



Autoridad Nacional de Seguridad

Informe anual

2006

A.1. CONTENIDO DEL INFORME

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

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

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

a) la evolución de la seguridad ferroviaria, incluido, para cada Estado miembro, un inventario de los ICS recogidos en el anexo I;

b) cambios importantes en la legislación y la reglamentación relativas a la seguridad ferroviaria;

c) el desarrollo de la certificación de la seguridad y de la autorización de seguridad;

d) los resultados y la experiencia de la supervisión de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias.

La información contenida en este informe refleja la situación al final del ejercicio 2006, es decir, hasta 31 de diciembre de 2006.

A.2. RESUMEN EN INGLÉS

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

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

In 2006 a new railway model was consolidated in Spain:

- It is normalised the entities RENFE-Operadora and ADIF working separately. They going to assume their new roles in the market;
- It is beginning a gradual inclusion of new companies, which, after the obtaining of railway licence, are starting the process to hold a Safety Certificates, so as developing their own internal structure and positioning within the market. It will be in 2007 when these companies started operating;
- It is carrying out with the development of regulations for the fulfilment of the basic decisions adopted in 2004.

For the next years, the priorities for safety organization and regulation are the following:

- To continue with the development of the National Safety Authority organization through the creation of the Land Transports Safety Agency;
- To fulfil and improve the regulation development.

On the other side and regarding the accidents, the measures must be aimed at providing the consolidate downward and positive trend achieved last years.

B. ASPECTOS GENERALES

1. INTRODUCCIÓN AL INFORME

Según se establece en la Directiva 2004/49 de Seguridad Ferroviaria, el informe elaborado por la Autoridad Nacional de Seguridad será remitido a la Agencia Europea del Ferrocarril con el objeto de que:

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

El presente informe ha sido elaborado por la Autoridad Nacional de Seguridad en España y en él **se recoge únicamente la información relativa a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)¹ administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)**, así como a los servicios y actividades que se presten sobre la misma. Se excluyen del ámbito de aplicación de este informe:

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

Se excluye por tanto la red ferroviaria de ancho métrico de titularidad estatal administrada por FEVE (red de ancho métrico), que aunque integrada en la Red Ferroviaria de Interés General no se considera incluida en el ámbito de la Directiva 2001/12/CE y que según, el ordenamiento jurídico nacional, requiere la aprobación de un reglamento específico.

2. INFORMACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA DEL FERROCARRIL (ANEXO A)

2.1. LA RED

Tal y como ya se ha comentado, la Red Ferroviaria de Interés General Española en ancho estándar UIC e ibérico es administrada por la empresa ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).

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

El **Anexo A.1.** recoge diferentes mapas de la red. Para más detalle, se puede consultar la **Declaración de la Red**, proporcionada por ADIF y que está disponible en su versión en español e inglés en la siguiente dirección:

http://www.adif.es/empresa/index_decred_2007.html

Esta Declaración es el documento que ADIF ofrece a las Empresas Ferroviarias y demás candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la red, garantizando la transparencia y el acceso no discriminatorio.

2.2. LISTA DE EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE LA INFRAESTRUCTURA

2.2.1. Administrador de Infraestructura

- ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias)

2.2.2. Empresas ferroviarias

Con fecha 31 de diciembre de 2006, disponían de certificado de seguridad las siguientes empresas:

- RENFE Operadora
- Continental Rail
- Acciona Rail Services

Además de éstas, a finales del año 2006, otras empresas disponían de licencia de empresa ferroviaria, aunque no del certificado de seguridad:

- Comsa Rail Transport
- Activa Rail
- Traccion Rail
- Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos

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

3. RESUMEN – ANÁLISIS GENERAL DE TENDENCIAS

El año 2006 se podría calificar como de transición en la reordenación del sistema ferroviario español.

A finales del año 2004 se aprueba el cuerpo legislativo básico sobre el que se fundamenta en España la separación entre la administración de la infraestructura y la operación de los servicios, en concreto:

- La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (que entró en vigor el 31 de diciembre de 2004)
- El Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, que desarrolla la ley anterior.
- Los Estatutos de las Entidades públicas empresariales RENFE-Operadora y ADIF, aprobados mediante los Real Decretos 2395/2004 y 2396/2004, de 30 de diciembre de 2004. Estas empresas proceden de la división de RENFE, que había ejercido hasta este momento en régimen de monopolio la explotación y administración de la red ferroviaria.

En este contexto, el año 2005 es, lógicamente, el año de arranque en la implantación del nuevo modelo, con las nuevas empresas ADIF y RENFE-Operadora en fase de constitución y con nuevas empresas que solicitan su licencia.

En 2006, el nuevo modelo ferroviario se consolida:

- Se normaliza el funcionamiento separado de ADIF y RENFE-Operadora, que van consolidando sus nuevos papeles en el sistema.
- Se inicia la progresiva incorporación de nuevas empresas, que, una vez obtenida la licencia, comienzan a tramitar sus certificados de seguridad, crear su estructura interna y posicionarse en el mercado. No será hasta el año 2007 cuando estas empresas comiencen a operar
- Se continúa con el desarrollo normativo necesario para completar las disposiciones básicas aprobadas en 2004.

Durante este año también se va perfilando el papel exacto de la Autoridad Nacional de Seguridad y sus competencias, ya que la normativa ferroviaria va incorporando paulatinamente las funciones recogidas en la Directiva 2004/49 de Seguridad Ferroviaria.

Este proceso ha culminado totalmente en 2007 con la aprobación del Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red ferroviaria de Interés General (R.D. 810/2007, de 22 de junio), que completa la transposición de la Directiva 2004/49 al ordenamiento jurídico español, ya iniciada con la propia Ley del Sector Ferroviario.

4. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA DE SEGURIDAD FERROVIARIA 2004/49

A fecha 31 de diciembre de 2006, la legislación básica nacional aplicable era:

- La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- El Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, que desarrolla la ley anterior.

En esa fecha, también se encontraba en fase de tramitación, previa a su aprobación definitiva, el anteriormente citado R.D. 810/2007, de 22 de junio, sobre seguridad en la circulación ferroviaria.

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

embargo, **el ejercicio de estas funciones es transitorio hasta que concluya el proceso de creación de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre** que, en un futuro próximo, ejercerá, entre otras, las funciones encomendadas a la Autoridad Nacional de Seguridad en la Directiva de Seguridad.

La Agencia se creará dentro del Ministerio de Fomento, con personalidad jurídica y estructura propia, con independencia respecto a otros órganos del Ministerio como la Dirección General de Ferrocarriles o la Comisión de Investigación de Accidentes.

El proceso de constitución de la Agencia se inició con la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, que autorizó la creación de la **Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre**, con las siguientes competencias:

“la detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en los transportes terrestres de competencia estatal, así como para el ejercicio de las funciones de inspección y supervisión de la seguridad del sistema ferroviario, tanto en relación a las infraestructuras como a la operación ferroviaria, en los ámbitos de competencia estatal”

C. ASPECTOS ORGANIZATIVOS

1. INTRODUCCIÓN A LA ORGANIZACIÓN

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

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

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

Dentro de la estructura del Ministerio de Fomento, corresponde a la **Dirección General de Ferrocarriles** el ejercicio de las competencias en materia ferroviaria².

La Dirección General de Ferrocarriles está integrada por los siguientes órganos:

- La Subdirección General de Planes y Proyectos
- La Subdirección General de Construcción

² En el artículo 5 del Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento se detallan las competencias de la Dirección General de Ferrocarriles.

- La División de Regulación, Inspección y Normativa del Transporte Ferroviario, a la que corresponde transitoriamente el ejercicio de las funciones objeto de este informe. En concreto, según el R.D. 1476/2004, se le asignan las siguientes funciones:

e) La elaboración de los proyectos de disposición de carácter general en materia de ferrocarriles y la coordinación con otros órganos administrativos y entidades públicas en esta materia.

f) La regulación, ordenación e inspección del transporte ferroviario, de acuerdo con la legislación vigente, así como el seguimiento del contrato-programa con RENFE y FEVE.

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

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

En el año 2006, además de la Dirección General de Ferrocarriles, los principales actores del sistema ferroviario han sido:

▪ **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)**

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

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

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

▪ **RENFE-Operadora**

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

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

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

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

- **Otras empresas operadoras**

Paulatinamente, se van incorporando nuevas empresas al mercado, tras la liberalización del sector. Durante este año 2006 además, de RENFE-Operadora, otras dos empresas obtuvieron el necesario certificado de seguridad, iniciando su actividad en 2007.

- **Comité de Regulación Ferroviaria**

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

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

- **Comisión de Investigación de Accidentes.**

De acuerdo con la legislación aplicable, durante 2006, la **investigación de accidentes** ha sido realizada transitoriamente por la propia Dirección General de Ferrocarriles.

Sin embargo, en el año 2007 se ha creado la Comisión de Investigación de Accidentes, como un órgano incluido en el Ministerio de Fomento, pero independiente de la Autoridad Nacional de Seguridad, de ADIF y de las empresas operadoras, tal y como se recoge en el R.D. 810/2007, y ajustándose totalmente a lo establecido en la Directiva 2004/49.

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

D. EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD DEL FERROCARRIL

1. INICIATIVAS PARA MANTENER/MEJORAR LA SEGURIDAD

1.1. POLÍTICAS GENERALES DE MEJORA DE LA SEGURIDAD

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

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

De acuerdo con estos objetivos, las principales **líneas de actuación del Ministerio de Fomento en materia de seguridad** desarrolladas durante el año 2006 han sido las siguientes:

- Desarrollo del **Plan de Seguridad de Pasos a Nivel 2005-2012**, con una inversión prevista de 1.080 M€ y con el objetivo de:
 - Suprimir más del 50% de los 3.764 pasos públicos en servicio (incluyendo la red de FEVE, que no es objeto de este informe)
 - Mejorar el sistema de protección de los restantes
- Aprobación del **Plan Estratégico de Seguridad de RENFE-Operadora 2005-2009**, con el objetivo de reducir la Tasa de Riesgo Admisible (TRA) a 0,030 accidentes / millón de kilómetros recorridos frente a los 0,075 de 2005 (en la anterior legislatura la media fue de 0,78). Las inversiones previstas son de 291 M€.
- Aprobación del **Plan Estratégico de Adif 2006-2010**, que tiene como objetivo en el ámbito de la seguridad reducir en un 60% el índice de frecuencia de accidentes de trenes imputables a la infraestructura, respecto a la media anual de la legislatura anterior.

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

- Implantación del sistema **ASFA Digital**, habiéndose aprobado la realización de pruebas en 2.500 km con su prototipo y habiéndose adjudicado la fabricación, suministro y montaje de 2.650 equipos.

1.2. OTRAS ACTUACIONES MÁS CONCRETAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD.

Además de las grandes líneas estratégicas señaladas en el punto anterior, durante el año 2006 se han realizado otras actuaciones específicas, centradas en resolver problemas concretos derivados de la accidentalidad y de la investigación llevada a cabo de los sucesos acaecidos.

- **MEDIDAS RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA.** Durante el año 2006, se han realizado diversas actuaciones de diferente índole para reducir algunos riesgos detectados,
 - a. Medidas reglamentarias:
 - Modificación de algunos artículos del Reglamento General de Circulación
 - Modificación de la sistemática de establecimiento de itinerarios en Bloqueos Automáticos Banalizados,.
 - b. Medidas Técnicas:
 - Desarrollo e implantación prioritaria del cambio de señalización en los Bloqueos Automáticos Banalizadas, para eliminar las indicaciones de Vía Libre previas a un cambio de vía.
 - Impulso a la instalación del **ASFA digital** para adelantar su horizonte de implantación..
 - c. Factor Humano:
 - Potenciación de las tutorías formativas con los maquinistas.
 - Realización, con carácter prioritario, de campañas de concienciación sobre la aplicación rigurosa de las órdenes de las señales.
 - Investigación sobre fórmulas de conducta para generar pautas automáticas de actuación de los maquinistas ante señales de anuncio de precaución, que conlleven aplicaciones inmediatas de frenadas.
 - Incremento de las prácticas de los maquinistas en Simuladores de Conducción.
 - Lanzamiento de Campañas, mediante soportes inductivos a la conducta, para crear estados de opinión colectivos sobre la forma de actuar correctamente de acuerdo a la señalización.

- Establecimiento de actuaciones inspectoras para evitar Accidentes de Tren por exceso de velocidad al paso por los desvíos con cambios de vía en sistemas con BAB.
- Realización de sondeos por parte de los servicios de seguridad sobre el desarrollo de las recomendaciones.

Con estas medidas se pretenden evitar la repetición de accidentes como el ocurrido en Villada el 21 de agosto de 2006, el más grave de los sucedidos durante el año 2006.

- **PLAN DE ACCIÓN ESPECÍFICO** con el objetivo de detectar y eliminar las prácticas irregulares y antirreglamentarias **EN TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN LA VÍA**. Se han realizado inspecciones en los tajos de trabajo y un análisis de las conversaciones entre el puesto de mando y los encargados de trabajos, y se han realizado 6 jornadas específicas de sensibilización.

El objetivo de este Plan es reconducir las actuaciones incorrectas en esta materia, que durante el año 2006, han producido tres accidentes graves por la no adecuación operativa a la normativa reglamentaria en la realización de este tipo de trabajos.

- **PLAN DE MEJORA DE VÍAS SECUNDARIAS**, impulsado por ADIF sobre la base un informe que recoge el desarrollo operativo necesario para renovar este tipo de instalaciones, estableciendo el periodo de tiempo necesario para su realización y la inversión necesaria.

El objetivo de este Plan es reducir el riesgo de **descarrilamientos**, ya que un considerable porcentaje de los accidentes de este tipo ocurridos en 2006, ocurrieron en vías secundarias y a una velocidad inferior a 45 km/h.

- **PLAN ESPECIAL EN ESTACIONES**, para dotarlas de elementos informativos que refuercen la atención de los viajeros en el momento de cruzar las vías y recuerden la necesidad de utilizar los pasos destinados a este fin. El objetivo de este Plan es reducir los accidentes producidos por arrollamiento de personas en estaciones, debidos al cruce indebido de las vías.
- **PLAN DE CERRAMIENTO Y VALLADO PERIMETRAL DE VÍAS**, tanto en ámbitos urbanos como rurales, cuyo objetivo es evitar la invasión por personas o animales de la vía, evitando así los accidentes por arrollamiento de personas en plena vía.

Actuaciones específicas en terminales, como renovación de vías e instalaciones de seguridad, cuyo objetivo es reducir los accidentes ocurridos en las **maniobras** realizadas en las terminales de cargas

Igualmente y para reducir los accidentes causados por error humano, se han desarrollado **JORNADAS DE SENSIBILIZACIÓN**, dirigidas al personal operativo, sobre prácticas seguras en los trabajos relacionados con la ejecución de maniobras.

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

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

2. ANÁLISIS DE TENDENCIA CON DATOS PORMENORIZADOS

Este informe recoge las estadísticas de accidentes significativos³ acaecidos en la Red durante el año 2006. Se han confeccionado una serie de gráficos representativos de la tendencia por cada uno de los Indicadores Comunes de Seguridad, de acuerdo con los criterios y las plantillas proporcionadas por la Agencia Europea Ferroviaria.

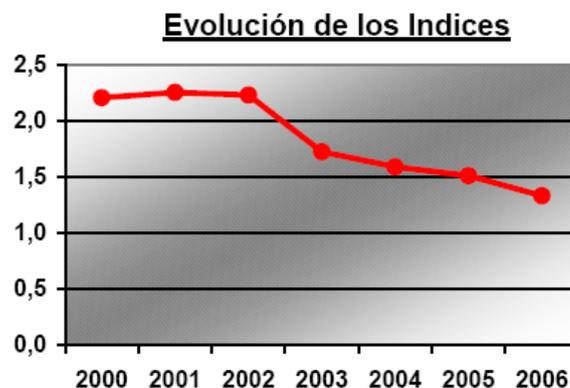
El detalle de estas estadísticas se incluye en el Anexo C.

³ **Accidente:** [Definición según la Directiva 2004/49]: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros.

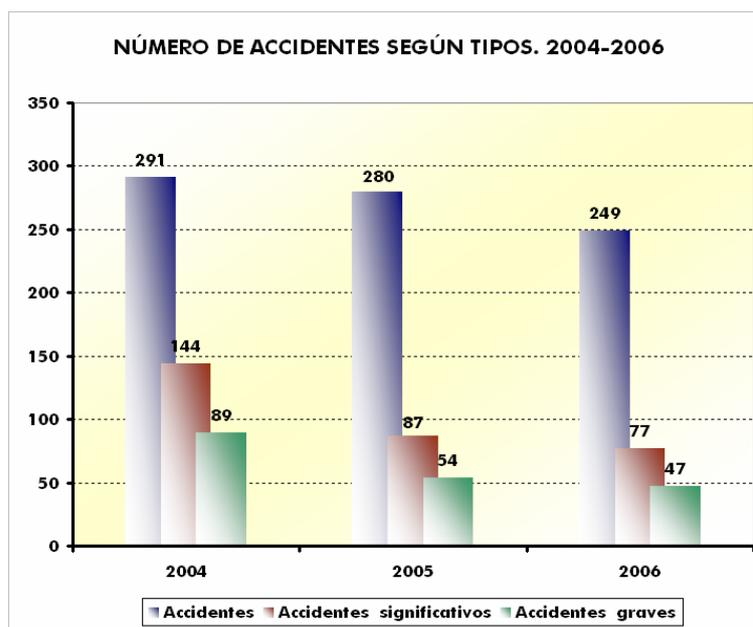
Accidente significativo [Definición según Reglamento (CE) no 91/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario, de aplicación según la Directiva 2004/49]: cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo 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 perturbaciones graves del tráfico. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos;

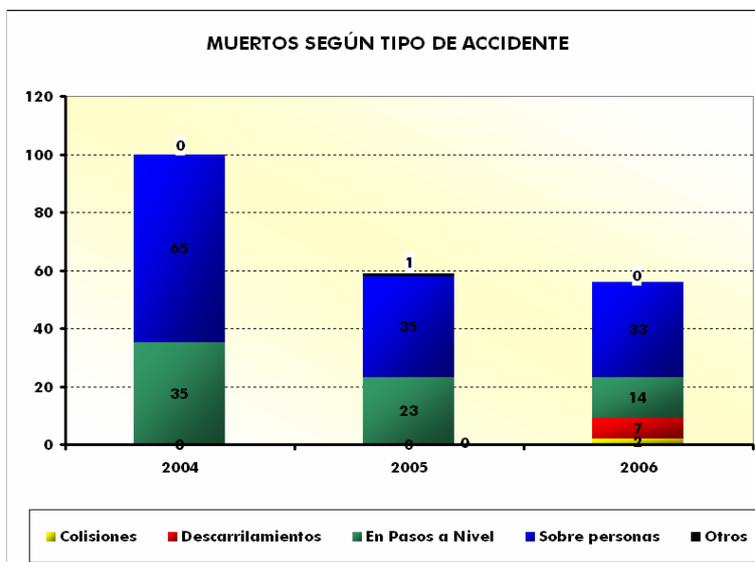
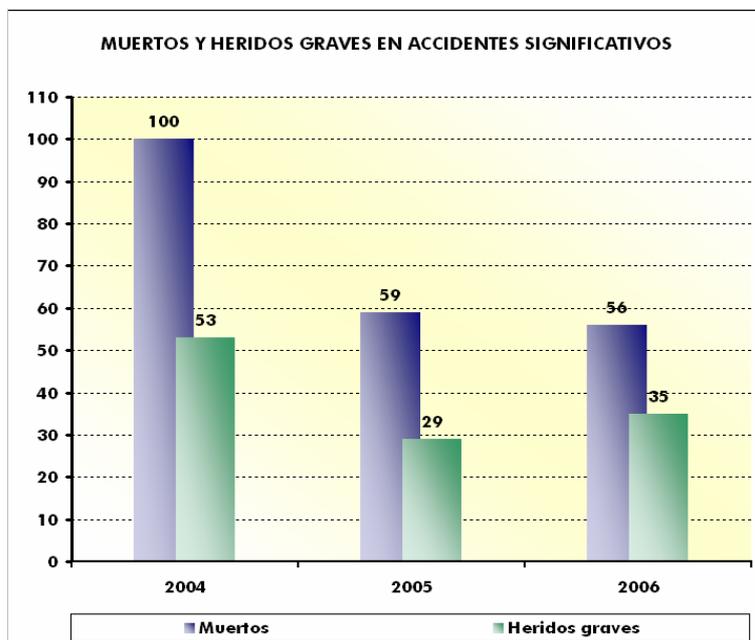
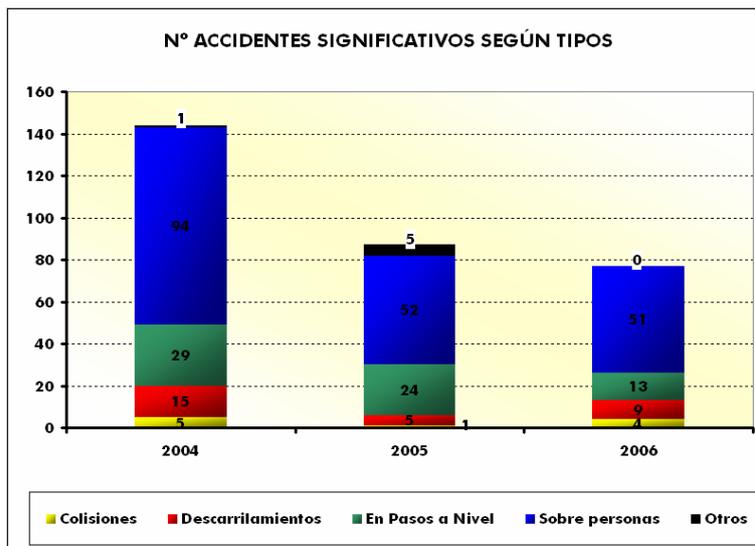
Accidente grave [Definición según la Directiva 2004/49]: cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con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

Si consideramos la totalidad de accidentes (no sólo los significativos), durante el año 2006 se produjeron 249 accidentes frente a 280 del año anterior, lo que representa un 11,42% menos. El índice de frecuencia de accidentes (nº de accidentes por cada millón de kilómetros recorridos) ha sido de 1,33, cantidad menor a la del año anterior que fue 1,51.



Se observa por tanto, una **tendencia decreciente en los últimos años**, que afecta tanto al total de accidentes como a los accidentes significativos o graves:





E. PRINCIPALES CAMBIOS EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN

Tal y como ya se ha señalado en apartados anteriores de este Informe, durante el año 2006 se ha continuado el desarrollo normativo de las bases legales que se establecieron en los años anteriores con la aprobación de la Ley del Sector Ferroviario y de su Reglamento.

Durante el año 2006 se han elaborado y aprobado los siguientes textos legislativos relacionados con la seguridad:

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

La orden desarrolla los procedimientos de autorización, de puesta en servicio y de autorización de circulación del material móvil ferroviario. También establece los sistemas de homologación y habilitación de los centros de mantenimiento de dicho material.

- ***Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.***

Establece todos los procesos relativos al personal ferroviario y a los centros asociados al mismo (centros de formación y centros médicos)

- ***Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional***
- ***Real Decreto 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad***

Trasponen las Directivas de interoperabilidad del ferrocarril convencional y de alta velocidad al ordenamiento jurídico nacional.

El detalle de las regulaciones anteriores se encuentran en el **anexo D** de este documento.

Indirectamente, aunque en principio se trata de una norma no ligada al sistema ferroviario, es de destacar la **Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos**. En ella se autoriza la creación de la **Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre**, que en el futuro desempeñará el papel de Autoridad Nacional de Seguridad.

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

La Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, establece que las empresas ferroviarias deberán disponer de **CERTIFICADOS DE SEGURIDAD**, con carácter previo a la prestación del servicio:

“Artículo 57. Certificados de seguridad.

1. Con carácter previo a la prestación del servicio ferroviario sobre una determinada línea, las empresas ferroviarias deberán obtener el correspondiente certificado de seguridad.

2. El certificado de seguridad establecerá las condiciones que deben cumplir las empresas ferroviarias que presten un servicio de transporte ferroviario, en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento y de material rodante, así como en cualesquiera otras materias que se determinen reglamentariamente.

Las empresas ferroviarias deberán respetar, en todo momento, las condiciones establecidas. El incumplimiento por las empresas ferroviarias de las condiciones previstas en el certificado de seguridad, determinará su revocación.

3. Para el otorgamiento del certificado de seguridad se exigirá a quien lo solicite la acreditación, de modo suficiente, de que el servicio correspondiente lo prestará adecuadamente, sin riesgos para las personas o para los bienes.

4. El certificado de seguridad, que permite prestar servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General, es un documento que emitirá el Ministerio de Fomento o, en su caso, el administrador de infraestructuras ferroviarias u otro ente facultado por aquél. Particularmente, en la medida en que así lo establezca la normativa comunitaria, se podrá prever, reglamentariamente, que el otorgamiento del certificado de seguridad se lleve a cabo por un ente u órgano administrativo habilitado al efecto.

5. Reglamentariamente, se determinará el contenido del certificado de seguridad que habrá de referirse, como mínimo, al sistema de control, de circulación y de seguridad ferroviaria, a los conocimientos y requisitos exigidos al personal de conducción, a las características técnicas del material rodante y a su mantenimiento, y al procedimiento para el otorgamiento de aquél, que deberá ajustarse a los principios de protección de los viajeros y las mercancías, transparencia y no discriminación. Del mismo modo, se determinará el régimen para su renovación y revisión”

Este modelo responde a la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, puesto que en el momento de aprobación de la Ley del Sector Ferroviario aún no había sido aprobada la Directiva de Seguridad 2004/49.

Posteriormente, en el Reglamento del Sector Ferroviario, que desarrolla la Ley, se establece el contenido del certificado de seguridad⁴.

El certificado de seguridad tiene dos partes diferenciadas:

- a) La comprobación de que la empresa ferroviaria dispone de un sistema de gestión de la seguridad adecuado.
- b) La comprobación, en las líneas sobre las que se pretenda realizar su actividad, del cumplimiento de los requisitos exigidos en la Ley del Sector Ferroviario en este Reglamento y en las demás normas que desarrollen aquélla respecto a la circulación ferroviaria, al personal de conducción y al material rodante.

El modelo de certificado empleado durante el año 2006, aunque enmarcado en la Directiva 2001/14/CE, ya avanza buena parte de las características del certificado de seguridad que se define en la Directiva de Seguridad Ferroviaria. En el año 2007, con la entrada en vigor del R.D. 810/2007, de 22 de junio, de seguridad en la circulación ferroviaria, se reformará la definición del certificado para ajustarlo totalmente al contenido de la Directiva 2004/49.

Por otro lado, también de acuerdo con el Reglamento del Sector Ferroviario, transitoriamente, hasta que esté operativa la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre, la emisión de los certificados, aunque competencia de la Dirección General de Ferrocarriles, ha sido ejercida durante el año 2006 por ADIF.⁵

Basándose en todo lo anterior, **durante el año 2006 el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) emitió tres Certificados de Seguridad a las siguientes empresas ferroviarias:**

- RENFE- Operadora, el 30/06/2006;
- Continental-Rail, el 24/11/2006;
- Acciona Rail, el 26/12/2006.

Por otro lado, las normas vigentes en 2006, no obligaban al Administrador de la Infraestructura a disponer de una **AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD**.

⁴ El contenido del certificado de seguridad se define con detalle en artº 105 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

⁵ Para mayor información, consultar la Disposición Transitoria Segunda del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

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

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

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

http://www.adif.es/empresa/index_decred_2007.html

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

Hasta la constitución de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre, las funciones de inspección del sistema ferroviario asignadas a la Dirección General de Ferrocarriles están siendo ejercidas transitoriamente por ADIF.

En cualquier caso, durante el año 2006, no se ha producido ningún tipo de anomalía de relevancia, que hayan podido traducirse en:

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

H. CONCLUSIONES

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

En 2006, el nuevo modelo ferroviario se consolida en España:

- Se normaliza el funcionamiento separado de ADIF y RENFE-Operadora, que van asimilando sus nuevos papeles en el mercado.
- Se inicia la progresiva incorporación de nuevas empresas que, una vez obtenida la licencia, comienzan a tramitar sus certificados de seguridad, crear su estructura interna y posicionarse en el mercado. No será hasta el año 2007 cuando estas empresas comiencen a operar.
- Se continúa con el desarrollo normativo necesario para completar las disposiciones básicas aprobadas en 2004.

Para los próximos años las prioridades organizativas y normativas en materia de seguridad son:

- Proseguir con el desarrollo organizativo de la Autoridad Nacional de Seguridad, mediante la creación de la Agencia de Seguridad del Transporte Terrestre.
- Completar y perfeccionar el desarrollo normativo.

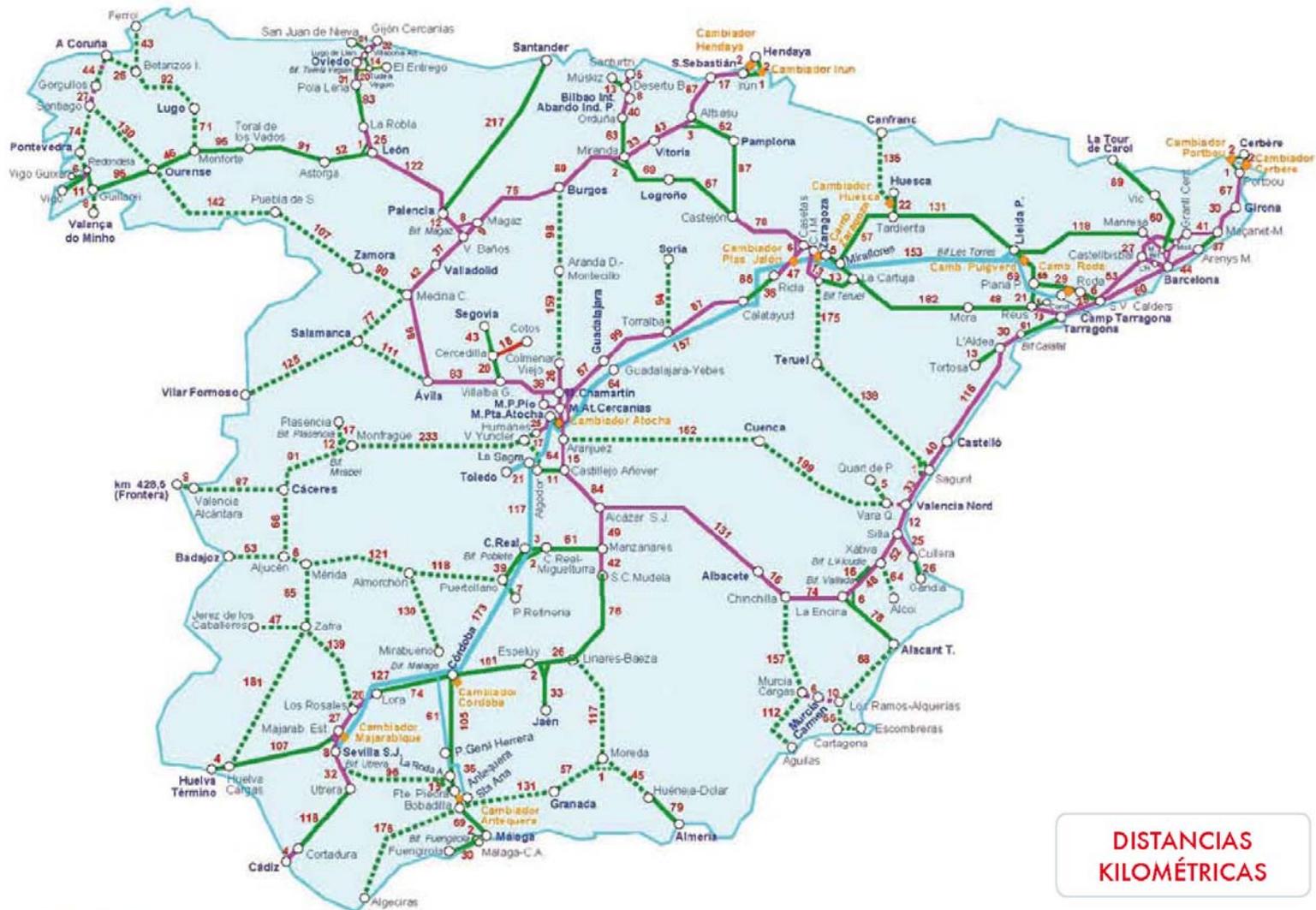
Por otro lado, y en cuanto a la accidentalidad, las medidas deben encaminarse a favorecer que se consolide la tendencia decreciente y positiva de los últimos años.

I. Anexos

- ANEXO A: INFORMACIÓN DE LA ESTRUCTURA FERROCARRIL**
- ANEXO B: ORGANIGRAMA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD**
- ANEXO C: DATOS SOBRE ICS – DEFINICIONES APLICADAS**
- ANEXO D: CAMBIOS IMPORTANTES EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN**
- ANEXO E: EVOLUCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD - DATOS NUMÉRICOS**

ANEXO A: Información de la estructura ferrocarril

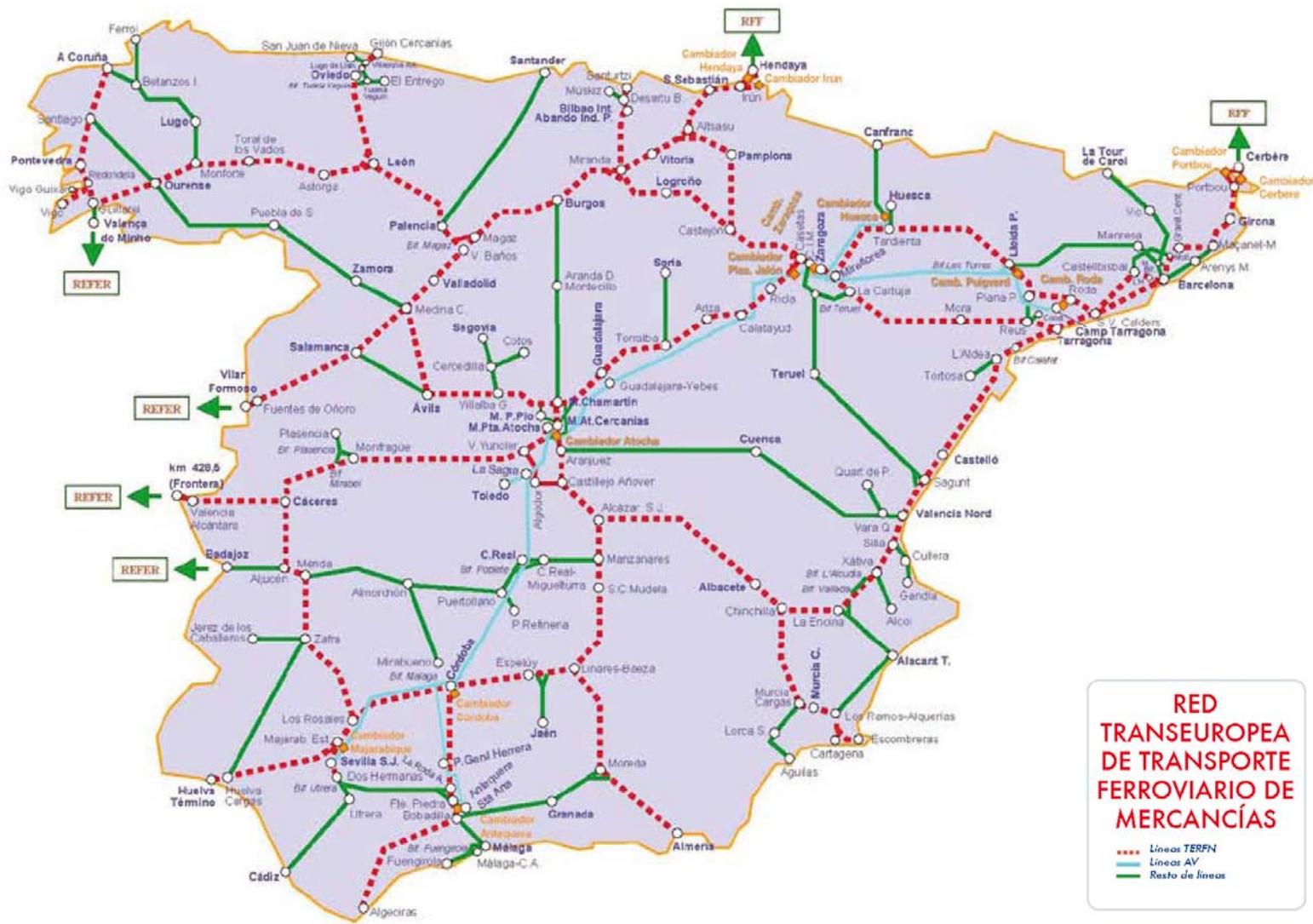
ANEXO A.1: Mapa de la red



DISTANCIAS KILOMÉTRICAS

Diciembre 2006

Fuente: Declaración sobre la Red 2007. ADIF



Diciembre 2006

Fuente: Declaración sobre la Red 2007. ADIF



Diciembre 2006

Fuente: Declaración sobre la Red 2007. ADIF



Diciembre 2006

Fuente: Declaración sobre la Red 2007. ADIF



Diciembre 2006

Fuente: Declaración sobre la Red 2007. ADIF



Diciembre 2006

Fuente: Declaración sobre la Red 2007. ADIF

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

A.2.1. Administrador(es) de la infraestructura

Nombre	Dirección	Sitio web / Vínculo a la declaración de red	Autorización de seguridad (número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Longitud /ancho de vía totales	Longitud de vía electrificada/tensiones de red	Longitud de vía doble/simple total	Longitud total de LAV	Equipo PACT utilizado	Número de PN	Número de señales
ADIF	C/Miguel Angel, 23 28010 Madrid España	www.adif.es	No disponible en 2006	01/01/2005	1.237,7 km/1.435mm 11.715,4km/1.668mm 18 km /1.000mm 21 km/ mixto 12.991,1 km totales	1.237,7 km/ 25 kV ca 6.492,2 km / 3 kV cc 7.729,9 km electrificados	8.836,2 km vía simple 4.154,9 km vía doble	1.261,5 km	ERTMS ASFA LZB ATP- EBICAB GSMR	2.885	[Sin datos]

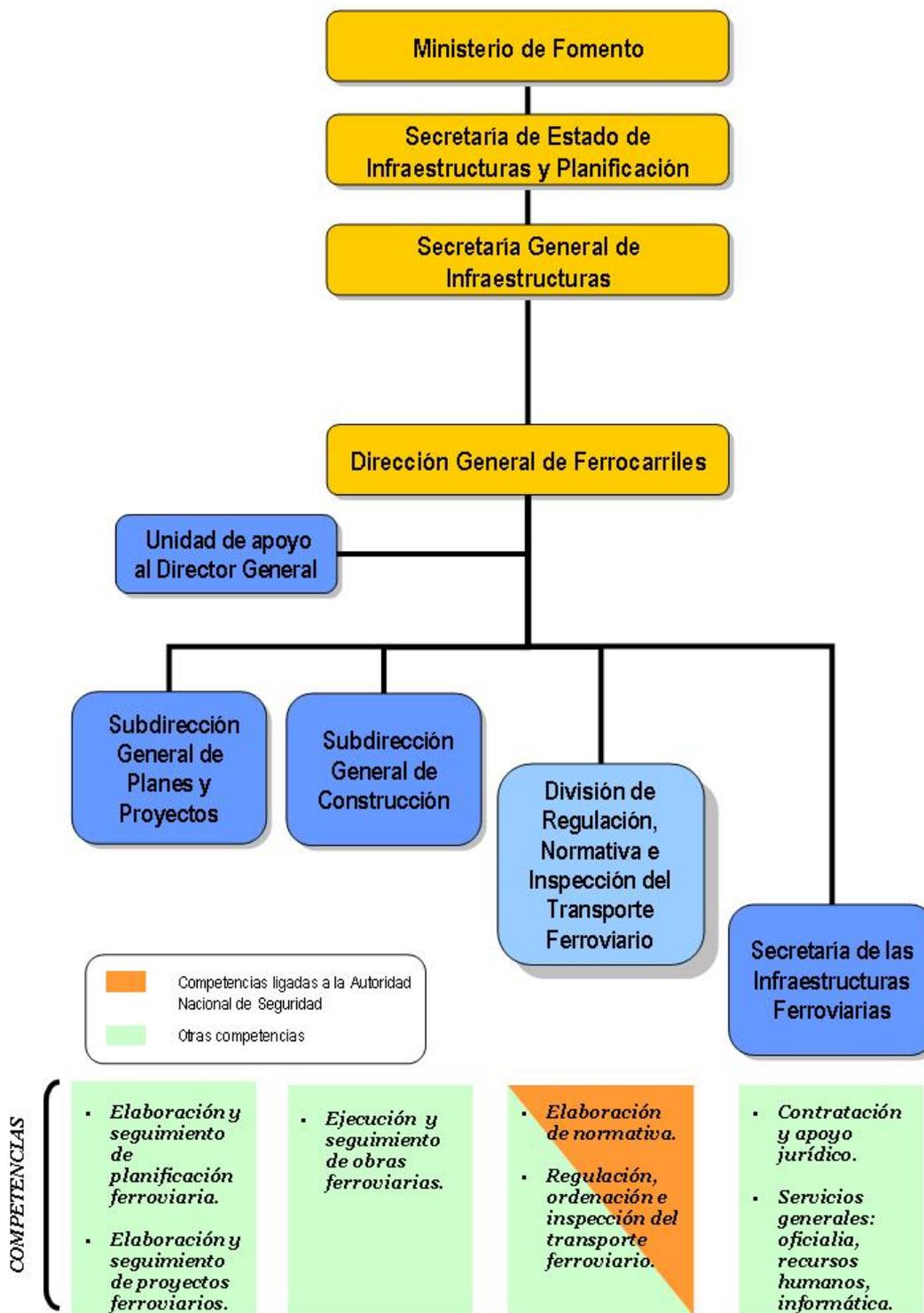
A.2.2. Empresa(s) ferrocarril(s)

Nombre	Dirección	Sitio web	Certificado de seguridad 2001/14/CE (Número/fecha)	Certificado de seguridad A-B 2004/49/CE (Número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Tipo de tráfico (mercancías, etc.)	Número de locomotoras	Número de automotores/ elementos automotores de cercanías	Número de coches/ vagones	Número de maquinistas/ personal de seguridad	Volumen de transporte de pasajeros	Volumen de transporte de mercancías
RENFE Operadora	Avenida Pío XII s/n, 28036 Madrid, España.	www.renfe.es	30/06/2006	-	1/01/2005	Viajeros Mercancías	706	727	17.507	Maquinistas: 4.900	505.431	26.806 miles de toneladas
Continental Rail	Avda America, 2-17B 28028 Madrid España	www.continentalrail.es	24/11/2006	-	Sin actividad en 2006	Tracción Mercancías	24	-	-	-	-	<1M tren-km
Acciona Rail Services	Avda. de Suiza 18-20 28220 Coslada (Madrid) España	www.acciona.es	26/12/2006	-	Sin actividad en 2006	Mercancías	2	-	32 vagones	-	-	<1M tren-km

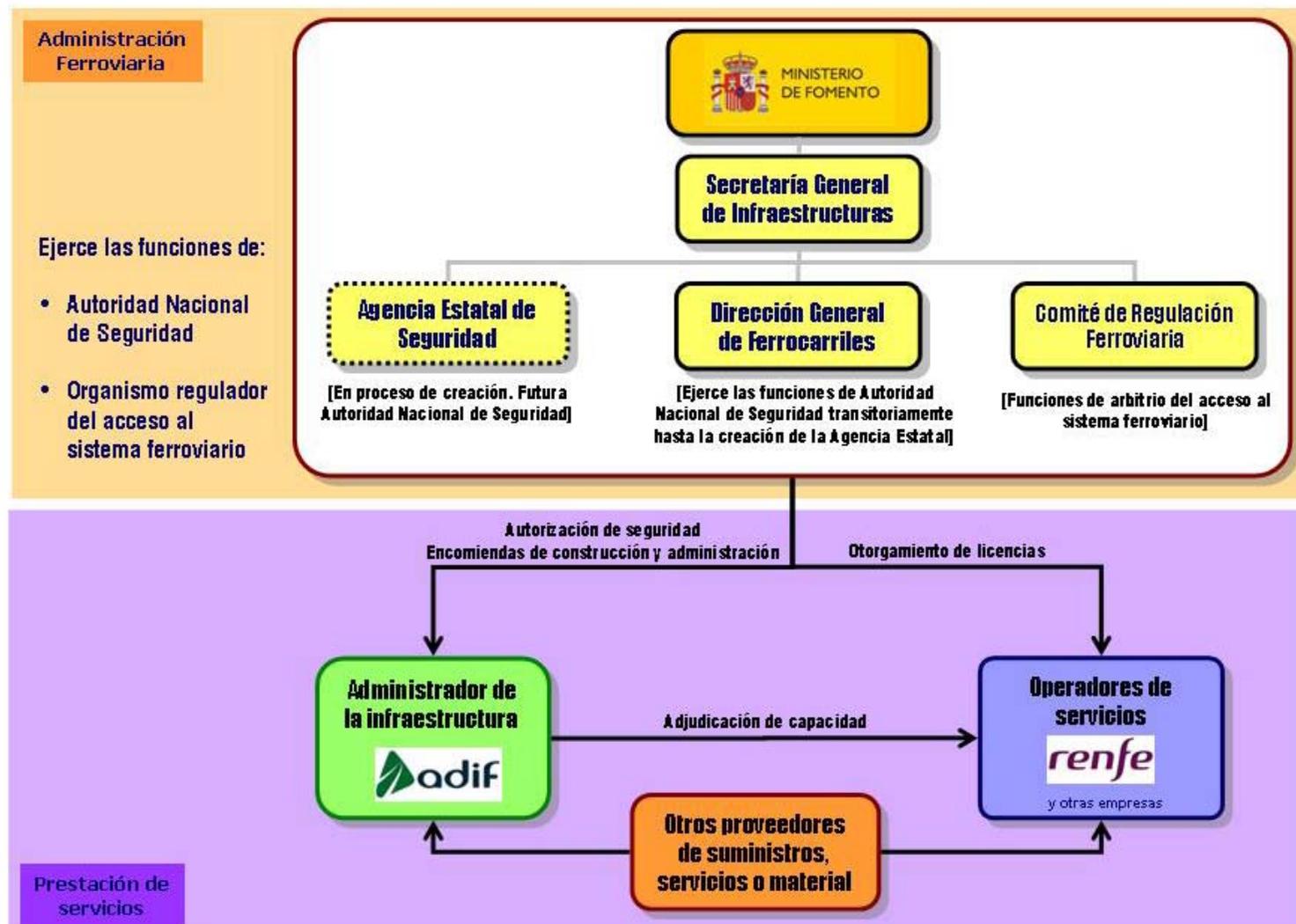
Abreviaturas: LAV = línea de alta velocidad) (definición conforme a la Directiva 96/48/CE)
PACT = protección automática de la circulación de trenes
PN = paso a nivel

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

B.1. Diagrama: Organización interna



B.2. Diagrama: Relación con otros organismos nacionales



ANEXO C: Datos de ICS – Definiciones aplicadas

En las páginas siguientes se incluyen las estadísticas de acuerdo con los formularios oficiales fijados por la Agencia Europea Ferroviaria. Sobre ellas, se realizan los siguientes comentarios:

- Se han incluido únicamente los **accidentes significativos**, de acuerdo con la definición del Reglamento 91/2003.
- Dentro de la categoría “**Otras personas**” se han agrupado los siguientes grupos, al no disponer de los datos desagregados:
 - Usuarios de pasos a nivel.
 - Personas no autorizadas.
 - Otras personas.
- Las estadísticas oficiales nacionales incluyen categorías diferentes para los **incidentes y casi accidentes críticos**. Los datos del año 2006 con las categorías nacionales son las siguientes:
 - Colapso de vía.....186
 - Rotura de carril74
 - Rotura de ruedas o ejes1
 - Velocidad excesiva2
 - Fallo de señalización6
 - **TOTAL.....269**
- Las estadísticas oficiales nacionales tampoco disponen de información acerca de las repercusiones económicas de los accidentes:
 - Coste de los fallecidos o de los heridos.
 - Coste de reposición o reparación de los daños en el material.
 - Coste de los retrasos o distorsiones del tráfico.
 - Total de horas trabajadas como consecuencia de accidentes.
- Las estadísticas oficiales nacionales no disponen información acerca de los indicadores relativos a la gestión de la seguridad.

Safety Directive 2004/49/EC - Annex 1 CSIs

1. Indicators relating to accidents

1.1a. Total number of accidents and a break-down into the following types of accidents

1.1b. Relative to MLN train kilometres: number of accidents and a break-down into the following types of accidents

	Total number of all accident	Collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Derailments of trains	Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Fires in rolling stock	Others
code of variable	N00	N01	N02	N03	N04	N05	N06
1.1a. Number of accidents	77	4	9	13	51	0	0

code of variable	N10	N11	N12	N13	N14	N15	N16
1.1b. "Relative" Number of accidents	4,13E-01	2,14E-02	4,83E-02	6,97E-02	2,73E-01	0,00E+00	0,00E+00

Suicides	
code of variable	N07
1.1a. Total number of suicides	189

code of variable	N17
1.1b. Relative to "billion" train kilometres number of suicides	1,01E+00

1.2a. Total number of persons seriously injured by type of accident divided into the following categories

1.2b. Relative to MLN train kilometres: total number of persons seriously injured by type of accident divided into the following categories

1.2c. Relative to BLN passenger kilometres: total number of persons seriously injured by type of accident divided into the following categories (for passengers only)

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	TS00	TS01	TS02	TS03	TS04	TS05	TS06
1.2a. Total seriously injured	35	0	14	1	20	0	0

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	TS10	TS11	TS12	TS13	TS14	TS15	TS16
1.2b. "Relative" Total seriously injured	1,88E-01	0,00E+00	7,51E-02	5,36E-03	1,07E-01	0,00E+00	0,00E+00

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	PS00	PS01	PS02	PS03	PS04	PS05	PS06
1.2a. Passengers	22	0	14	0	8	0	0

code of variable	PS10	PS11	PS12	PS13	PS14	PS15	PS16
1.2b. "Relative" Passengers	1,18E-01	0,00E+00	7,51E-02	0,00E+00	4,29E-02	0,00E+00	0,00E+00

code of variable	PS20	PS21	PS22	PS23	PS24	PS25	PS26
1.2c. "Relative" Passengers	1,10E+00	0,00E+00	7,00E-01	0,00E+00	4,00E-01	0,00E+00	0,00E+00

code of variable	SS00	SS01	SS02	SS03	SS04	SS05	SS06
1.2a. Employees including the staff of contractors	1	0	0	0	1	0	0

code of variable	SS10	SS11	SS12	SS13	SS14	SS15	SS16
1.2b. "Relative" Employees including the staff of contractors	5,36E-03	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	5,36E-03	0,00E+00	0,00E+00

code of variable	LS00	LS01	LS02	LS03	LS04	LS05	LS06
1.2a. Level-crossing users	0	0	0	0	0	0	0

code of variable	LS10	LS11	LS12	LS13	LS14	LS15	LS16
1.2b. "Relative" Level-crossing users	0,00E+00						

code of variable	US00	US01	US02	US03	US04	US05	US06
1.2a. Unauthorised persons on railway premises	0	0	0	0	0	0	0

code of variable	US10	US11	US12	US13	US14	US15	US16
1.2b. "Relative" Unauthorised persons on railway premises	0,00E+00						

code of variable	OS00	OS01	OS02	OS03	OS04	OS05	OS06
1.2a. Others	12	0	0	1	11	0	0

code of variable	OS10	OS11	OS12	OS13	OS14	OS15	OS16
1.2b. "Relative" Others	6,43E-02	0,00E+00	0,00E+00	5,36E-03	5,90E-02	0,00E+00	0,00E+00

Safety Directive 2004/49/EC - Annex 1 CSIs

1.3a. Total number of persons killed by type of accident divided into the following categories

1.3b. Relative to MLN train kilometres: total number of persons killed by type of accident divided into the following categories

1.3c. Relative to BLN passenger kilometres: total number of persons killed by type of accident divided into the following categories (for passengers only)

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	TK00	TK01	TK02	TK03	TK04	TK05	TK06
1.2a. Total killed	56	2	7	14	33	0	0

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	TK10	TK11	TK12	TK13	TK14	TK15	TK16
1.2b. "Relative" Total killed	3,00E-01	1,07E-02	3,75E-02	7,51E-02	1,77E-01	0,00E+00	0,00E+00

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	PK00	PK01	PK02	PK03	PK04	PK05	PK06
1.3a. Passengers	9	0	7	0	2	0	0

code of variable	PK10	PK11	PK12	PK13	PK14	PK15	PK16
1.3b. "Relative" Passengers	4,83E-02	0,00E+00	3,75E-02	0,00E+00	1,07E-02	0,00E+00	0,00E+00

code of variable	PK20	PK21	PK22	PK23	PK24	PK25	PK26
1.3c. "Relative" Passengers	4,50E-01	0,00E+00	3,50E-01	0,00E+00	1,00E-01	0,00E+00	0,00E+00

	SK00	SK01	SK02	SK03	SK04	SK05	SK06
1.3a. Employees including the staff of contractors	3	2	0	0	1	0	0

code of variable	SK10	SK11	SK12	SK13	SK14	SK15	SK16
1.3b. "Relative" Employees including the staff of contractors	1,61E-02	1,07E-02	0,00E+00	0,00E+00	5,36E-03	0,00E+00	0,00E+00

	LK00	LK01	LK02	LK03	LK04	LK05	LK06
1.3a. Level-crossing users	0	0	0	0	0	0	0

code of variable	LK10	LK11	LK12	LK13	LK14	LK15	LK16
1.3b. "Relative" Level-crossing users	0,00E+00						

	UK00	UK01	UK02	UK03	UK04	UK05	UK06
1.3a. Unauthorised persons on railway premises	0	0	0	0	0	0	0

code of variable	UK10	UK11	UK12	UK13	UK14	UK15	UK16
1.3b. "Relative" Unauthorised persons on railway premises	0,00E+00						

	OK00	OK01	OK02	OK03	OK04	OK05	OK06
1.3a. Others	44	0	0	14	30	0	0

code of variable	OK10	OK11	OK12	OK13	OK14	OK15	OK16
1.3b. "Relative" Others	2,36E-01	0,00E+00	0,00E+00	7,51E-02	1,61E-01	0,00E+00	0,00E+00

2. Indicators relating to incidents and near-misses

2.1a. Total number of incidents and near-misses and a break-down into the following types

2.1b. Relative to MLN train kilometres: number of incidents and near-misses and a break-down into the following types of accidents

	Total number of incidents and near-misses	Total number of broken rails	Total number of track buckles	Total number of wrong-side signalling failures	Total number of signals passed at danger	Total number of broken wheels on rolling stock in service	Total number of broken axles on rolling stock in service
code of variable	I00	I01	I02	I03	I04	I05	I06
2.1a. Number of accidents	0	0	0	0	0	0	0

code of variable	I10	I11	I12	I13	I14	I15	I16
2.1b. "Relative" Number of accidents	0,00E+00						

Safety Directive 2004/49/EC - Annex 1 CSIs

3. Indicators relating to consequences of accidents

3.1a. Total costs in euro of all accidents

3.1b. Relative to MLN train kilometres: total costs in euro of all accidents

3.2a. Total number of working hours of staff and contractors lost as a consequence of accidents

3.2b. Relative to thousand number of hours worked: number of working hours of staff and contractors lost as a consequence of accidents

	Total costs of all accidents	Costs of deaths	Costs of injuries	Costs of replacement or repair of damaged rolling stock and railway installations	Costs of delays, disturbances and re-routing of traffic, including extra costs for staff and loss of future revenue
code of variable	C00	C01	C02	C03	C04
3.1a. Costs (in €)	0	0	0	0	0

	C10	C11	C12	C13	C14
3.1b. "Relative" Costs (in€)	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00

	Total number of working hours of staff and contractors lost as a consequence of accidents
code of variable	W00
3.2a. Total number of working hours	0

	W10
3.2b. "Relative" Total number of working hours	#jDIV/0!

4. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation

	Percentage of tracks with Automatic Train Protection (ATP) in operation	Percentage of train kilometres using operational ATP systems	Total number of level crossings	Total number of level crossings per line kilometre	Percentage of level crossings with automatic or manual protection
code of variable	T01	T02	T03	T04	T05
4. Number	95,66%	96,00%	2835	1,65E-01	35,77%

5. Indicators relating to the management of safety

Internal audits accomplished by infrastructure managers and railway undertakings as set out in the documentation of the safety management system.

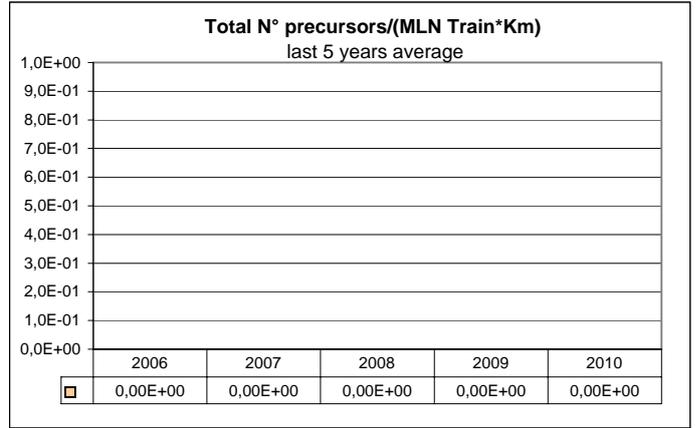
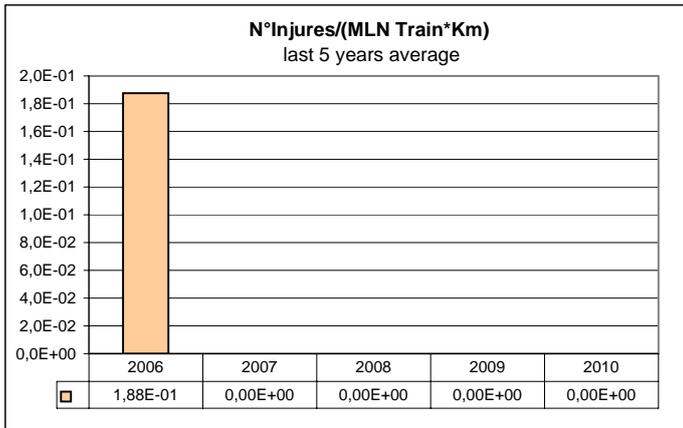
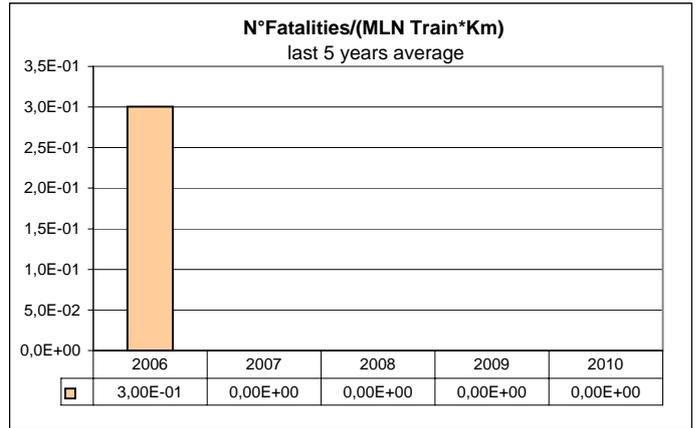
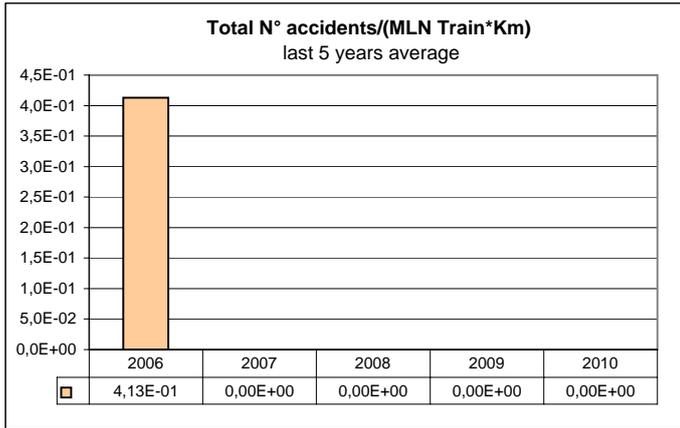
	Total number of accomplished audits	Percentage of audits accomplished /required (and/or planned).
code of variable	A01	A02
5. Number	0	0,00%

6. Reference data

	Number of TrainKM	Number of Passkm	Number of line kilometers	Total number of working hours
code of variable	R01	R02	R03	R04
6. Number	186,5	20	17146	0

C.1. CSIs data

Performances at a glance



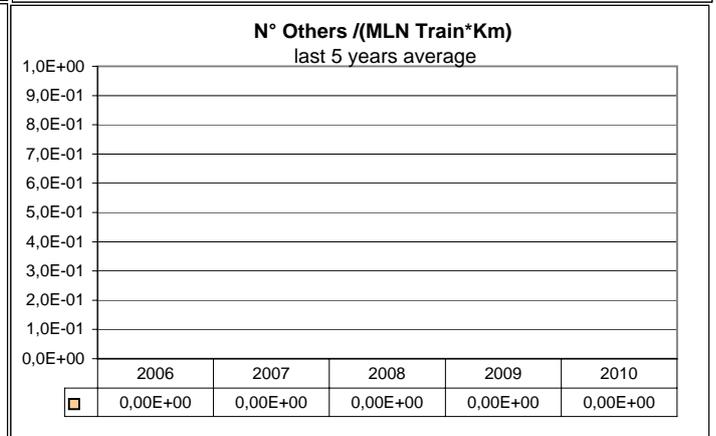
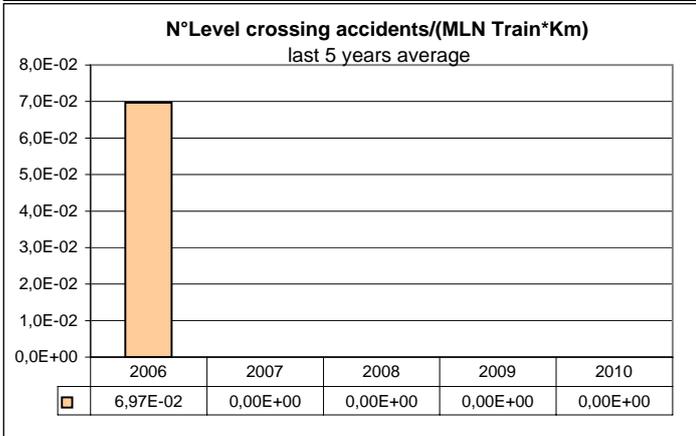
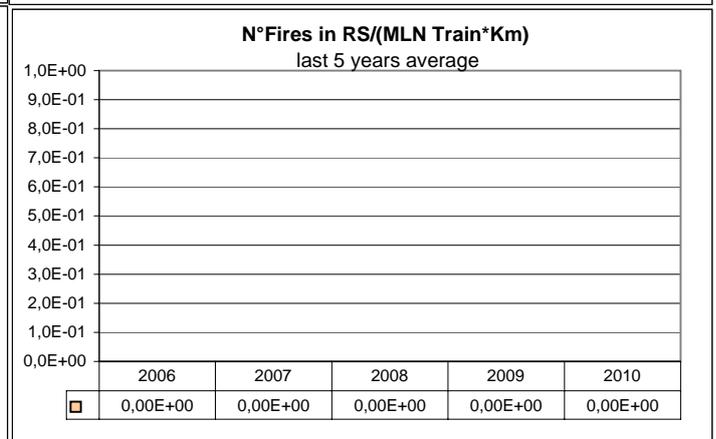
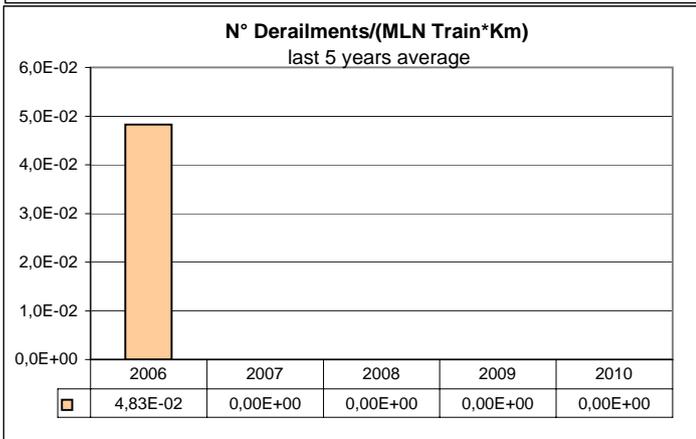
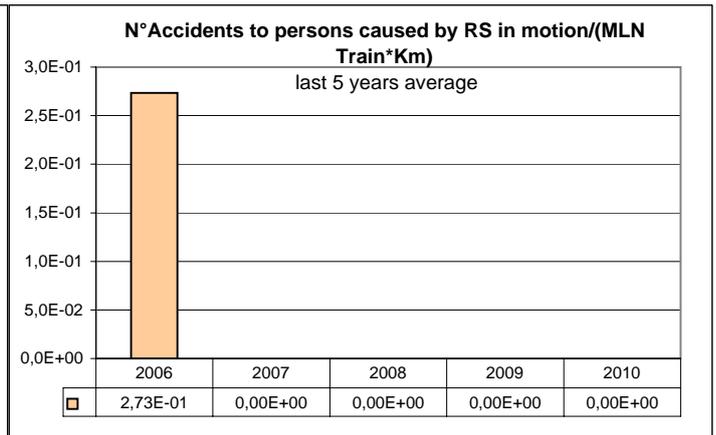
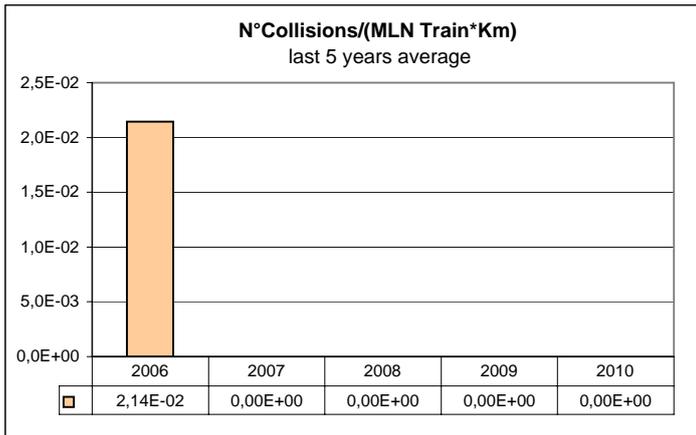
2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

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

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

Accidents divided by type



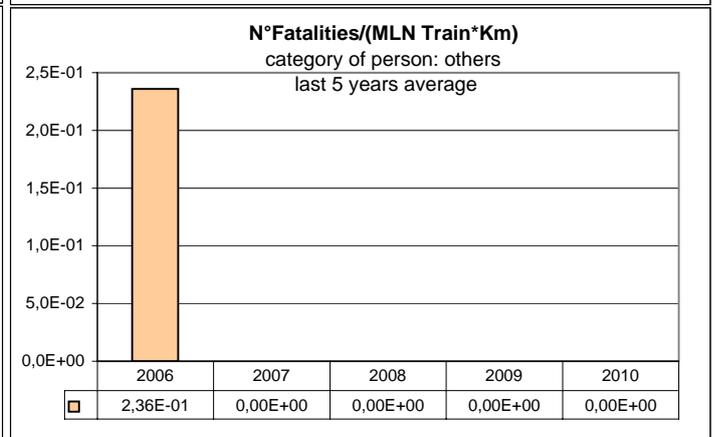
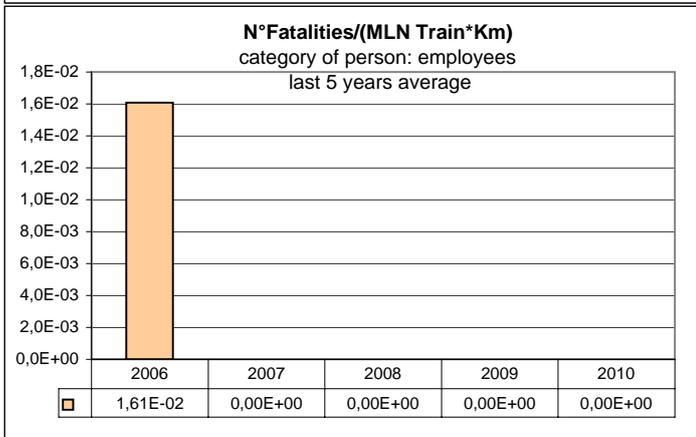
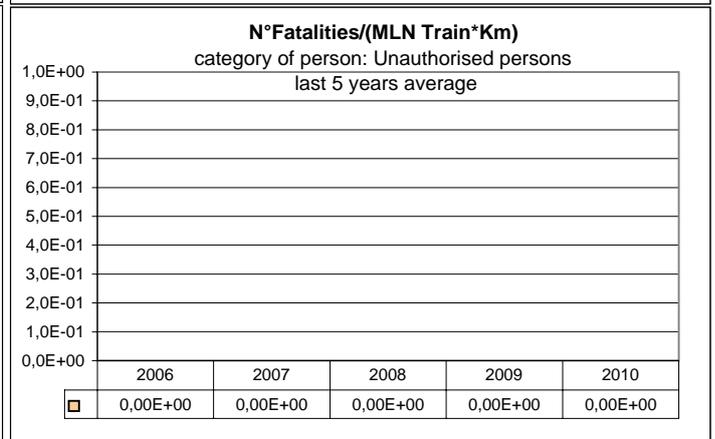
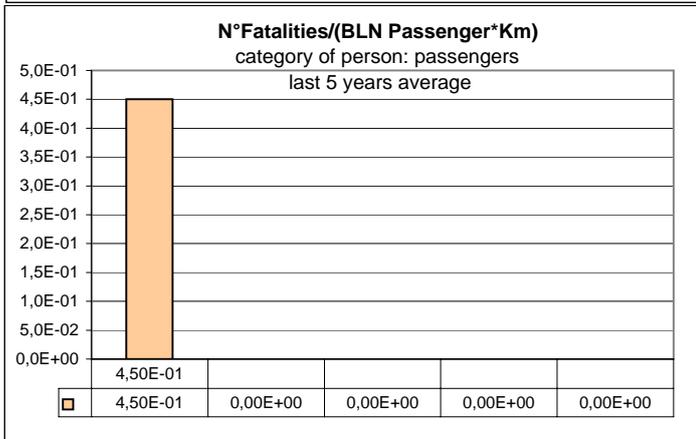
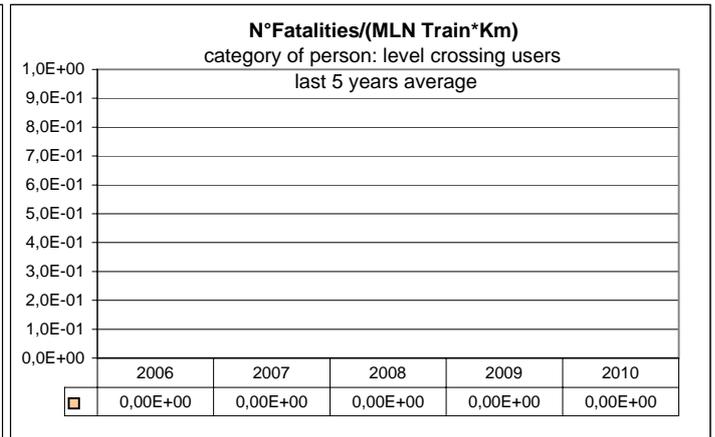
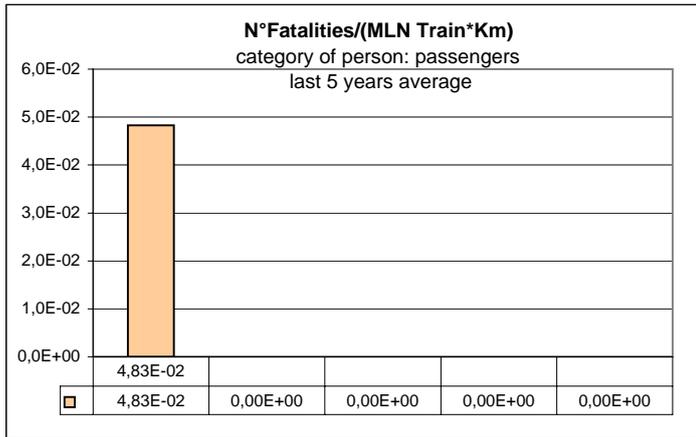
2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

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

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

Fatalities divided by category of people involved



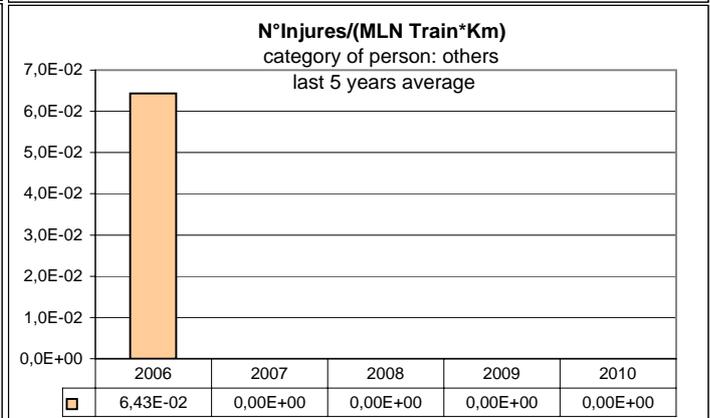
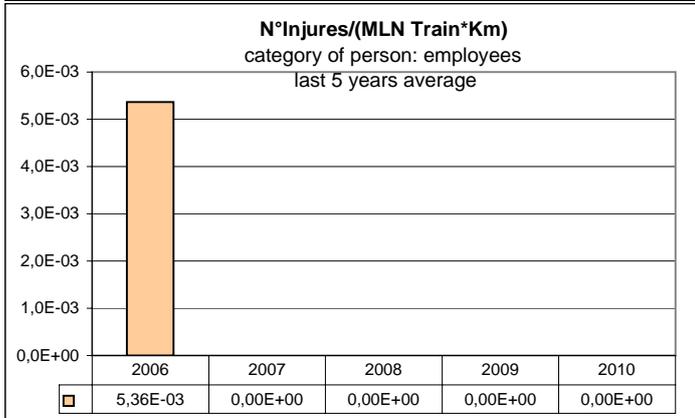
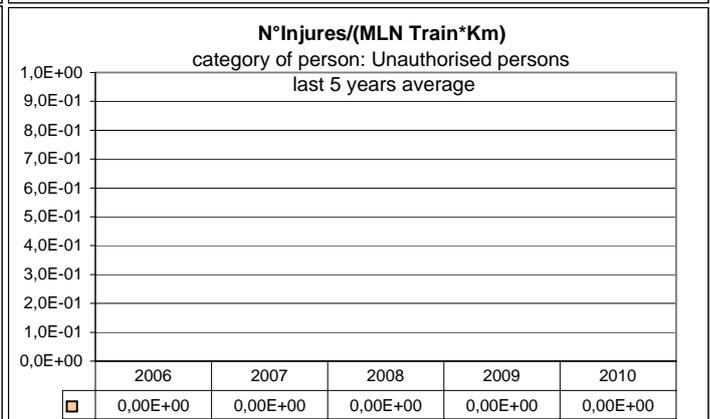
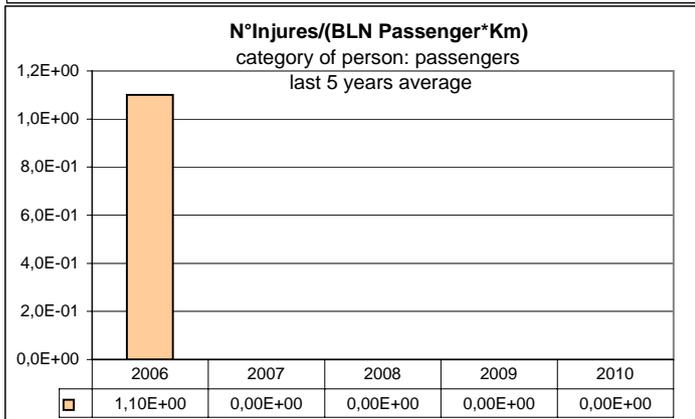
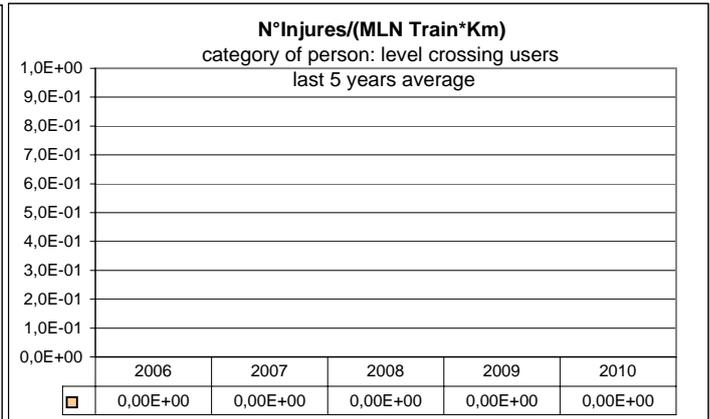
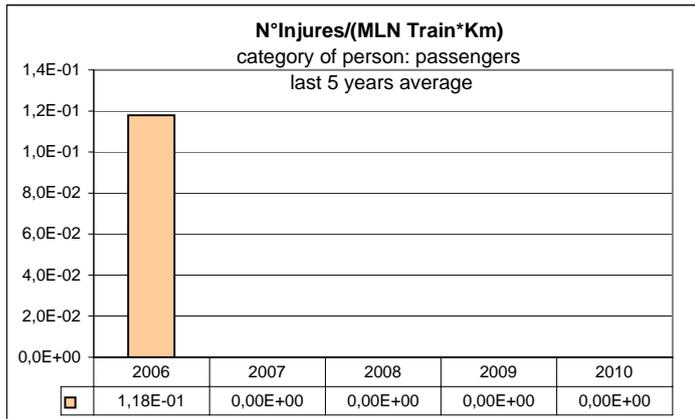
2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

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

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

Injures divided by category of people involved



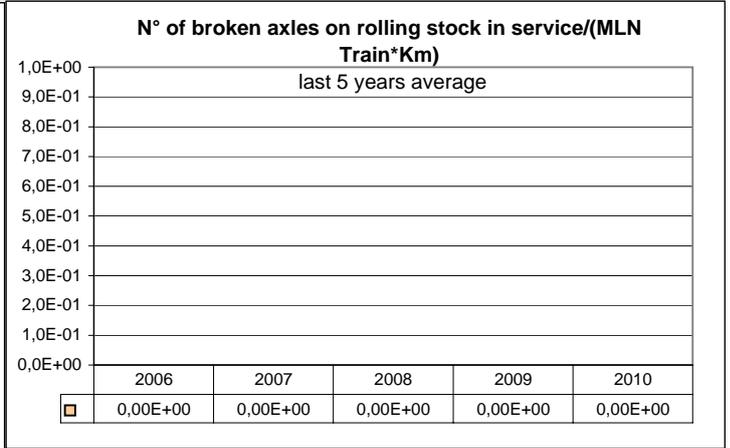
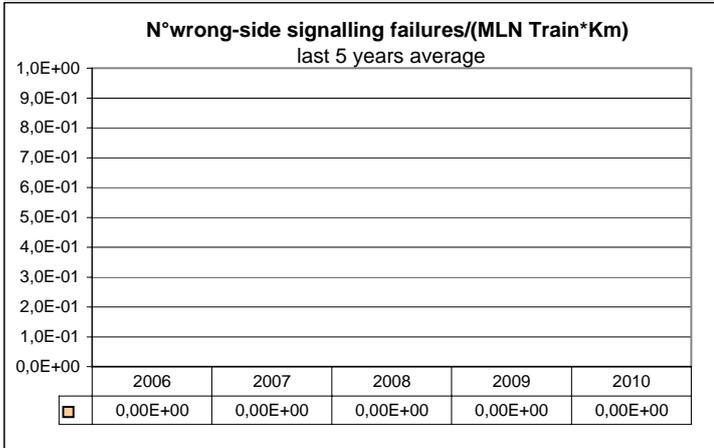
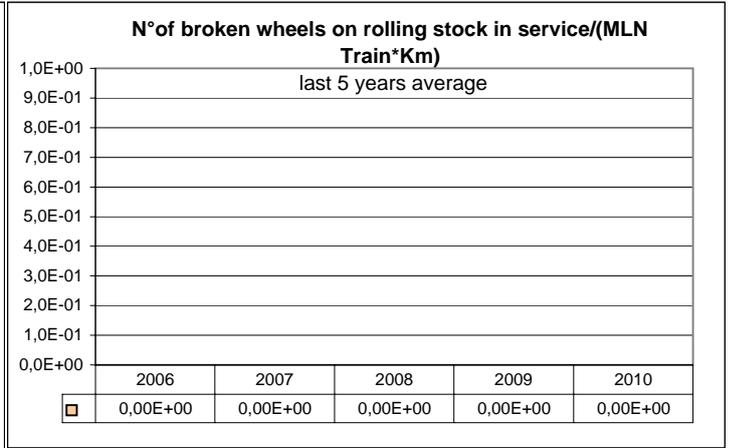
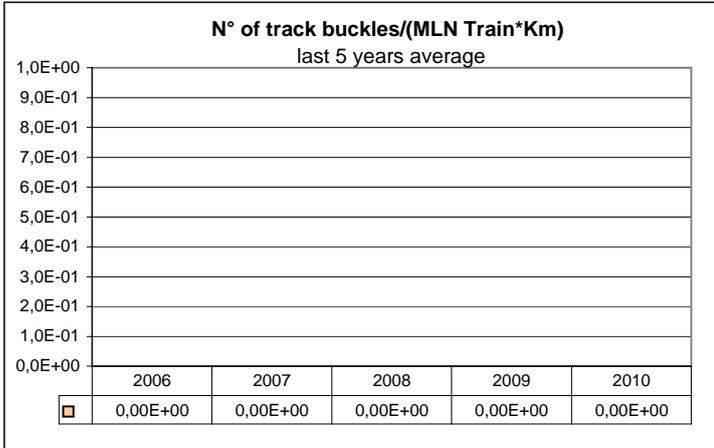
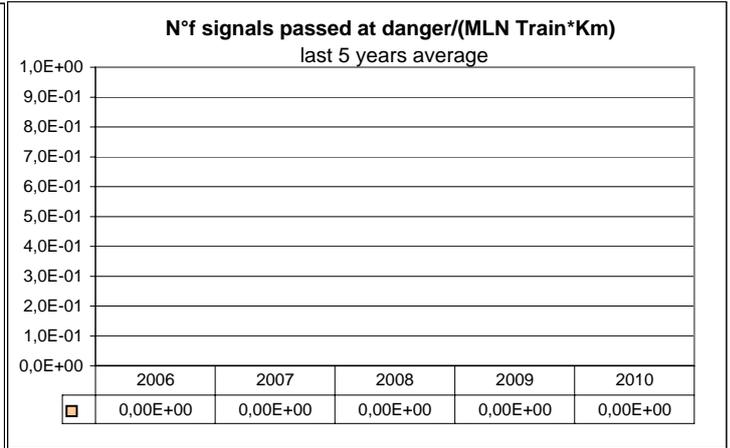
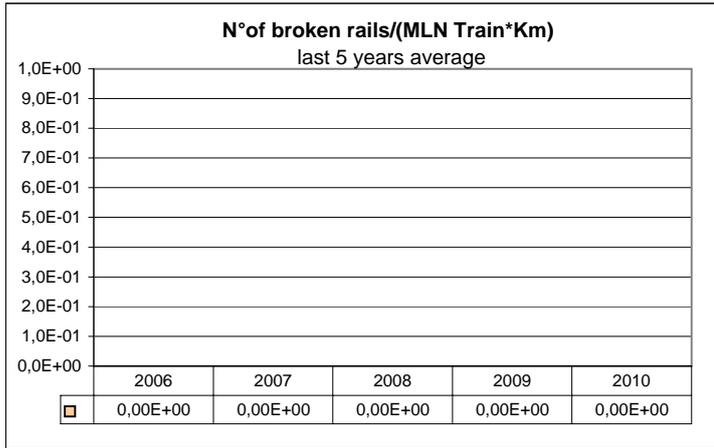
2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

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

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

Precursors to accidents



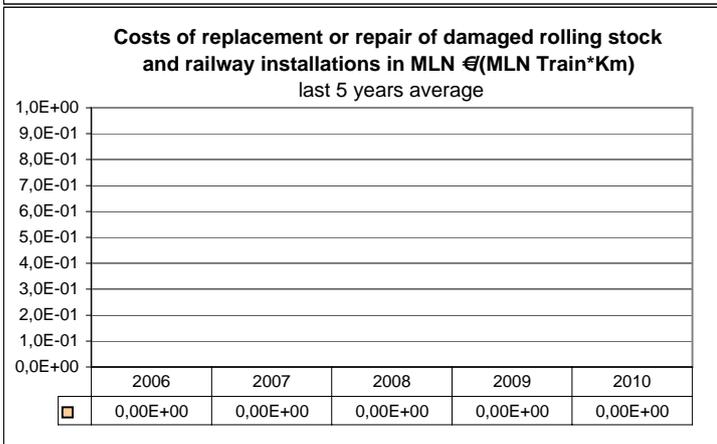
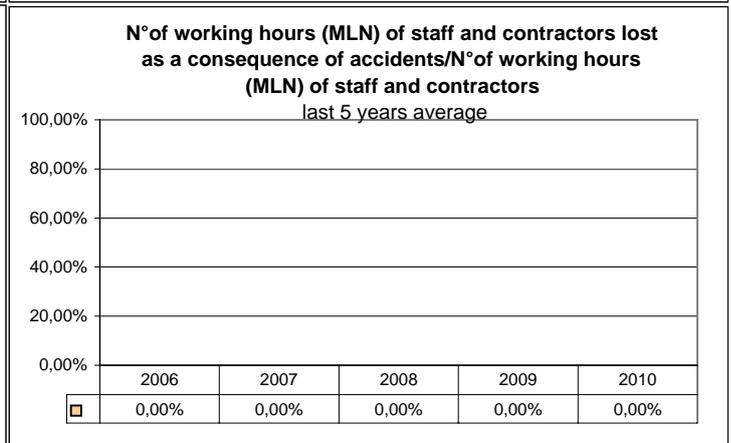
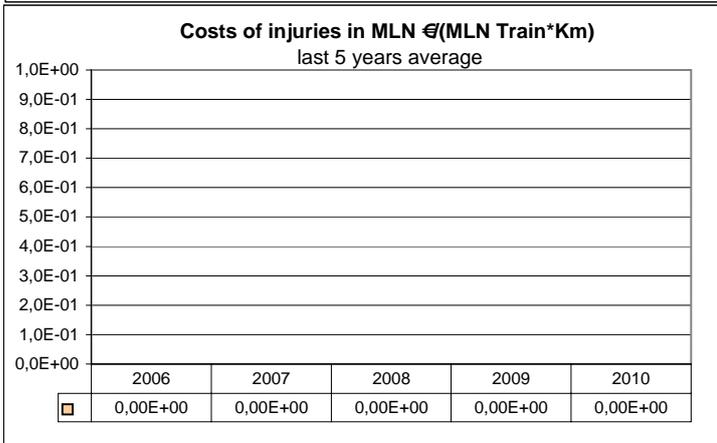
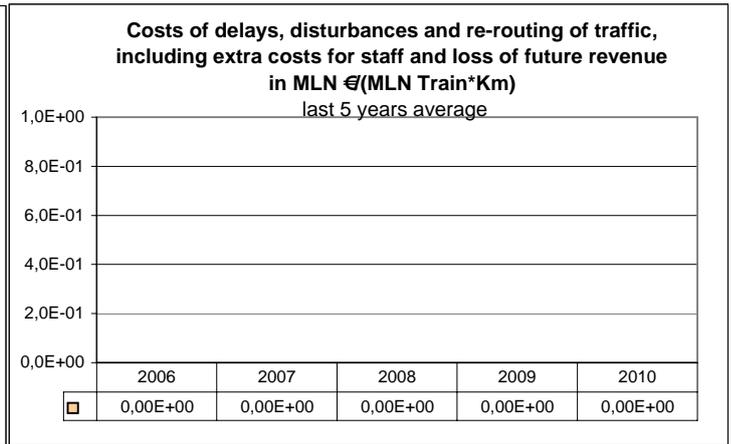
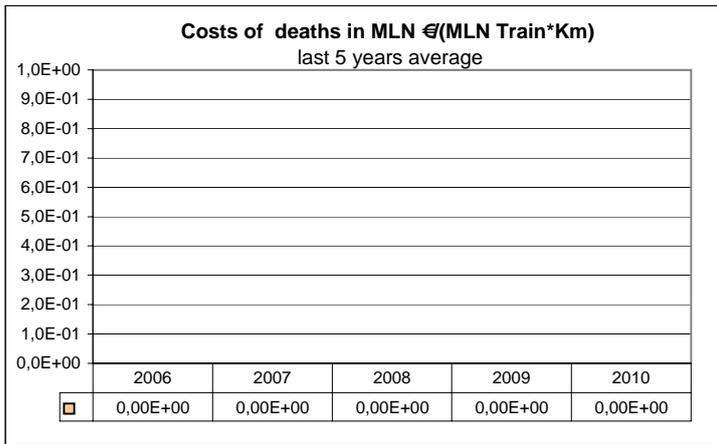
2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

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

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

Cost of all accidents, number of working hours of staff and contractors lost as a consequence of accidents



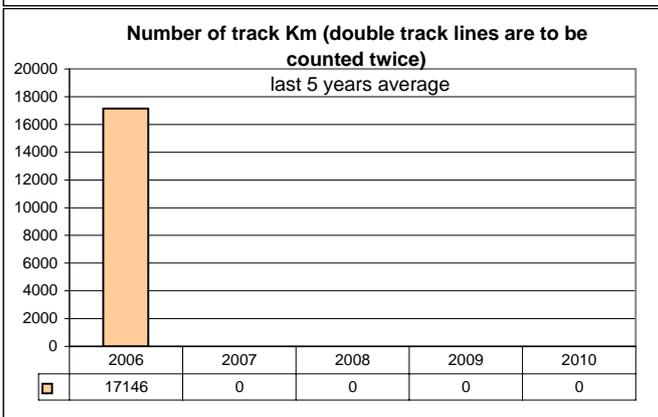
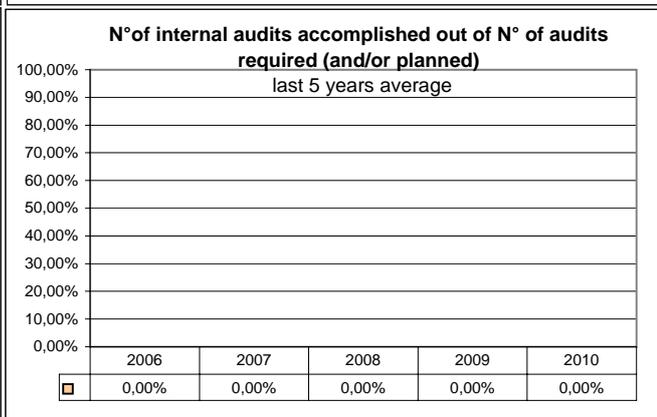
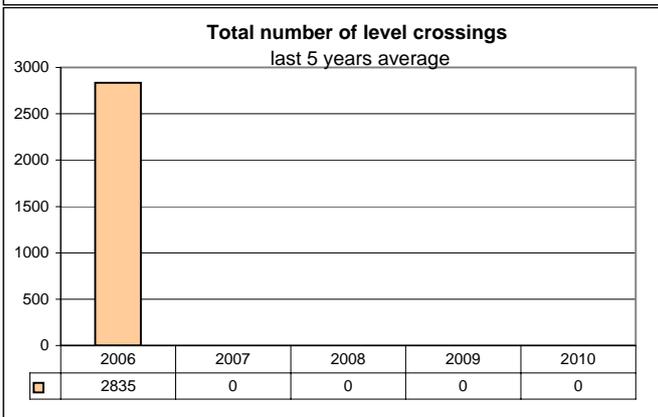
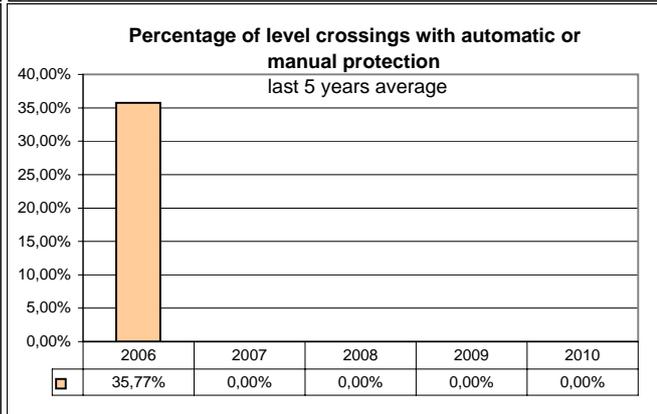
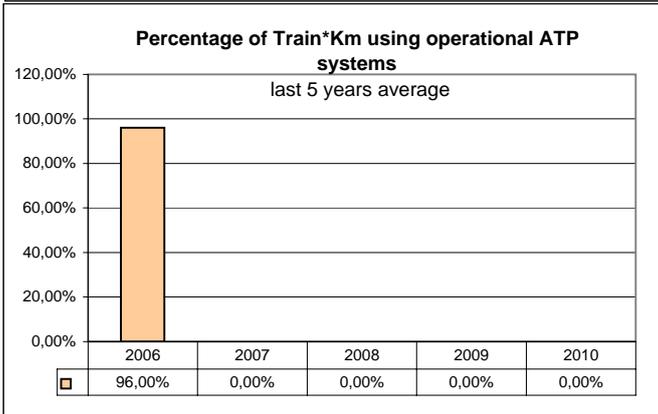
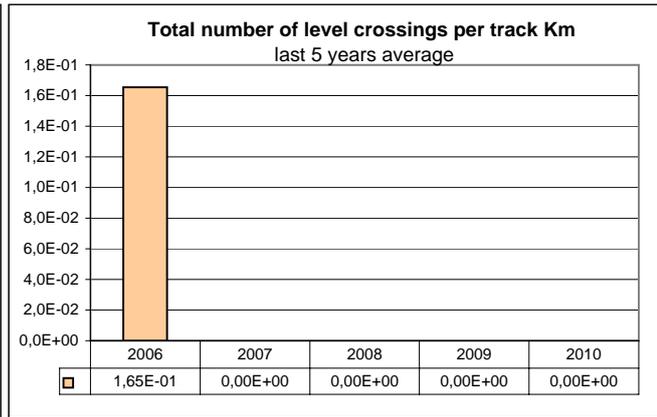
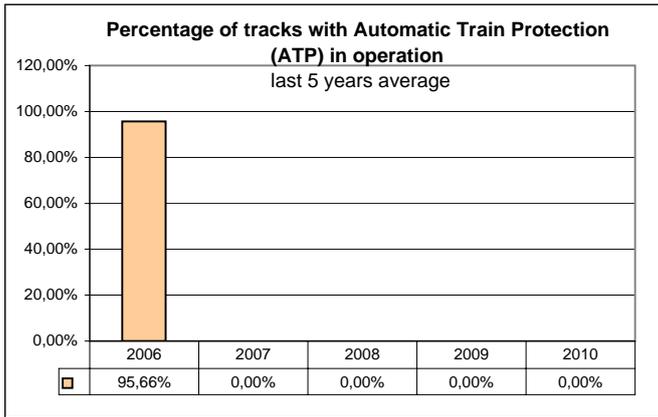
2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

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

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

Technical safety of infrastructure and its implementation, management of safety



2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

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

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

ANEXO D: Cambios importantes en la legislación y la reglamentación

	Referencia jurídica	Fecha de entrada en vigor de la disposición	Razón de la adopción (especificar si se trata de una nueva disposición o de la modificación de una vigente)	Descripción
Legislación nacional general de seguridad ferrocarril	-	-	-	-
Legislación sobre la autoridad nacional de seguridad	-	-	-	-
Legislación sobre organismos notificados, evaluadores, organismos de registro, examen, etc.	Real Decreto 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad	08/04/2006	Modifica a la anterior: Real Decreto 1191/2000, de 23 de junio sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad	Son las trasposiciones de las Directivas de interoperabilidad del ferrocarril convencional y de alta velocidad al ordenamiento jurídico nacional.
	Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional	08/04/2006	Modifica la anterior: Real Decreto 646/2003, de 30 de mayo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.	
Reglamentación nacional de seguridad ferrocarril	-	-	-	-
Reglamentación sobre los objetivos y métodos de seguridad a escala nacional	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los sistemas de gestión de la seguridad y a la certificación de seguridad de empresas ferroviarias	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los sistemas de gestión de la seguridad y a la autorización de seguridad de administradores de la infraestructura	-	-	-	-

	Referencia jurídica	Fecha de entrada en vigor de la disposición	Razón de la adopción (especificar si se trata de una nueva disposición o de la modificación de una vigente)	Descripción
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los conservadores de vagones	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los talleres de mantenimiento	ORDEN FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante, centros de mantenimiento y fijación de tasas por certificación del material	09/02/2006	Nueva disposición	Se regulan las condiciones para la homologación y habilitación de los centros de mantenimiento
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a la autorización de la puesta en servicio y el mantenimiento de material rodante nuevo y modificado sustancialmente, incluida la relativa al intercambio de material rodante entre empresas ferroviarias, a los sistemas de registro y a los requisitos aplicables a los procedimientos de comprobación	ORDEN FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante, centros de mantenimiento y fijación de tasas por certificación del material	09/02/2006	Nueva disposición	Se regulan las condiciones para la puesta en servicio y autorización de circulación del material móvil
Reglamentación común sobre funcionamiento de la red ferrocarril, incluida la relativa a los procedimientos de señalización y tráfico	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables al reglamento interno (normas de la empresa) que deben adoptar los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables al personal que desempeña tareas de seguridad esenciales, incluidos los relativos a los criterios de selección, buen estado de salud y la formación y	Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el	03/08/2006	Nueva disposición	Se desarrolla el Artículo 60 de la ley del sector ferroviario sobre la obtención de títulos y habilitaciones del personal que realice funciones en el

	Referencia jurídica	Fecha de entrada en vigor de la disposición	Razón de la adopción (especificar si se trata de una nueva disposición o de la modificación de una vigente)	Descripción
certificación profesional	ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.			ámbito ferroviario, relacionadas con la seguridad y el régimen de los centros de formación y valoración de la aptitud psicofísica de este personal
Reglamentación sobre la investigación de accidentes e incidentes, incluida la formulación de recomendaciones	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los indicadores nacionales de seguridad, incluidos los relativos al modo de recoger y analizar los indicadores	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a la autorización de puesta en servicio de infraestructuras (vías, puentes, túneles, energía, parada automática de trenes, radio, señalización, interconexión, pasos a nivel, andenes, etc.).	-	-	-	-

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

E.1. Certificados de seguridad según la Directiva 2001/14/CE

Número de certificados de seguridad expedidos como referido a la Directiva 2001/14/CE en 2006 en favor de empresas ferroviarias que disponían de la licencia	en su Estado miembro	3
	en otro Estado miembro	0

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

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
E.2.1. Número de certificados de seguridad de la Parte A válidos expedidos en 2006 en favor de empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro	0	0	0
	en otro Estado miembro	0	0	0

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
E.2.2. Número de certificados de seguridad de la Parte B válidos expedidos en 2006 en favor de empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro	0	0	0
	en otro Estado miembro	0	0	0

			A	R	P
E.2.3. Número de solicitudes de certificados de seguridad de la Parte A presentadas en 2006 por empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	0	0	0
		certificados actualizados / modificados	0	0	0
		certificados renovados	0	0	0
	en otro Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	0	0	0
		certificados actualizados / modificados	0	0	0
		certificados renovados	0	0	0

			A	R	P
E.2.4. Número de solicitudes de certificados de seguridad de la Parte B presentadas en 2006 por empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	0	0	0
		certificados actualizados / modificados	0	0	0
		certificados renovados	0	0	0
	en otro Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	0	0	0
		certificados actualizados / modificados	0	0	0
		certificados renovados	0	0	0

A = solicitud aceptada, certificado ya expedido

R = solicitudes rechazadas, no se ha expedido certificado

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

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

No aplicable en el caso español

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

	Nuevas	Actualizadas o modificadas	Renovadas
E.3.1. Número de autorizaciones de seguridad válidas expedidas en 2006 en favor de administradores de la infraestructura que disponían del registro en el Estado miembro	0	0	0

		A	R	P
E.3.2. Número de solicitudes de autorizaciones de seguridad presentadas en 2006 por administradores de la infraestructura que disponían del registro en el Estado miembro	autorizaciones nuevas	0	0	0
	autorizaciones actualizadas / modificadas	0	0	0
	autorizaciones renovadas	0	0	0

A = solicitud aceptada, autorización ya expedida

R = solicitudes rechazadas, no se ha expedido autorización

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

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

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de un certificado de seguridad de la Parte A en 2006 a empresas ferroviarias	una licencia expedida por el Estado miembro	0	0	0
	una licencia expedida por otro Estado miembro	0	0	0

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

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de un certificado de seguridad de la Parte B en 2006 a empresas ferroviarias	una licencia expedida por el Estado miembro	0	0	0
	una licencia expedida por otro Estado miembro	0	0	0

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

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de una autorización de seguridad en 2006 a administradores de la infraestructura	una licencia expedida por el Estado miembro	0	0	0
	una licencia expedida por otro Estado miembro	0	0	0