarias, se observa cierto estancamiento, que responde a ciertas carencias generalizadas en lo que respecta a la comprensión de este reglamento. A pesar de su aparente sencillez, el

²⁶ Como la «Guía sobre el modelo de madurez de la aplicación del Reglamento 1078/2012 vigilancia interna para empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y entidades encargadas de mantenimiento»

Reglamento (UE) 1078/2012 no es completamente entendido para el sector y la integración del mismo en los sistemas de gestión de seguridad a través de lo establecido en el Reglamento (UE) 2018/762 es complicada. Parece conveniente seguir trabajando en la difusión y aclaración del reglamento, tanto en las actividades de supervisión como en acciones de difusión específicas. Asimismo, también parece que hay cierto margen de mejora en los documentos explicativos (guías) publicadas por la ERA para aclarar cómo se debe definir el marco de la vigilancia y con ello, cómo debe realizarse la implantación efectiva.

- Uno de los aspectos en los que hay más dificultades es sobre la definición de la estrategia en materia de vigilancia y su relación con objetivos e indicadores y planes de acción. No siempre las acciones de vigilancia (que, en general, existen y se desarrollan) quedan enmarcadas correctamente dentro de estrategias y prioridades más globales, sino que suelen quedar limitadas a los procedimientos operativos sin afectar al resto de procesos y procedimientos del SGS.
- Sigue siendo conveniente insistir en la interrelación entre los procesos de gestión de riesgos y de vigilancia, para que se perciban interconectados y retroalimentándose mutuamente. Además, la vigilancia es una actividad esencial para garantizar la efectividad de las medidas de mitigación de riesgos.
- También se observan dificultades para entender la vigilancia que las empresas deben hacer a otros actores que pueden estar relacionados con ellas, y por lo tanto implicados en procesos del SGS, de cara a controlar los riesgos que se puedan generar. Se trata en este caso de la aplicación de este reglamento a subcontratistas, terceros y proveedores de servicios que realicen actividades de seguridad propias o enmarcadas dentro del SGS de la empresa ferroviaria.

En relación con los **administradores de infraestructuras**, a partir de la experiencia de la AESF durante los últimos ejercicios, se pueden destacar:

- Como fortaleza, se ha avanzado en el desarrollo dentro de los procedimientos del SGS de documentos para articular, mediante inclusión de cláusulas contractuales relevantes, la compartición de riesgos y la atribución de responsabilidades de gestión de estos entre los administradores de infraestructuras y sus contratistas, socios y proveedores;
- Como oportunidad de mejora, y partir del número creciente de incidentes relacionados con los trabajos en vía, esta Agencia propone la intensificación de las acciones de vigilancia de los administradores de infraestructuras sobre los trabajos en vía realizados tanto por su personal propio como, en particular, por sus contratistas, socios y proveedores.

Igualmente, las **entidades encargadas de mantenimiento** deben informar anualmente sobre su experiencia en la aplicación del Reglamento (UE) 1078/2012 a través de su informe anual de mantenimiento, de la misma manera que lo hacen sobre la experiencia en la aplicación del Reglamento (UE) 402/2013.

Se observa una mejora en lo que respecta a la aplicación práctica del Reglamento (UE) 1078/2012, fruto en parte a la auditoría específica realizada por la AESF al sector sobre este

reglamento, durante los años anteriores. Además, teniendo en cuenta las dificultades detectadas en lo que respecta a la definición de una estrategia de vigilancia correcta, en el 2025 se ha iniciado una auditoría transversal enfocada al análisis de las estrategias de vigilancia y sus documentos derivados, para que, en base a las deficiencias, emitir recomendaciones específicas en esta materia dirigidas a las empresas ferroviarias.

Se pueden extraer conclusiones similares a las indicadas anteriormente para empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras, a las que se puede añadir otras, en particular:

- Algunas entidades siguen encontrando aún dificultad en la aplicación de este reglamento, por lo que solicitan en muchos casos ayuda de la AESF para resolver dudas o incluso demandando formación sobre el mismo. En este sentido, se ha recordado a las empresas que disponen de una «Guía sobre el modelo de madurez de la aplicación del Reglamento (UE) 1078/2012 vigilancia interna para empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y entidades encargadas de mantenimiento», elaborada por la AESF, así como de la guía de aplicación publicada por la ERA. También se informa sobre las guías de aplicación de este MCS emitidas por la ERA, aunque en general resultan confusas para el sector. En vista de lo anterior, la AESF prevé realizar una jornada de formación específica dirigida a las empresas ferroviarias, para aclarar e informar sobre la aplicación de este reglamento y su definición e implantación a través de los SGS.
- Se encuentran deficiencias especialmente a la hora de aportar las pruebas documentales de la correcta aplicación del proceso de vigilancia, en concreto las indicadas en el apartado 7 del Anexo del Reglamento (UE) 1078/2012.
- Se encuentran carencias en la información sobre la experiencia en la aplicación del reglamento que se debe aportar en el informe anual de mantenimiento, habiéndose incluso obviado en algunos casos.

8.4. PARTICIPACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE LA UE

Como en años anteriores, la participación y asistencia en grupos de trabajo y reuniones internacionales ha sido muy abundante y ha requerido un gran esfuerzo del personal de la AESF.

En concreto, se ha participado en múltiples reuniones organizadas por la Comisión Europea y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea:

- Reuniones del Comité RISC.
- Reuniones del Grupo de Expertos para el Cuarto Paquete Ferroviario.
- Reuniones de la red de ANS de la ERA.
- Reuniones específicas de subgrupos de la red de ANS:
 - Subgrupo de supervisión.
 - Subgrupo de ANS sobre acuerdos fronterizos.



- Grupos de trabajo de la ERA, relacionados principalmente con los trabajos de discusión y elaboración del nuevo paquete de ETI, así como relativas a temas de seguridad.
- Reuniones de coordinación y armonización de los procedimientos de autorización y certificación derivados del Cuarto Paquete Ferroviario.
- Grupos de trabajo de la ERA, ANS y el sector sobre la emisión de los certificados de seguridad y la autorización de puesta en el mercado de vehículos.
- Otros grupos de trabajo de la Comisión, como el de personas de movilidad reducida.
- Reuniones en el grupo de organismos de certificación en el ámbito del Reglamento (UE) 2019/779 de certificación de Entidades Encargadas de Mantenimiento de vehículos ferroviarios.
- Otros grupos de trabajo de la Comisión, como el de personas de movilidad reducida.
- Apoyo a la representación española y participación en el *Management Board*, *Executive Board* y *Steering Committee*.
- Reuniones del Comité de Expertos del RID.
- Participación en el grupo de cooperación en la implantación de las ETI TAF y TAP.
- Grupo de usuarios del OSS de la ERA.
- Participación como ponentes en los European Rail Safety Days celebrados en Cracovia (Polonia) en octubre de 2025.
- Asistencia al *Human and Organisational Factors Network*: Reuniones de trabajo periódicas para el intercambio de opiniones y experiencias entre la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y agentes del sector ferroviario a nivel europeo para encontrar formas de promover la integración de los factores humanos y organizacionales.
- Participación en reuniones bilaterales en las que se abordaron temas de especial relevancia para España, como el proceso de limpieza de normas nacionales de seguridad.



9. CULTURA DE SEGURIDAD

La evolución del sistema ferroviario europeo ha puesto de manifiesto que la mejora continua de la seguridad requiere complementar el cumplimiento de los requisitos reglamentarios con el fortalecimiento de la cultura de la seguridad y la adecuada integración de los factores humanos y organizativos en la gestión de las organizaciones ferroviarias.

En los últimos años, la supervisión de la cultura de la seguridad ha adquirido un papel creciente dentro de las actividades desarrolladas por las autoridades nacionales de seguridad, evolucionando desde la verificación del cumplimiento normativo hacia una evaluación más amplia de aquellos aspectos organizativos que condicionan el comportamiento seguro de las entidades ferroviarias. La experiencia adquirida en los últimos años ha permitido avanzar hacia una supervisión más estructurada de la cultura de la seguridad, incorporando de forma sistemática la evaluación de los atributos del modelo de cultura de seguridad de la ERA en las actividades de auditoría e inspección.

En este contexto, la AESF continúa desarrollando actuaciones dirigidas a integrar la cultura de la seguridad en el ejercicio de sus competencias de supervisión, autorización y promoción de la seguridad, contribuyendo además al intercambio de experiencias con el sector y al desarrollo de metodologías comunes en el ámbito europeo.

9.1. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA CULTURA DE SEGURIDAD

Durante 2025 la AESF ha continuado reforzando la integración de la cultura de la seguridad y de los factores humanos y organizativos en sus actividades de supervisión, incorporando de forma cada vez más sistemática la evaluación de los atributos del modelo de cultura de seguridad²⁷ de la ERA) tanto en auditorías como en inspecciones.

En algunas de las auditorías desarrolladas durante 2025 se han evaluado de manera específica distintos atributos de la cultura de la seguridad, entre ellos:

F1.1 Conciencia del riesgo, comprobando cómo se comunican los riesgos de seguridad operacional al personal y verificando que éste conoce los principales riesgos asociados a su actividad y comprende la forma en que deben gestionarse.

F1.3 Actitud cuestionadora, valorando la existencia y utilización de mecanismos de reporte y consulta sobre cuestiones de seguridad, así como la percepción del personal sobre la gestión de las distintas opiniones dentro de la organización.

F4.1 Visión de seguridad, verificando que la visión de seguridad está implantada de forma coherente en los diferentes niveles jerárquicos de las entidades.

E1.1 Trabajo en equipo y colaboración, evaluando la colaboración entre departamentos y con terceras partes para comprobar que favorece una operación segura.

Asimismo, durante el desarrollo de las auditorías se supervisan de forma transversal otros aspectos relacionados con la cultura de la seguridad, como la gestión de las competencias (E3.2), verificando que los sistemas implantados permiten mantener la competencia del personal, o la comunicación (E3.1), tanto dentro de la organización como con otras entidades implicadas en la operación ferroviaria.

Además, todas las inspecciones operativas realizadas a las empresas ferroviarias durante 2025 han incorporado cuestiones específicas relacionadas con la cultura de la seguridad. Entre otros aspectos, se ha valorado la conciencia del riesgo del personal (F1.1), el conocimiento y utilización de los canales de reporte y consulta (F2.3 y F1.3), el conocimiento de la política de seguridad de la organización (F4.1), las condiciones de trabajo y la gestión de la fatiga (F2.1), así como la percepción del personal sobre la suficiencia de la formación recibida para desempeñar sus funciones con seguridad (E3.2).

Durante 2025 también se realizó una auditoría específica para evaluar la aplicación de los principios de cultura justa por parte de una empresa ferroviaria en el análisis de un accidente significativo. Como resultado de esta actuación se identificaron hallazgos relacionados con los atributos E4.1 Ejemplo visible, E4.2 Intervención de los mandos y F4.3 Toma de decisiones, poniendo de manifiesto la importancia de integrar adecuadamente los principios de cultura justa en la investigación interna de sucesos.

²⁷ <https://www.era.europa.eu/safety-culture-model#es>



Las conclusiones obtenidas durante dicha actuación fueron posteriormente consideradas en el ejercicio de la potestad sancionadora de la AESF, aplicando igualmente los principios de cultura justa en la valoración de los hechos, de forma coherente con el enfoque promovido por la Agencia en sus actividades de supervisión.

9.2. INICIATIVAS DE CULTURA DE SEGURIDAD

Durante 2025 la AESF ha continuado desarrollando iniciativas destinadas a reforzar la integración de la cultura de la seguridad y de los factores humanos y organizativos tanto en el sector ferroviario como en el desempeño de sus propias funciones.

En el ámbito de la supervisión, se iniciaron los trabajos para la elaboración de una guía destinada a facilitar la supervisión de los factores humanos y organizativos.

Durante 2025 se identificaron los requisitos relacionados con los factores humanos y organizativos presentes en los sistemas de gestión de la seguridad y su correspondencia con los distintos procesos de supervisión. En 2026 continuarán los trabajos mediante la incorporación de ejemplos, evidencias y buenas prácticas que faciliten una aplicación homogénea de dichos criterios.

Asimismo, la AESF elaboró un cuestionario dirigido a las empresas ferroviarias para recopilar información sobre los rebases de señales en indicación de parada y analizar la aplicación de los principios de cultura justa en la gestión de estos sucesos, con el objetivo de identificar posibles oportunidades de mejora y favorecer el aprendizaje compartido.

En materia de capacitación, personal de la AESF participó durante 2025 en acciones formativas relacionadas con las habilidades no técnicas aplicadas a la seguridad ferroviaria. Paralelamente, la Agencia desarrolló formación interna específica sobre cultura de la seguridad y factores humanos y organizativos dirigida a su propio personal, reforzando la integración de estos principios en el ejercicio de las competencias de supervisión, autorización e inspección.

9.3. COMUNICACIÓN DE CULTURA DE SEGURIDAD

En 2025 la AESF ha continuado promoviendo el intercambio de experiencias con el sector mediante la celebración de dos reuniones periódicas con las entidades ferroviarias, en las que se comparten datos de accidentabilidad, retorno de experiencias derivado de sucesos ferroviarios, novedades normativas y aspectos relacionados con la cultura de la seguridad y la integración de los factores humanos y organizativos en los sistemas de gestión de la seguridad.

La AESF ha mantenido igualmente una participación activa en los grupos de trabajo impulsados por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea relacionados con la cultura de la seguridad, destacando su participación en la *Safety Culture Oversight Process Task Force*, donde se trabaja en el desarrollo de materiales que faciliten la supervisión de la cultura de la seguridad por parte de las autoridades nacionales de seguridad y el intercambio de experiencias entre los distintos Estados miembros.



Asimismo, la Agencia ha continuado participando en el grupo de trabajo europeo para la integración de los factores humanos y organizativos en la evolución del sistema ETCS, contribuyendo a la incorporación de criterios de ergonomía y factores humanos en el diseño de las futuras mejoras del interfaz hombre-máquina.

Durante 2025 la AESF participó también en los *Safety Days* organizados por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en Polonia, donde se compartieron experiencias sobre supervisión de la cultura de la seguridad y aplicación práctica del modelo europeo entre autoridades nacionales y representantes del sector ferroviario.

En el ámbito internacional, la AESF presentó la ponencia "La mente en la vía: evaluación de la aptitud psicológica de los maquinistas" en un grupo de trabajo organizado por la UIC sobre seguridad ferroviaria en el sistema ferroviario latinoamericano, compartiendo la experiencia española en materia de evaluación psicológica del personal con funciones críticas para la seguridad.

Por otra parte, durante 2025 la Agencia continuó participando en distintos grupos de trabajo relacionados con aspectos de factores humanos y organizativos, entre ellos el relativo al registro de los tiempos de conducción y descanso de los maquinistas.

Finalmente, dentro de las actuaciones de sensibilización en materia de seguridad ferroviaria, durante 2025 se elaboró la campaña institucional "Comportamiento Seguro en Entornos Ferroviarios", cuya difusión pública se llevará a cabo durante 2026.



ANEXO 1: PROGRESO DE LA INTEROPERABILIDAD

Información a 31 de diciembre del 2025

1. Líneas excluidas del ámbito de aplicación de las Directivas de Seguridad e Interoperabilidad

1a	Longitud de las líneas excluidas del ámbito de aplicación de la DIF [km]	n/d (*)
1b	Longitud de las líneas excluidas del ámbito de aplicación de la DSF [km]	n/d (*)

(*) Información no disponible al quedar fuera del ámbito geográfico de aplicación de las funciones asignadas a la AESF, en calidad de autoridad de seguridad de la Red de Interés General del Estado.

2. Longitud de las nuevas líneas autorizadas por la ANS (durante el año del informe)

2a	Longitud total de líneas [km]	18,35 ²⁸
----	-------------------------------	---------------------

3. Estaciones adaptadas a PMR (**)

3a	Estaciones ferroviarias compatibles con ETI PMR	5 ²⁹
----	---	-----------------

²⁸ Bypass de Mérida (vía 1) y Ramal Norte de Mérida, junto con nuevo acceso ferroviario al Muelle Norte del Puerto de Gijón.

²⁹ Estaciones de Albal, Nuevo Langreo, Sama Los Llerones, Santiago de Compostela y Salou Port Aventura.

3b	Estaciones ferroviarias compatibles con ETI de PMR - Cumplimiento parcial de la ETI	-
3c	Estaciones de tren accesibles	-
3d	Otras estaciones	-

(**) Se incluyen los datos de las estaciones autorizadas durante 2025.

4. Licencias de maquinista (final de año)

4a	Número total de licencias europeas válidas emitidas de acuerdo con la Directiva de maquinistas	840
4b	Número de licencias europeas emitidas (primera emisión)	704

5. Número de vehículos autorizados en virtud de la Directiva (UE) 2016/797 (durante el año de referencia)

5a	Primera autorización (artículo 14 (1) (a) del Reglamento (UE) 2018/545) - total	8
5aa	Vagones	0
5ab	Coches	0
5ac	Locomotoras	0
5ad	Unidades autopropulsadas	1
5ae	Material rodante auxiliar	7
5b	Renovación de la autorización de tipo de vehículo (artículo 14 (1) (b) del Reglamento (UE) 2018/545) - total	0
5ba	Vagones	0
5bb	Coches	0
5bc	Locomotoras	0
5bd	Unidades autopropulsadas	0
5be	Material rodante auxiliar	0

5c	Ampliación del área de uso (artículo 14 (1) (c) del Reglamento (UE) 2018/545) - total	0
5ca	Vagones	0
5cb	Coches	0
5cc	Locomotoras	0
5cd	Unidades autopropulsadas	0
5ce	Material rodante auxiliar	0
5d	Nueva autorización (artículo 14 (1) (d) del Reglamento (UE) 2018/545) - total	3
5da	Vagones	0
5db	Coches	0
5dc	Locomotoras	0
5de	Unidades autopropulsadas	0
5df	Material rodante auxiliar	3
5e	Autorización de conformidad con el tipo (artículo 14 (1) (e) del Reglamento (UE) 2018/545) - total	205
5ea	Vagones	0
5eb	Coches	0
5ec	Locomotoras	26
5ee	Unidades autopropulsadas	124
5ef	Material rodante auxiliar	55

6. Vehículos equipados con ERTMS (flota total, final de año)

6a	Vehículos de tracción, incluidos los trenes equipados con ERTMS nivel 1	516
6b	Vehículos de tracción, incluidos los trenes equipados con ERTMS nivel 2	361
6c	Vehículos de tracción, incluidos los trenes, sin ERTMS	2117



7. Número de empleados de la ANS (empleados equivalentes a tiempo completo, FTE) al final del año

7a	Personal FTE involucrado en certificación de seguridad ³⁰	7,1
7b	Personal FTE involucrado en autorización de vehículos ³¹	12,5
7c	Personal FTE involucrado en supervisión	27,1
7d	Personal FTE involucrado en otras tareas relacionadas con el ferrocarril ³²	82,3

³⁰ Incluye certificados de seguridad de empresas y autorización de seguridad de administradores.

³¹ Incluye actividades relacionadas con el mantenimiento de vehículos.

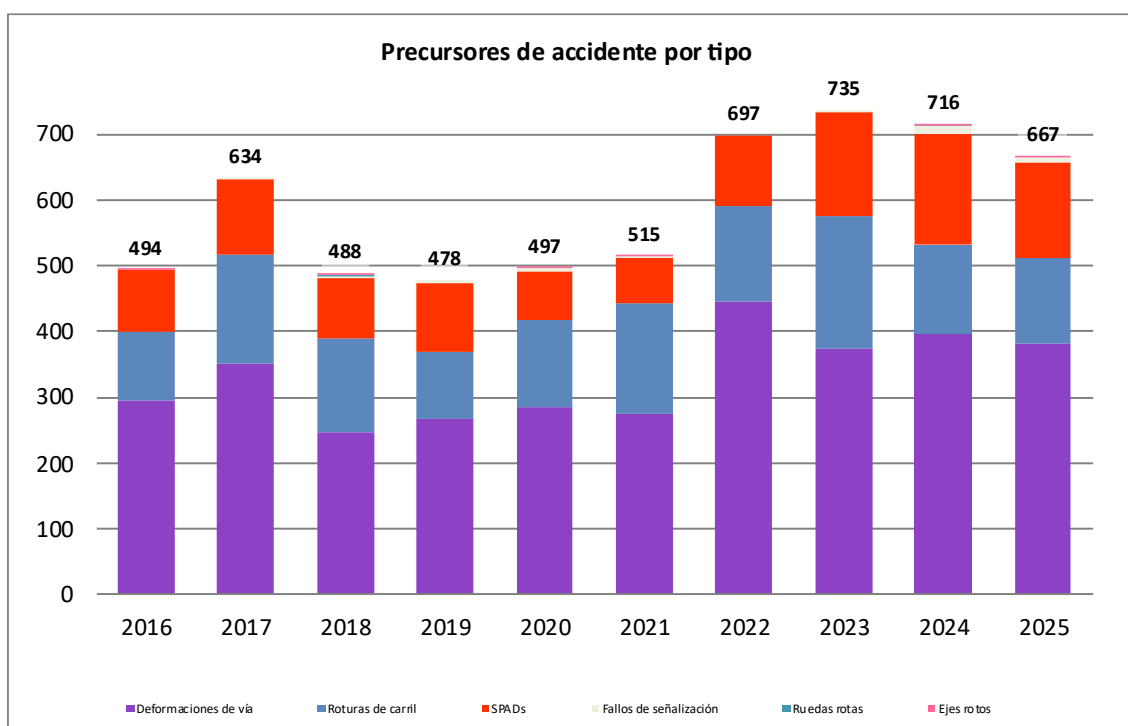
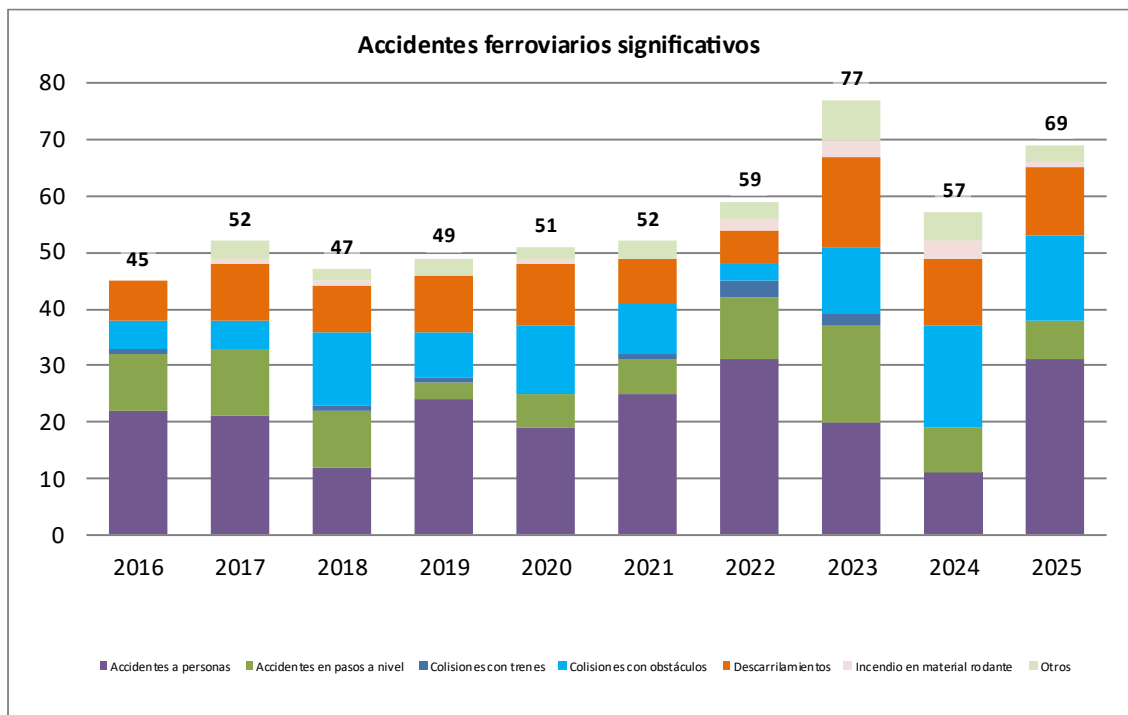
³² Resto de actividades del personal de la AESF, incluyendo actividades de funcionamiento interno.



ANEXO 2: INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD

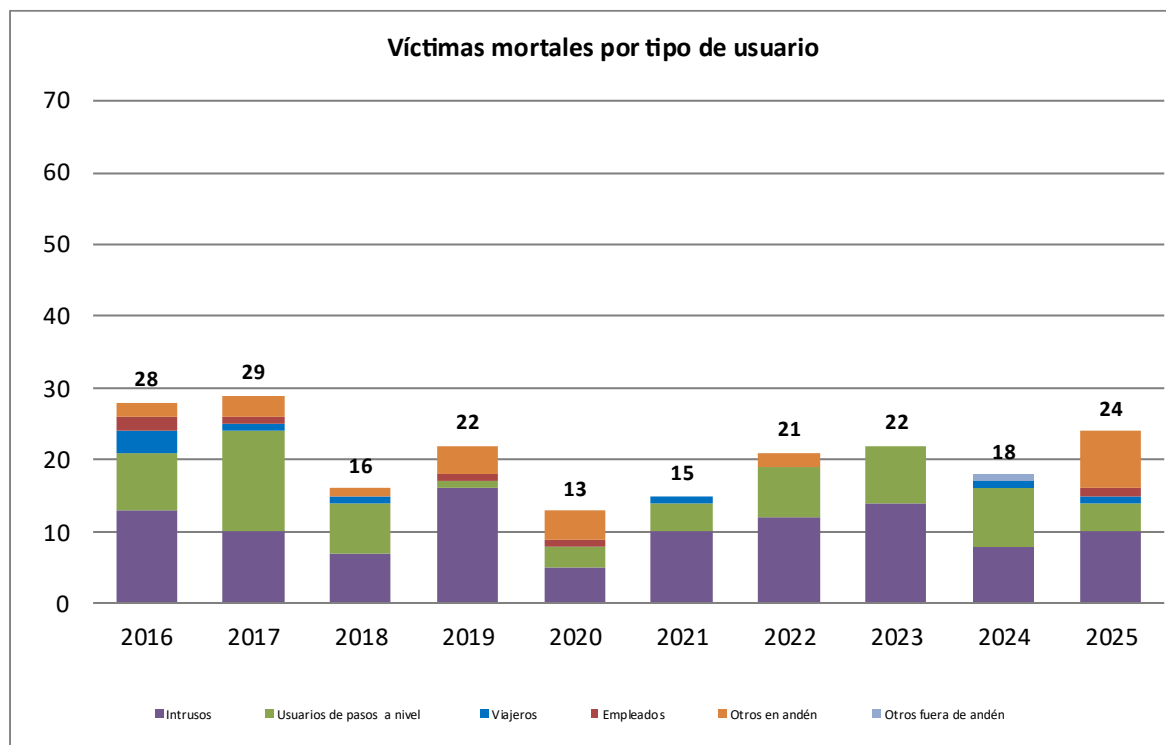
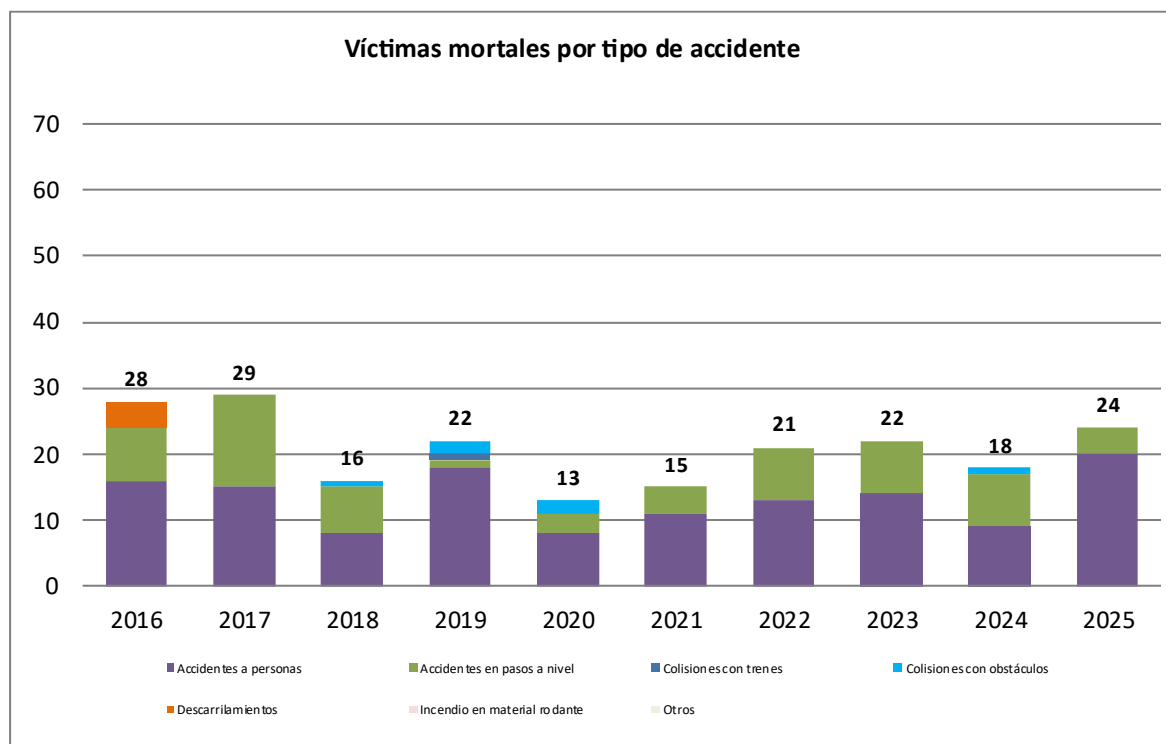


RESUMEN GENERAL



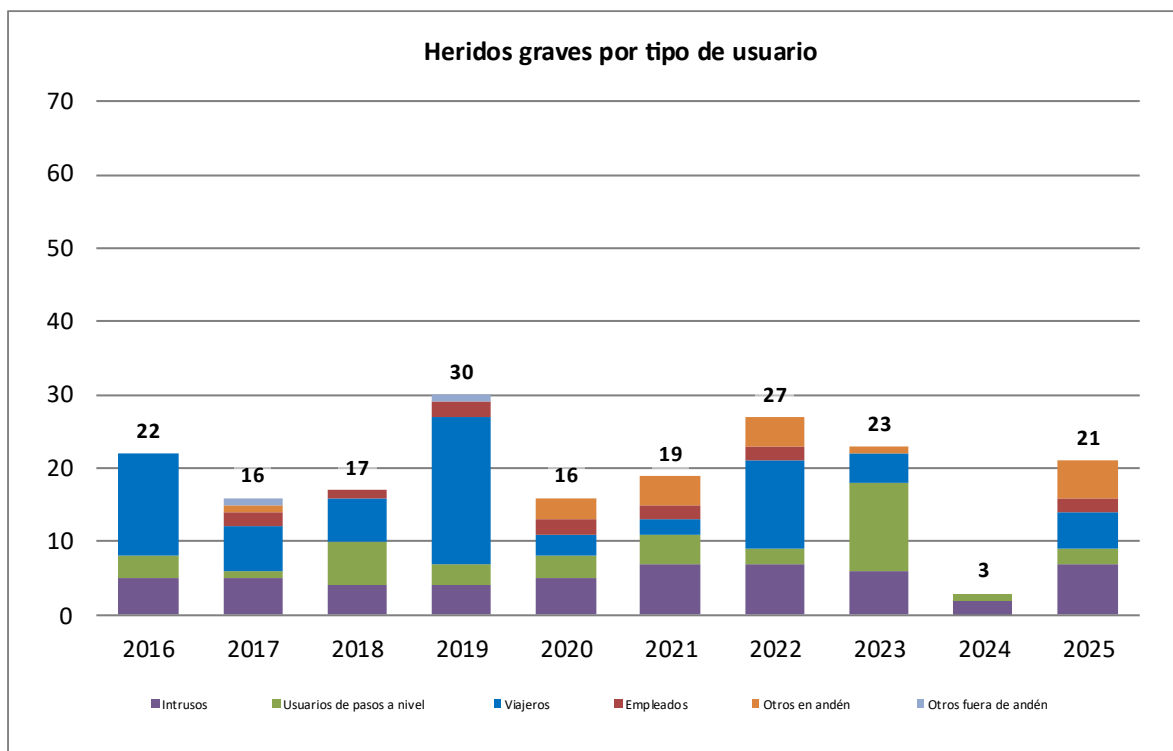
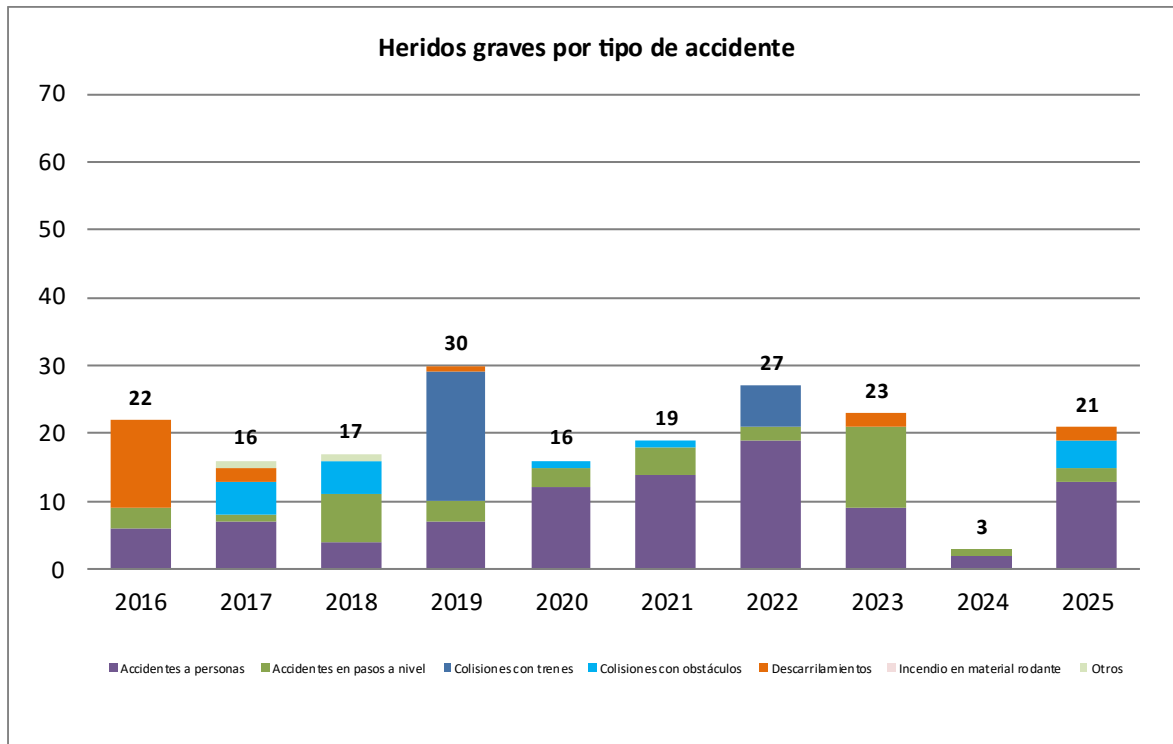


VÍCTIMAS MORTALES



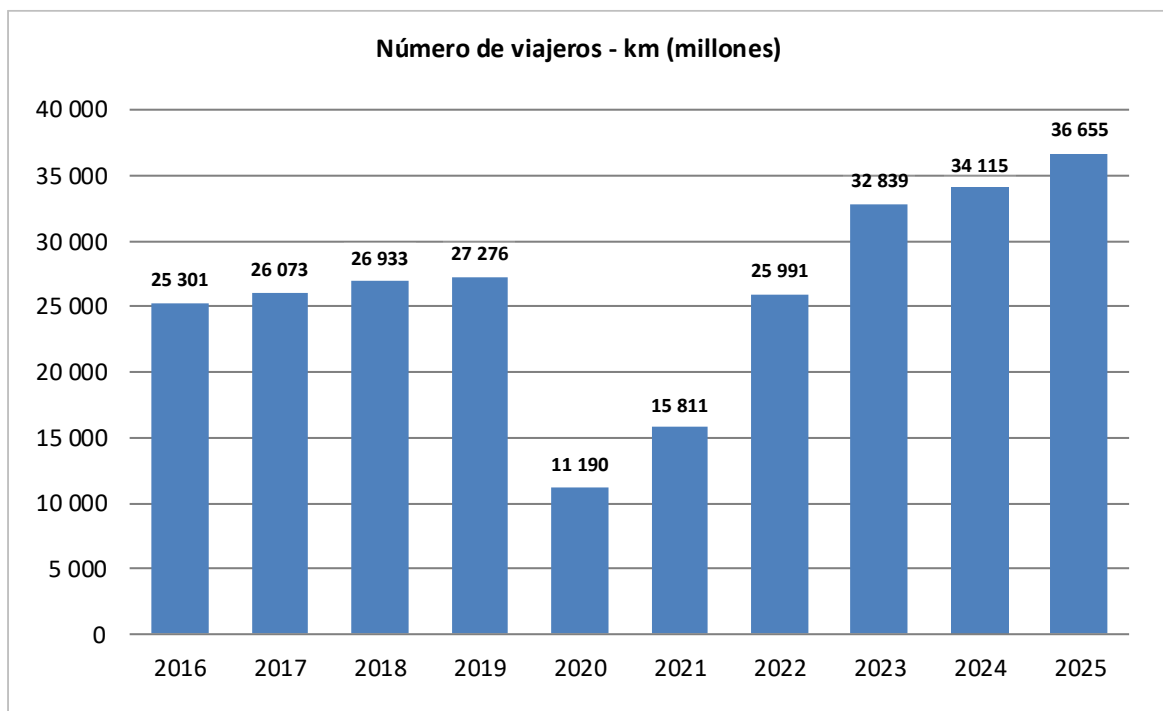
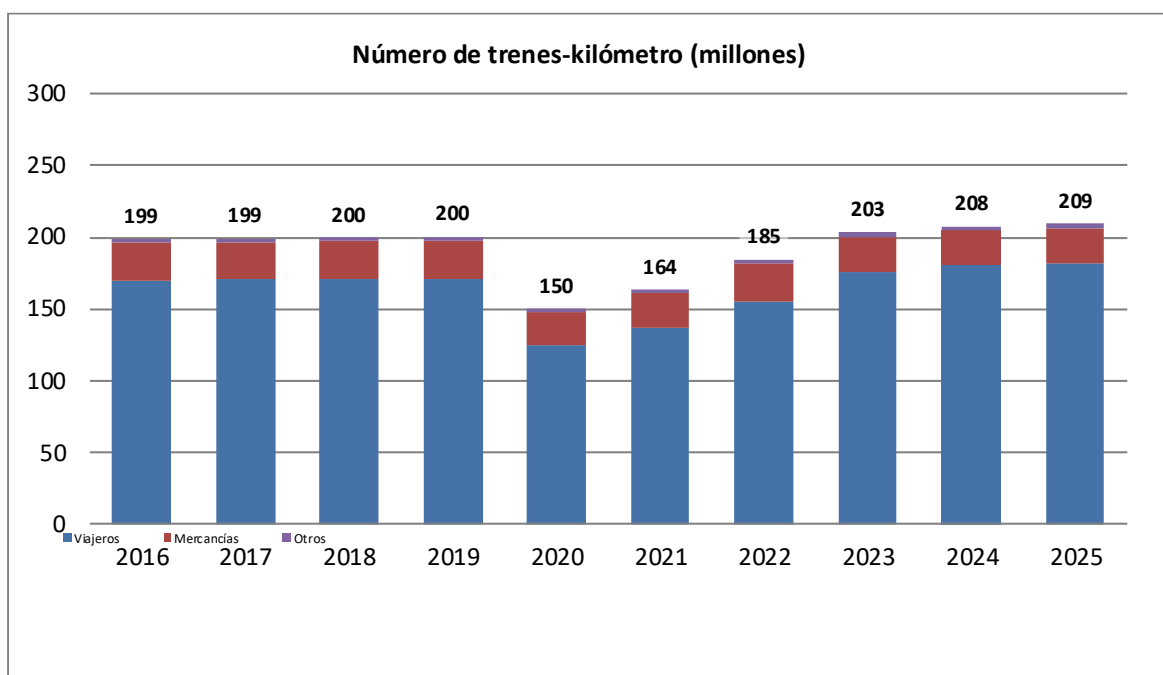


■ HERIDOS GRAVES





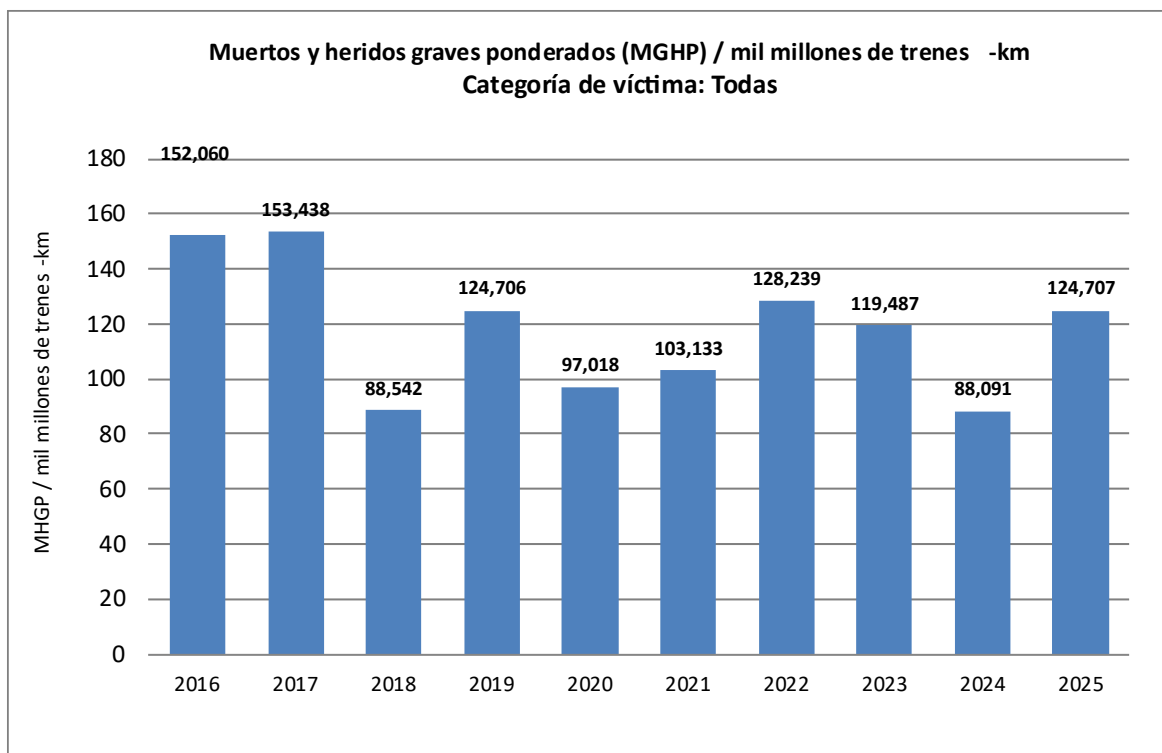
■ DATOS DE REFERENCIA



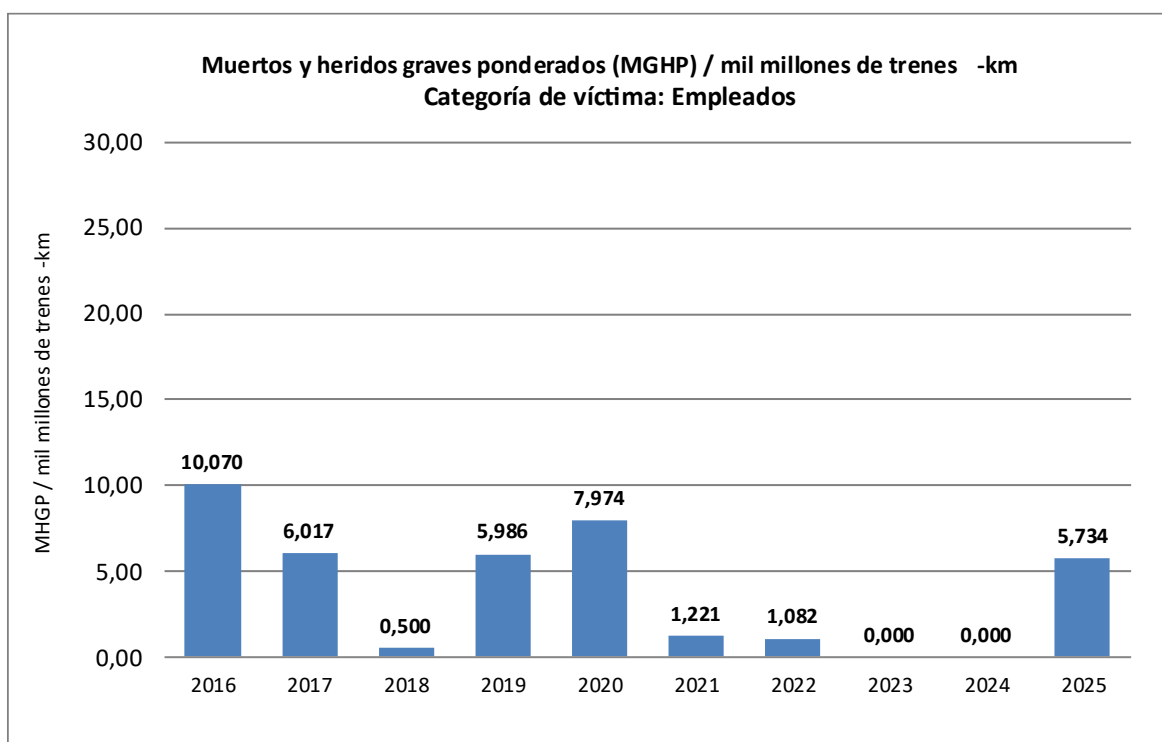


■ INDICADORES DE RIESGO POR CATEGORÍA DE PERSONAS IMPLICADAS

■ TOTAL: TODAS LAS CATEGORÍAS DE PERSONAS IMPLICADAS:

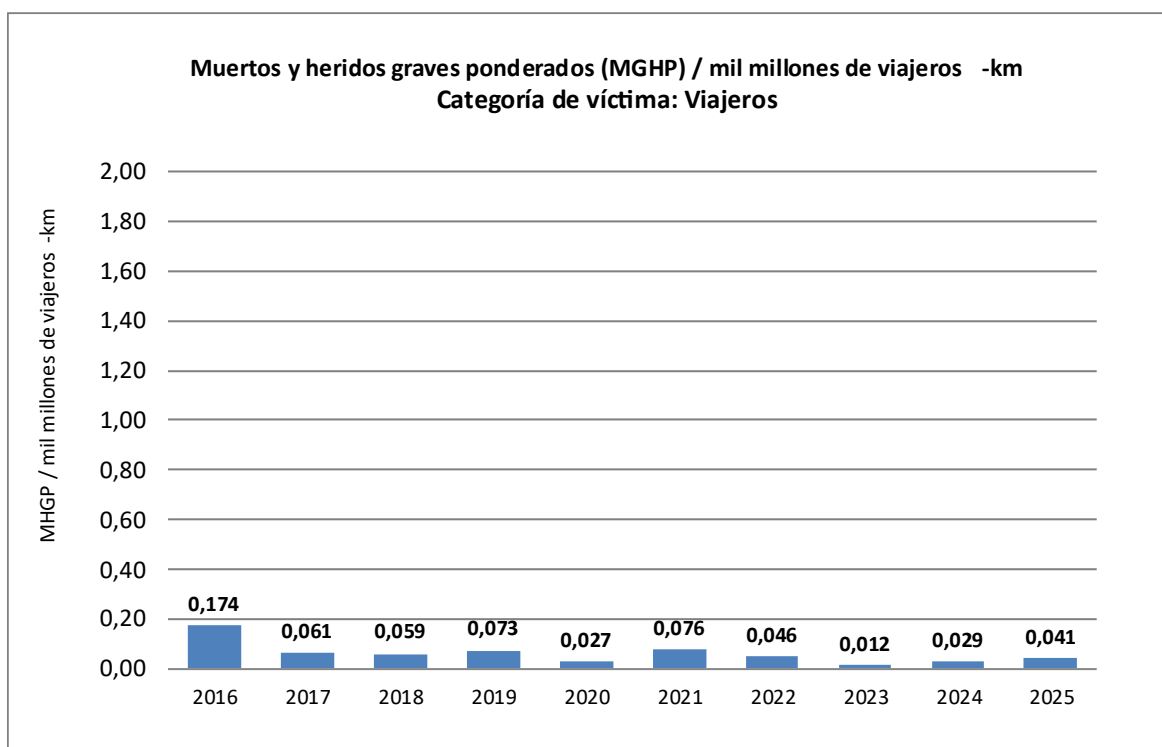
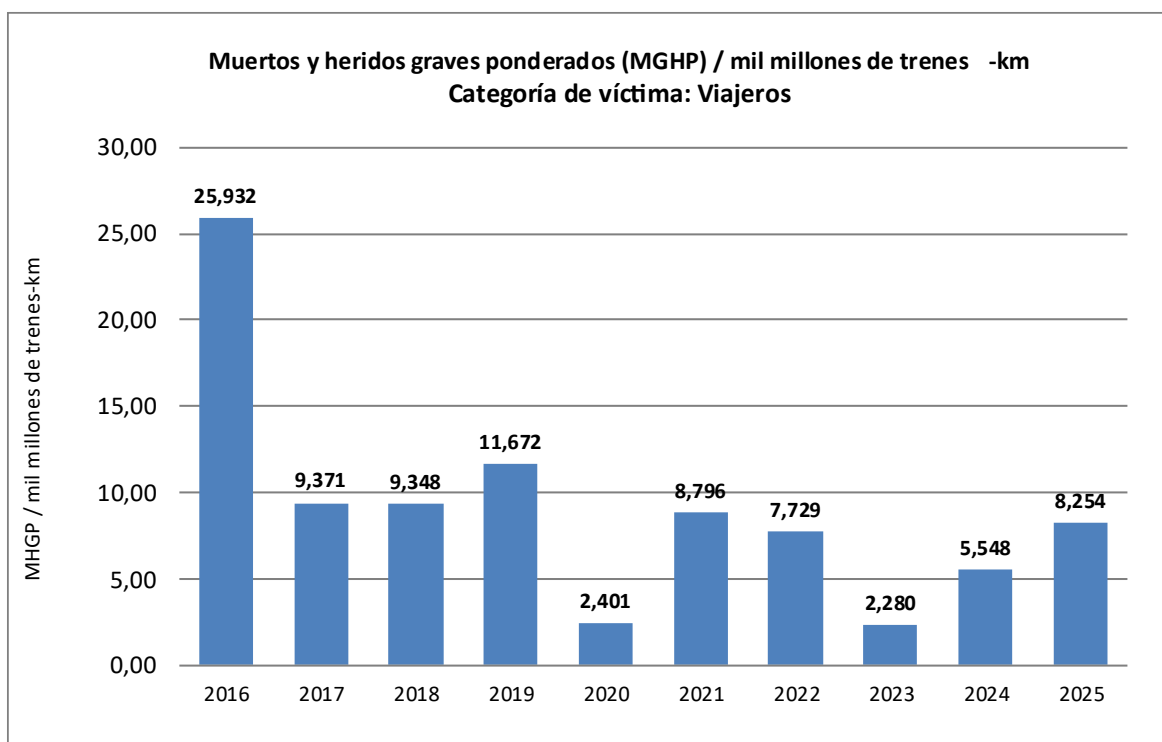


■ EMPLEADOS



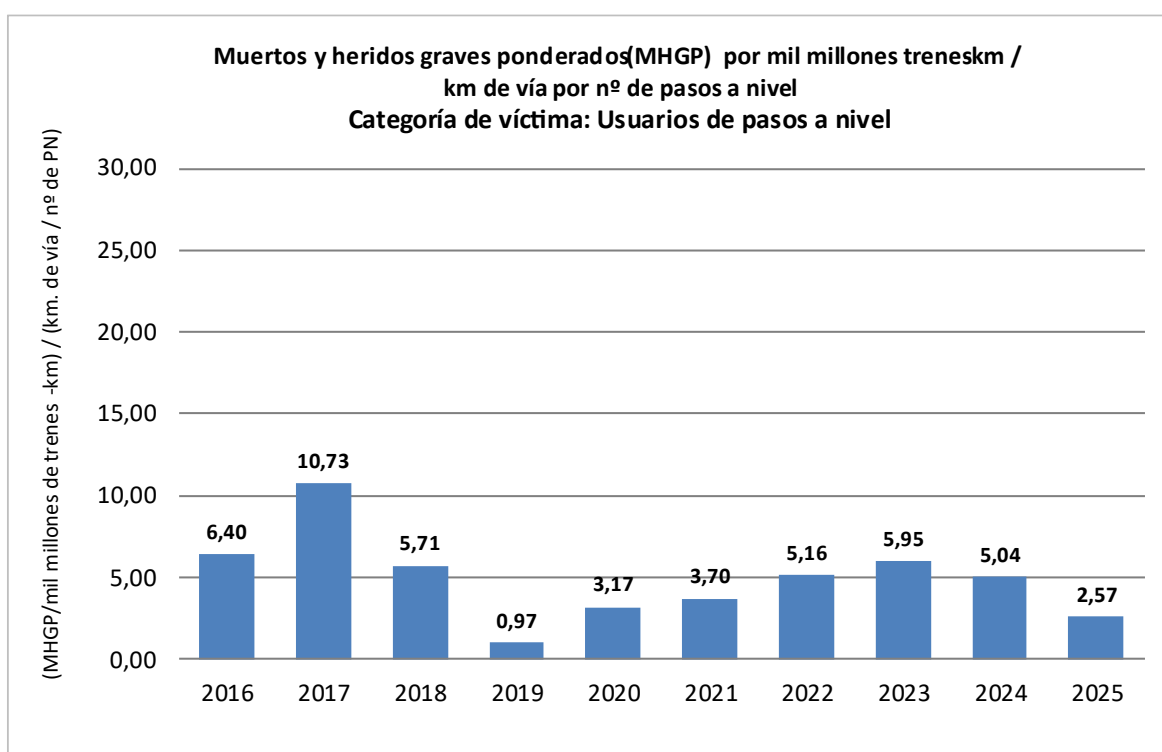
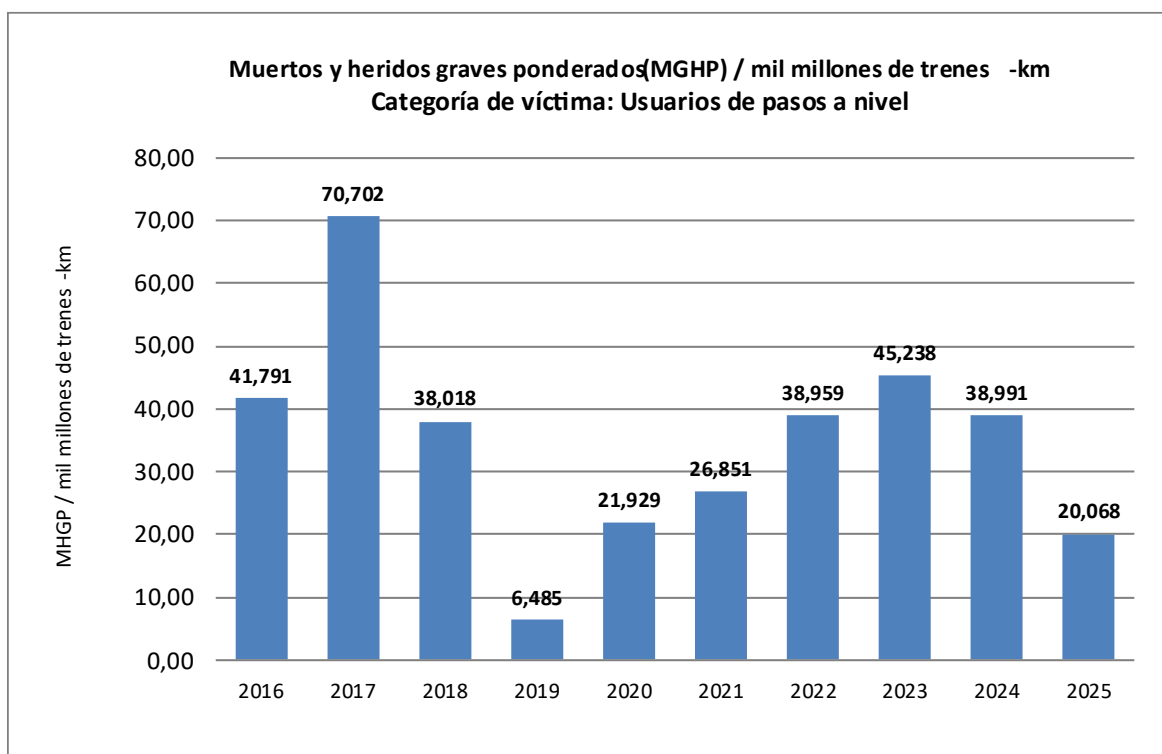


VIAJEROS



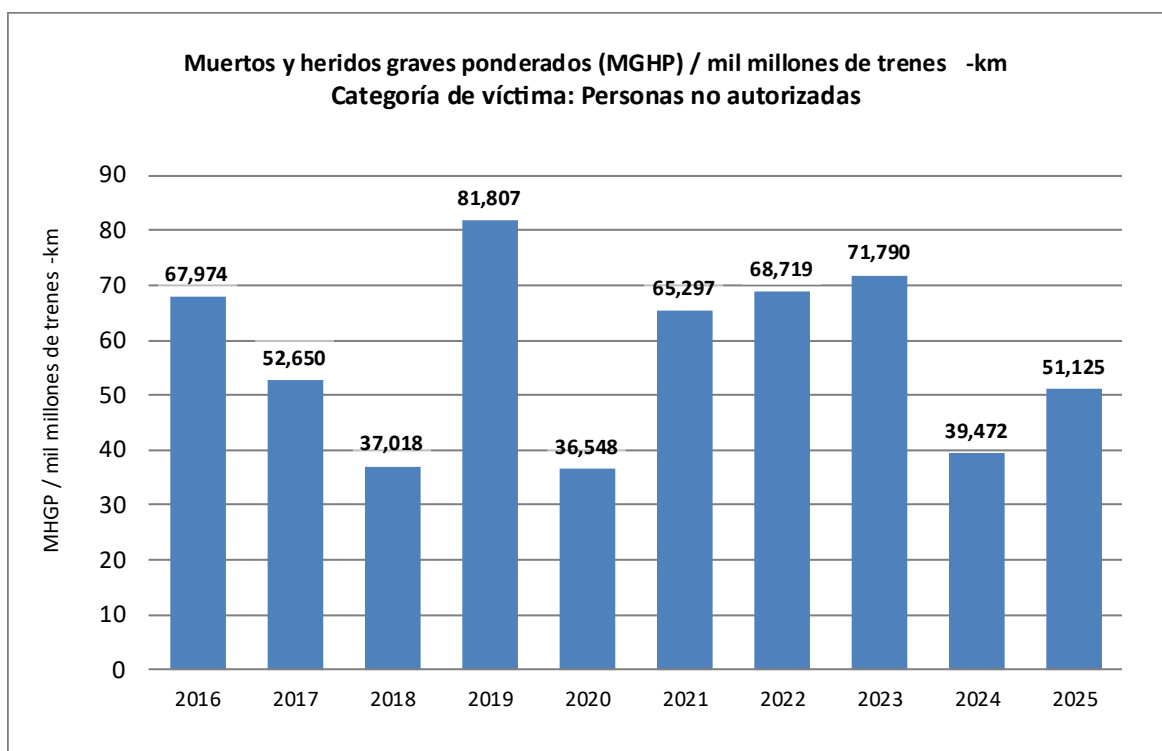


■ USUARIOS DE PASOS A NIVEL

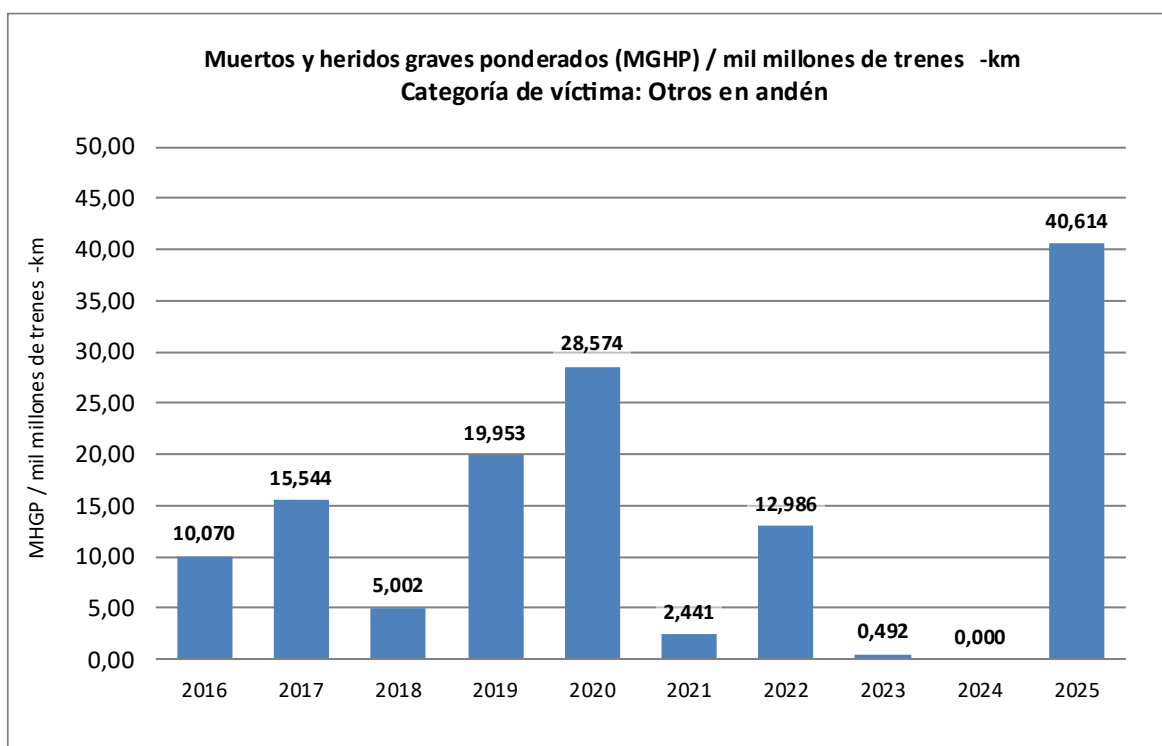




■ PERSONAS NO AUTORIZADAS

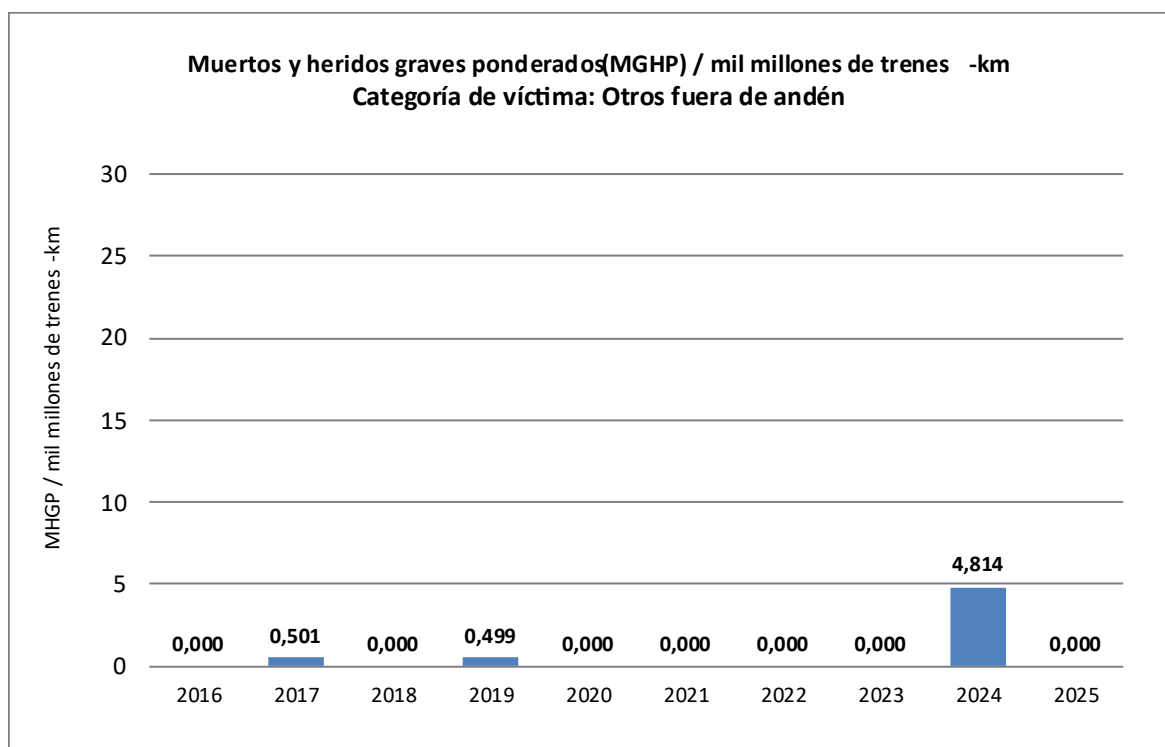


■ OTROS EN ANDÉN





■ OTROS FUERA DE ANDÉN





ANEXO 3: ACRÓNIMOS

AES	Autorización de Entrada en Servicio
AESF	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
AI	Administrador de Infraestructuras
ANS	Autoridad Nacional de Seguridad
AsBo	Organismo de evaluación de seguridad
ASFA	Anuncio de señales y frenado automático
BOE	Boletín Oficial del Estado
CIAF	Comisión de investigación de accidentes ferroviarios
CMS	Control, mando y señalización
CSU	Certificado de Seguridad Único
CTC	Control de Tráfico Centralizado
DIF	Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea
DSF	Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria
EEM	Entidad Encargada de Mantenimiento



EF	Empresa Ferroviaria
ENE	Energía
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire (ANS de Francia)
ERMTS	<i>European Rail Traffic Management System</i> (Sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario)
ETCS	<i>European Train Control System</i> (Sistema europeo de control del tren)
ETI	Especificación Técnica de Interoperabilidad
ETI CMS	Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión de 10 de agosto de 2023 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (UE) 2016/919
ETI OPE	Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE
ETI PMR	Reglamento (UE) n.º 1300/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida
ETI TAF	Reglamento de Ejecución (UE) 2026/253 de la Comisión, de 6 de febrero de 2026, sobre la especificación técnica referente al subsistema telemático del sistema ferroviario de la Unión Europea para la interoperabilidad del intercambio de datos en el transporte ferroviario (ETI TEL) y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 454/2011 (ETI ATV) y (UE) n.º 1305/2014 (ETI ATM)
ETI TAP	Reglamento de Ejecución (UE) 2026/253 de la Comisión, de 6 de febrero de 2026, sobre la especificación técnica referente al subsistema telemático del sistema ferroviario de la Unión Europea para la interoperabilidad del intercambio de datos en el transporte ferroviario (ETI TEL) y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 454/2011 (ETI ATV) y (UE) n.º 1305/2014 (ETI ATM)
ERA	Agencia Ferroviaria de la Unión Europea
EVR	<i>European Vehicle Register</i> (Registro europeo de vehículos)
FTE	<i>Full Time Equivalent</i>
IAS	Informe Anual de Seguridad
ICS	Indicadores Comunes de Seguridad
IF	Instrucción Ferroviaria



IMT-ANSF	Instituto da mobilidade e dos transportes (ANS de Portugal)
INF	Infraestructura
LFP	Línea Figueras-Perpiñán (Administrador de infraestructuras)
LSF	Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario
LTV	Limitación temporal de velocidad
MCS	Método Común de Seguridad
MHGP	Muertos y heridos graves ponderados ($N.^{\circ}$ fallecidos + $0,1 \times N.^{\circ}$ heridos graves)
MITMA	Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana
MR	Material rodante
MTMS	Ministerio de transportes y movilidad sostenible
NVE	Número de vehículo europeo
OSS	Ventanilla Única (<i>One Stop Shop</i>)
OTIF	Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail
PASOF	Plan Anual de Seguridad Operacional Ferroviaria
RAM	Red de ancho métrico
REF	Registro especial ferroviario
RCF	Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria
RDSOIF	Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias
RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RID	Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril
RISC (comité)	<i>Rail Interoperability and Safety Committee</i>
RT	Recomendación Técnica
SGS	Sistema de Gestión de la Seguridad
UE	Unión Europea
UTE	Unión Temporal de Empresas
UTI	Unidad de Transporte Intermodal