



MINISTERIO
DE FOMENTO

Autoridad Nacional de Seguridad
Ferroviaria de España

Informe anual

(artº 18 Directiva 49/2004)

2010

(Actuaciones hasta el 31 de diciembre de 2009)





Autoridad Nacional de Seguridad

Informe anual

2010

ÍNDICE

A.1. CONTENIDO DEL INFORME,	4
A.2. RESUMEN EN INGLÉS,	5
B. ASPECTOS GENERALES,	6
D. EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA,	12
E. PRINCIPALES CAMBIOS EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN,	24
F. EVOLUCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y DE LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD,	25
G. SUPERVISIÓN DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE LA INFRAESTRUCTURA,	28
H. INFORME SOBRE LA APLICACIÓN DE LOS MCS PARA EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS,	29
I. CONCLUSIONES DE LA NSA – PRIORIDADES,	33
J. FUENTES DE INFORMACIÓN,	34
K. ANEXOS,	35

A.1. CONTENIDO DEL INFORME

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

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

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

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

La información contenida en este informe refleja la situación al final del ejercicio 2009, es decir, **hasta el 31 de diciembre de 2009**.

El presente informe **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 RFIG administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o del resto de los sistemas ferroviarios españoles y que sólo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de pasajeros urbanos, suburbanos, locales o autonómicos, así como las empresas ferroviarias que sólo operan en este tipo de redes,
- c) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada para uso exclusivo del dueño de la infraestructura para sus propias operaciones de carga.

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

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

A.2. RESUMEN EN INGLÉS

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

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

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

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

- From a regulatory point of view, to conclude the transposition process to the national legislation of the Interoperability Directive (2008/57/EC) as well as the Directive 2009/149/EC (New Annex I of the Safety Directive).
- Check the process followed until now in Spain for the issue of safety certificates and authorisations for their full adaptation to the European regulation.
- Modify the processes followed for the placing in service of rolling stock.
- Ensure that the maintenance of the railway vehicles is carried out suitably. This can be achieved through a better surveillance of the rolling stock maintenance workshops.
- Carry on with the plans for the level crossing elimination or their protection, as well as the fencing and the elimination of improper access points to the track, since they represent the main percentage of accidents involving rolling stock.
- After an accident, monitor the compliance of the safety recommendations of NIB, as well as incorporate the experiences of incidents and accidents into the procedures of the Railway Undertaking.
- Promote the progressive implementation of the Common Safety Methods of risk analysis, through regulatory and diffusion measures.
- Promote the safety culture through active involvement in the different European Working Groups -particularly in the European Railway Agency- and the dissemination of its results to the national railway sector.

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

B. ASPECTOS GENERALES

1. INTRODUCCIÓN AL INFORME

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

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

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

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

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

Por lo tanto, a través de estos informes, los distintos actores del sistema ferroviario nacional deben transmitir la información que se solicita en la Directiva 2004/49. Como el año 2008 fue, para las empresas operadoras nacionales, el año de referencia para la elaboración del primer informe anual en materia de seguridad (según lo establecido en la Disposición Adicional Primera del R. D. 810/2007, de 22 de junio), los formatos de estos informes todavía están en periodo de ajuste y persisten algunas lagunas de información que se irán cubriendo paulatinamente.

A fecha 31 de diciembre de 2009, la legislación básica nacional aplicable era:

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

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

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

- la experiencia de las empresas proporcionando la información a través de sus informes anuales todavía es reducida (debido a que,

según establece el RD 810/2007, 2009 es el segundo año de referencia para la elaboración de dichos documentos).

- la persistencia de definiciones de indicadores no totalmente concordantes (Regulación 91/2003 y Anexo I de la Directiva 2004/49).

2. INFORMACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA (ANEXO A)

2.1. LA RED

La Red Ferroviaria de Interés General española en ancho estándar UIC e ibérico es administrada por la entidad pública empresarial ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).

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

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

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 2009, disponían de certificado de seguridad las siguientes empresas:

- RENFE Operadora
- Continental Rail
- Acciona Rail Services
- Comsa Rail Transport
- Tracción Rail
- English Welsh and Scottish Railway International Ltd. (EWSI)

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

Además de éstas, a finales del año 2009, las siguientes empresas contaban con licencia de empresa ferroviaria, aunque no disponían de certificado de seguridad (por no haber manifestado interés en disponerlo para iniciar operaciones o por encontrarse en trámites):

- Activa Rail
- Arcelormittal Siderail
- Logitren Ferroviaria
- FESUR – Ferrocarriles del Suroeste

C. ASPECTOS ORGANIZATIVOS

1. INTRODUCCIÓN A LA ORGANIZACIÓN

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

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

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

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

Entre otras funciones, a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias le corresponde transitoriamente el ejercicio de las funciones objeto de este informe. En concreto, según el 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 Infraestructuras Ferroviarias.

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

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

Adicionalmente, y para actividades relacionadas con las funciones de ANS, se dispone de unas 30 personas adicionales de otras empresas y

organizaciones, prestando apoyo a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

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

En el año 2009, además de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, 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 adscrita al Ministerio de Fomento. Tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio. Su objeto es la prestación de servicios ferroviarios de viajeros y mercancías y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario.

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

▪ **Otras empresas operadoras**

Como consecuencia de la liberalización del transporte de mercancías, paulatinamente se están incorporando nuevos operadores al sector ferroviario. Durante el periodo comprendido entre 2006 y 2008, además de RENFE-Operadora, cinco empresas obtuvieron el preceptivo certificado de seguridad. En el año 2009 no se ha emitido ningún certificado de seguridad a otras empresas ferroviarias.

▪ **Dirección General de Transportes Terrestres**

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

▪ **Comité de Regulación Ferroviaria**

Es el organismo regulador del sector ferroviario. Es un órgano colegiado adscrito a la Subsecretaría del Ministerio de Fomento². Está compuesto por funcionarios del Ministerio de Fomento y tiene como principales misiones:

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

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

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/ORGANOS_COLEGIADOS/CRF/

▪ **Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.**

En el año 2007 se creó la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (CIAF), como órgano adscrito al Ministerio de Fomento², 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.

² Según lo establecido en el Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, dicho organismo pasa a quedar adscrito al Ministerio de Fomento, a través de su Subsecretaría.

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

D. EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA

1. INICIATIVAS PARA MANTENER/MEJORAR LA SEGURIDAD

1.1. POLÍTICAS GENERALES DE MEJORA DE LA SEGURIDAD

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

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

De acuerdo con los objetivos del PEIT, las principales **líneas de actuación del Ministerio de Fomento en materia de seguridad** desarrolladas durante el año 2009 son continuación de las actividades iniciadas en ejercicios anteriores que tienen un horizonte de realización a medio plazo:

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

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

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

1.2. OTRAS ACTUACIONES DE MEJORA DE LA SEGURIDAD

Además de la implementación de las grandes líneas estratégicas señaladas en el punto anterior, durante el año 2009 se han realizado otras actuaciones específicas, centradas en resolver problemas concretos derivados de la accidentalidad y de la investigación llevada a cabo de los sucesos acaecidos.

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

- **PLAN ANUAL DE SEGURIDAD 2009.** Tiene como finalidad la mejora continua de los niveles de seguridad en la Red Ferroviaria de Interés General y se configura como la herramienta proactiva más importante del sistema de seguridad de ADIF.

Los objetivos principales del plan anual 2009 fueron:

- Reducir los accidentes e incidentes.
- Desarrollar cronológicamente dentro de cada año las acciones del Plan Estratégico de Adif.
- Comprometer a todos los organismos de la empresa en la reducción progresiva de la accidentalidad e incidentalidad.
- Detectar y corregir las infracciones reglamentarias, actuaciones incorrectas, prácticas inseguras y deficiencias en el estado de las instalaciones.
- Establecer el índice anual de accidentalidad que sirva para cuantificar el objetivo, establecido en el Plan Estratégico, de mejora continua de los niveles de seguridad en la RFIG administrada por Adif.

En relación al grado de cumplimiento de todas las acciones que contemplaba el Plan de Seguridad Anual 2009, ha sido cumplido prácticamente el 100%, reduciéndose la accidentalidad por debajo de los indicadores objetivos establecidos.

1.2.2. Actuaciones llevadas a cabo por las empresas ferroviarias

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

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

- Realización de inspecciones de seguridad, visitas de seguridad y acompañamientos de seguridad.
- Realización de controles de consumo de alcohol y de sustancias psicoactivas o drogas de abuso.
- La realización de inspecciones y auditorías sobre los vehículos.

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

1.2.2.1. Renfe – Operadora

- **OBJETIVOS FIJADOS POR EL CONTRATO-PROGRAMA 2006-2010.** Renfe-Operadora ha cumplido la Tasa de Riesgo Admisible (TRA) fijada en el Contrato Programa Renfe-Estado 2006-2010. Para el año 2009, la TRA estaba fijada en 0.030 accidentes de tren por millón de kilómetros/tren y el resultado obtenido fue de 0.022.
- **PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD.** Este Plan estratégico, con un horizonte cuatrienal y de carácter deslizante, contiene un conjunto de acciones dirigidas a la reducción continua de los niveles de riesgo, atendiendo a materias tales como la modernización de instalaciones de seguridad a bordo, la mejora de equipamiento de material rodante, la actualización de los planes formativos y la revisión y mejora de los sistemas de gestión propios.

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

A continuación se nombran los Objetivos Operativos fijados (cuyo grado de cumplimiento ha sido del 100%).

- Mejora de la Gestión de Riesgos.
- Reducción del Riesgo de Accidentes de Persona en la subida y bajada de viajeros. Plan de automatización de puertas.
- Modernización de Registradores de Seguridad según especificaciones técnicas.
- Mejora de la Gestión del Riesgo por fallo humano en la conducción.
- Desarrollo de la aplicación informática ITMS en la Plataforma Asegura.
- Desarrollo del Sistema de Inspección.

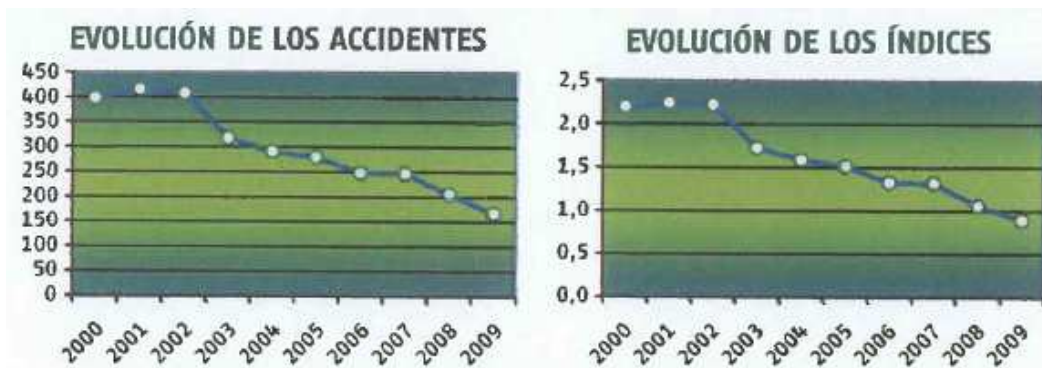
- Revisión del Sistema de Gestión de la Seguridad.
- Reducción del Fallo Técnico del Material.
- Seguimiento estadístico mensual diferenciado de “km-seguros”, Rebases de Señal y Problemas de Material.
 - Se ha instalado el sistema de conducción automática en 224 trenes realizando 36.13 millones de km-tren.
- Avance en la Cultura de la Seguridad.

2. ANÁLISIS DE TENDENCIA CON DATOS PORMENORIZADOS

Este informe recoge las estadísticas de accidentes significativos³ acaecidos en la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif durante el año 2009. Se han confeccionado una serie de gráficos representativos de la tendencia por cada uno de los Indicadores Comunes de Seguridad, de acuerdo con los criterios y las plantillas proporcionadas por la Agencia Ferroviaria Europea.

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

Durante el año 2009 se produjeron 167 accidentes frente a 205 del año anterior, lo que supone un 18,5% menos. El índice de frecuencia de accidentes (nº de accidentes por cada millón de kilómetros recorridos) ha sido de 0,89, menor a la del año anterior, que fue de 1,06, lo que representa una disminución del 16,04%.



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.

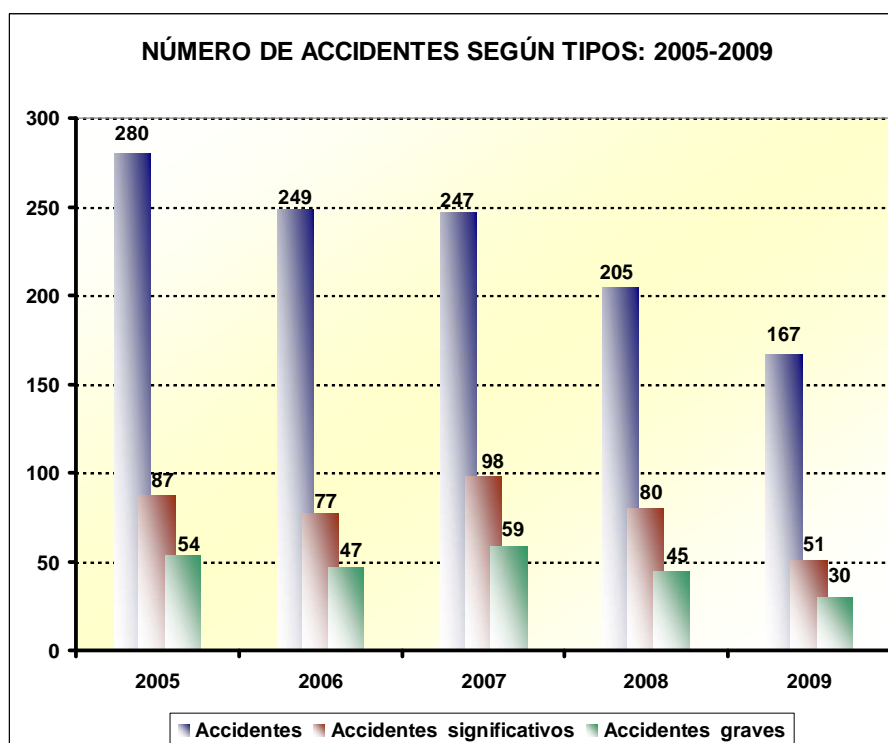
Accidente significativo [Definición según Directiva 2009/149/CE]: cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones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

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

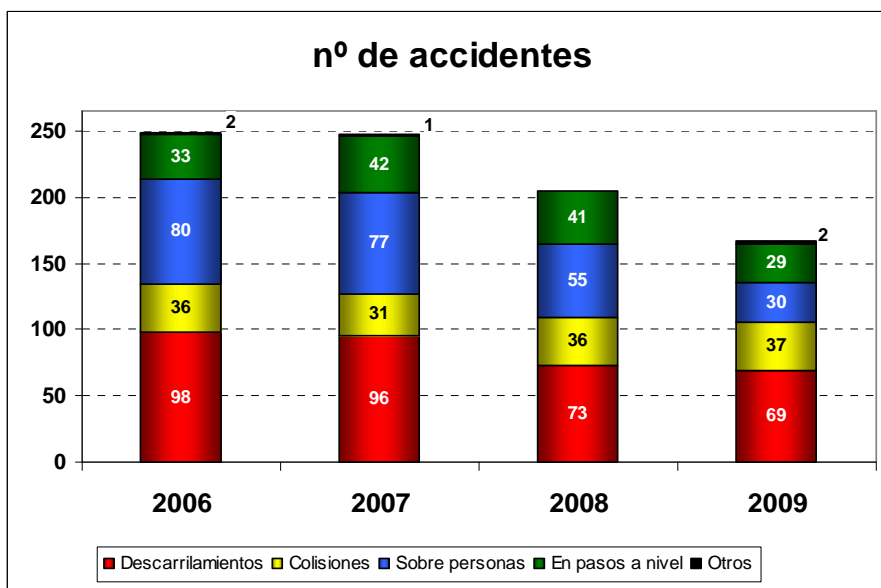
A continuación se muestran una serie de gráficos que describen la evolución de la accidentabilidad en los últimos años en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif.

En el primer gráfico puede observarse una **tendencia decreciente del número total de accidentes en los últimos años**, habiendo disminuido en 113 el total entre el año 2005 y 2009 (produciéndose una variación del 40% aproximadamente).

Respecto al total de **accidentes significativos y graves** en 2009, la tendencia mostrada se estabiliza en los últimos tres años, mostrando una evolución claramente decreciente para ambos tipos de accidentes (alcanzando valores mínimos para el año 2009):

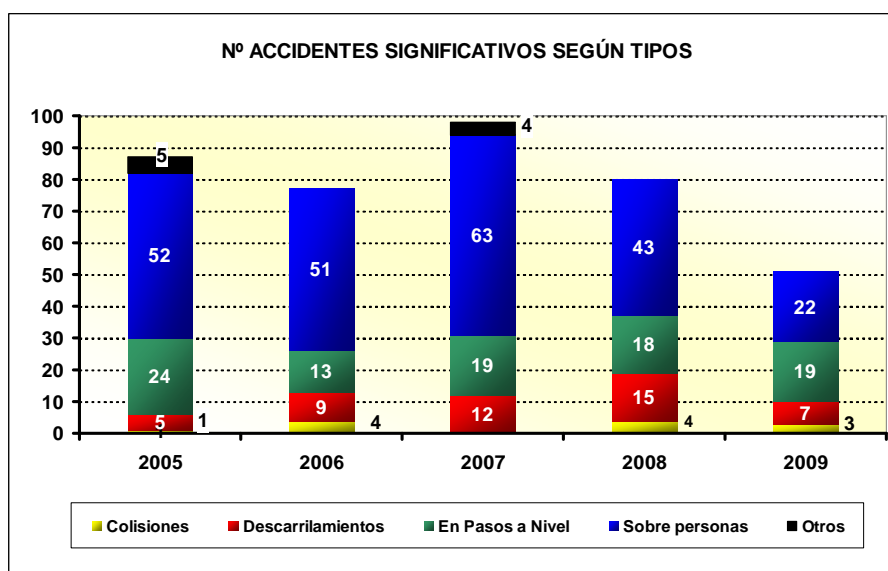


Por tipología del accidente en el periodo 2006-2009 se observa una disminución del número de descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel y accidentes de personas. Éste no es el caso de las colisiones, que disminuyeron en 2007, para aumentar su valor de nuevo los años posteriores.



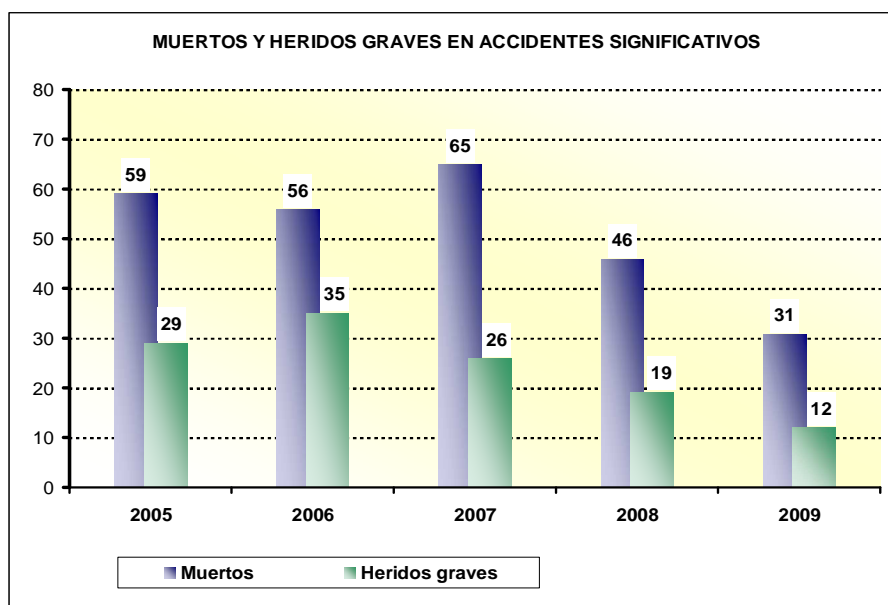
En el tercer gráfico se muestran los **accidentes significativos desglosados según su tipología**. Como conclusión a nivel general, se puede indicar que ningún tipo de accidente muestra una tendencia estable.

Es interesante reseñar que el número de accidentes a personas disminuye considerablemente en los dos últimos años. Sin embargo, en el caso de accidentes en pasos a nivel, éstos permaneces estables. Los descarrilamientos disminuyen en más de un 50% en el último año y las colisiones no muestran ninguna tendencia, aumentando ligeramente su valor desde 2005 a 2009.



El número de **muertes** desde el año 2005 hasta 2009, gráfico que aparece a continuación, ha disminuido considerablemente, apareciendo un pico algo superior en el año 2007, por lo que la tendencia que muestra es claramente decreciente. La variación desde 2005 hasta 2009 ha sido del 47%.

En relación con los **heridos graves**, la tendencia es similar, apareciendo un pico en el año 2006. La disminución de heridos graves desde 2005 hasta la actualidad ha sido de un 58.5% aproximadamente.



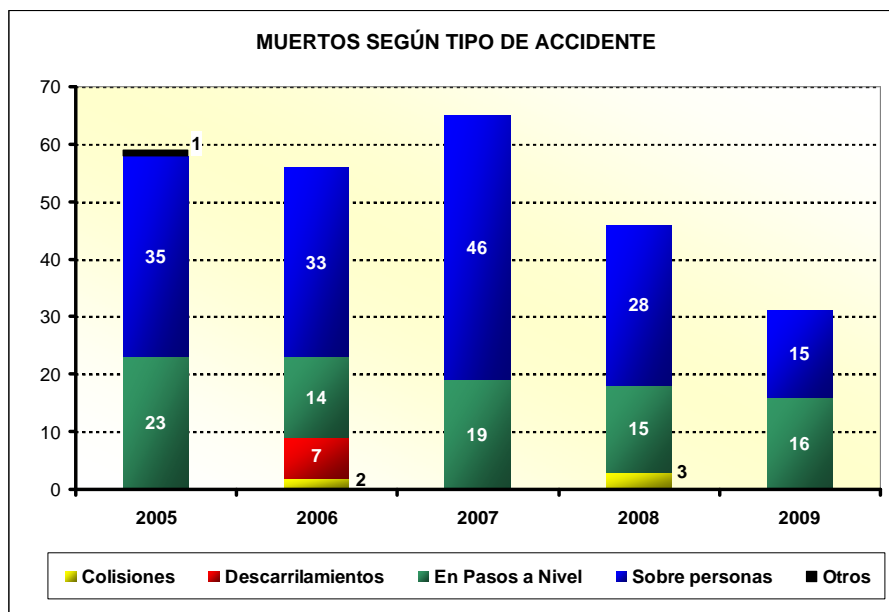
A continuación, aparece desglosado el número de **víctimas mortales en función de los distintos tipos de accidentes**.

Se puede apreciar una clara disminución del número de muertes en accidentes a personas, alcanzando el máximo de víctimas el año 2007.

Para el caso de accidentes en pasos a nivel, no se puede apreciar una tendencia clara, sufriendo altibajos en distintos años consecutivos.

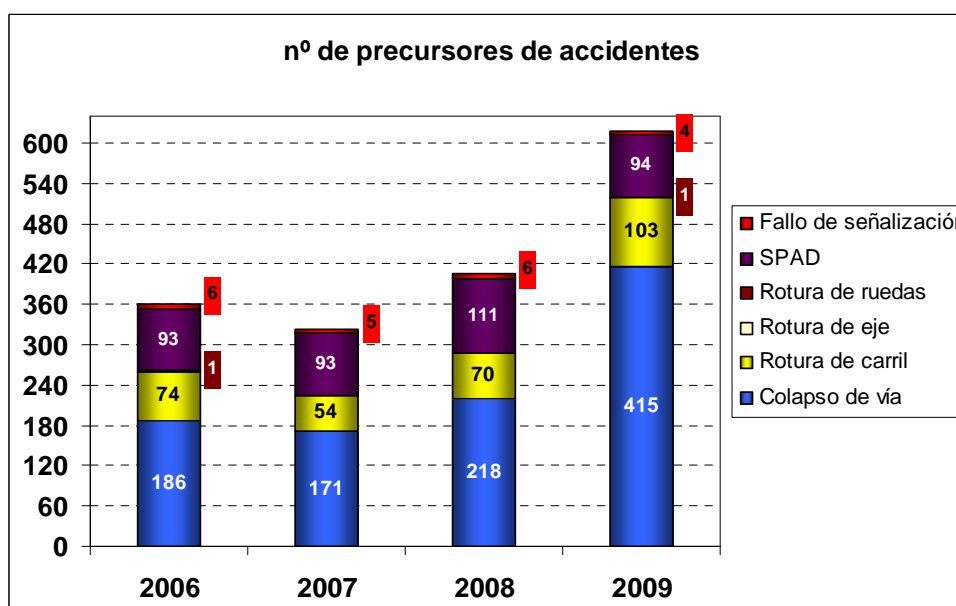
Por otro lado se observa la aparición puntual en algunos años de alguna víctima debida a colisiones, lo cual no parece muy habitual.

Un dato a reseñar es la aparición de siete víctimas en el año 2006 a consecuencia de descarrilamientos, lo que se puede identificar como un hecho puntual ya que el resto de años no se produce ninguna muerte en esta categoría.



Por último, se muestra un gráfico comparativo de los **precursores de accidentes** que se han contabilizado en los últimos años. En dicho gráfico se puede comprobar que no existe una tendencia clara en las distintas tipologías. Cabe destacar la casi inexistente aparición de roturas de ejes y/o ruedas, produciéndose solamente dos incidentes en el periodo que engloba desde el año 2006 al 2009.

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



3. RESULTADOS DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

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

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

Durante el año 2009 se han investigado por la Comisión de Investigación de Accidentes en toda la red nacional un total de 33 accidentes y 10 incidentes graves, desglosándose en 8 accidentes de personas, 16 accidentes en paso a nivel, 5 descarrilamientos, 4 colisiones, 2 conatos de colisión, 7 rebases de señal (resultando 5 de esos rebases en conatos de colisión) y 1 rotura de eje.

Del total reseñado anteriormente, durante el año 2009 se han investigado un total de 27 accidentes y 7 incidentes graves dentro de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), objeto este informe, según definición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, de los cuales 8 han sido clasificados como accidentes a personas, 12 accidentes en paso a nivel, 4 descarrilamientos, 3 colisiones, 2 conatos de colisión y 5 rebases de señal.

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

A modo de resumen se muestran a continuación las **recomendaciones más importantes de seguridad** emitidas como consecuencia de la investigación de dichos sucesos.

- Recomendaciones realizadas a consecuencia de **accidentes a personas**:
 - Estudio del vallado de la vía para evitar el tránsito de personas por lugares no autorizados para ello, impidiendo así la existencia de “pasos viciosos”, o en caso de existir, asegurar su mantenimiento en adecuadas condiciones.
 - Realización de un estudio sobre la situación en estaciones y apeaderos con un análisis de riesgo de las distintas tipologías de

dispositivos de seguridad, para evitar los arrollamientos de personas en estaciones.

- Recomendaciones realizadas a consecuencia de accidentes de **pasos a nivel**:
 - Mejorar acceso al paso a nivel e instalación de la señalización prevista en el apartado 2.1.2. del artículo 9 de la Orden de 2 de agosto de 2001 en materia de supresión y protección de pasos a nivel.
 - Adecuar la señalización de carretera conforme a lo establecido en la Orden de 2 de agosto de 2001 por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.

- Recomendaciones realizadas a consecuencia de **descarrilamientos**:
 - Insistir en la formación de los responsables de circulación en la realización de itinerarios con accionamiento de desvíos a distancia sin efecto pedal.
 - Reforzar los planes de mantenimiento en aquellas zonas localizadas de infraestructura en las que existan problemas sistemáticos con los parámetros de la vía, y así conseguir que cumplan con las tolerancias establecidas.
 - Realizar acciones formativas específicas sobre la ejecución de itinerarios en los enclavamientos parciales por medio de cerraduras Bouré, con accionamiento de agujas a distancia por palancas. Fundamentalmente para agentes nuevos y sin experiencia en estas instalaciones.

- Recomendaciones realizadas a consecuencia de **colisiones**:
 - Insistir en la aplicación de las medidas de gestión de seguridad existentes, destacando el aspecto formativo en el estricto cumplimiento de las normas establecidas en el Reglamento General de Circulación, la influencia de los procesos psicológicos en la conducción y la verificación de la aptitud del personal de conducción.
 - Vigilar especialmente las trincheras en puntos singulares de la red, cuya estabilidad puede poner en peligro la circulación ferroviaria:
 1. Especial vigilancia de la infraestructura desde los trenes y a pie, programación de recorridos con locomotoras de exploración y establecimiento de limitaciones temporales de velocidad en situaciones de riesgo.
 2. Realización de obras de protección consistentes, fundamentalmente, en la instalación de mallas, mallazos,

anclajes, pantallas, escolleras, muros de contención y prolongaciones de túneles.

3. Estudio de estabilidad de taludes en tramos que se consideren críticos.
 4. Inversión anual sistemática para esta problemática específica.
- Recomendaciones realizadas a consecuencia de los incidentes investigados y clasificados como **conatos de colisión**:
 - Implantar un procedimiento que verifique que el personal de conducción y acompañamiento, en su caso, de los trenes de obras cumplan los requisitos de la normativa vigente en materia de personal.
 - Analizar la posibilidad de realizar un cambio normativo para que la maquinaria de vía sin sistema ASFA y sin registrador de seguridad), cuando circulen en vía con tráfico abierto, o bien deban ser remolcadas por máquinas tractoras que dispongan de los referidos sistemas o bien circulen al amparo del bloque por ocupación.
 - Potenciar la formación de los responsables de circulación en condiciones no habituales de circulación.
 - Recomendaciones realizadas a consecuencia de los incidentes investigados y clasificados como **rebases de señal**:
 - Revisar los programas de reciclaje del personal de conducción, de manera que se haga especial énfasis en las actitudes y comportamientos que son fuentes de riesgos.
 - Comprobación del buen funcionamiento de los sistemas de comunicación entre los maquinistas y el CTC que garantice la perfecta comunicación entre ambos y asegure el perfecto entendimiento entre los interlocutores.
 - Realizar una auditoria para evaluar el grado de cumplimiento de los procedimientos establecidos para el registro de las comunicaciones (telefonemas escritos).
 - Insistir en el cumplimiento riguroso de las normas en las comunicaciones de explotación, así como en el mantenimiento de la atención debida en la conducción, especialmente cuando se circula en circunstancias de anormalidad.
 - Insistir en la aplicación de las medidas de gestión de seguridad existentes, destacando el aspecto formativo en el estricto cumplimiento de las normas establecidas en el Reglamento General de Circulación, la influencia de los procesos psicológicos en la conducción y la verificación de la aptitud del personal de conducción.

- En las estaciones en las que exista una distribución de responsabilidades en las tareas fundamentales de circulación, se establecerá una Consigna C que defina exactamente los cometidos de cada agente y la relación entre ellos.
 - Realizar un análisis sobre la calidad en la formación inicial y de reciclaje de los responsables de circulación, en el aspecto específico de la gestión de la circulación en condiciones no habituales. En función de los resultados, establecer las acciones necesarias para mejorar este aspecto.
 - Los distintos departamentos que participen en la ejecución de los trabajos para la sustitución de enclavamientos eléctricos por electrónicos y el cambio de bloqueos por bloqueos banalizados (B.A.B.) tendrán que elaborar un protocolo común de actuación que garantice la perfecta coordinación de las actividades a realizar y la cadena de transmisión de las órdenes entre el interlocutor responsable de la comunicación con el jefe de circulación y los equipos de trabajo.
 - Los responsables de la ejecución de las obras deberán incrementar sus esfuerzos en transmitir a todos los que participen en los trabajos la necesidad de conocer completamente el contenido y alcance de las tareas asignadas. Además, cada miembro del equipo que tenga a su cargo personal, trasladará las instrucciones pertinentes con claridad y se asegurará que han sido comprendidas en su totalidad.
- Recomendaciones realizadas a consecuencia del incidente investigado y clasificado como **rotura de eje** (este incidente se dio lugar en la red ferroviaria de interés general administrada por FEVE, por lo tanto quedaría fuera del ámbito de aplicación de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE):
- Establecer un sistema para asegurar la adecuada trazabilidad de las operaciones realizadas a los ejes.
 - Incluir, en el tipo de intervención que sea más factible de los establecidos en el plan de mantenimiento de cada una de las series de material, una inspección por ultrasonidos que permita la localización de fisuras. Seguimiento de resultados.
 - Establecer unas Instrucciones de Control de Calidad en los procesos de calado de los ejes.

E. PRINCIPALES CAMBIOS EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN

En el año 2009 se han publicado en España las Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH) de material rodante correspondientes a cinco subsistemas: vagones, unidades autopropulsadas, material rodante auxiliar, coches, locomotoras.

Estas ETH se consideran la transposición al sistema legal nacional de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETIs) que engloben dichos subsistemas, incluyendo, además, los casos específicos y puntos abiertos.

- **RESOLUCIÓN DE 10 DE JULIO DE 2009, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, POR LA QUE SE APRUEBA LA “ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE HOMOLOGACIÓN DE MATERIAL RODANTE FERROVIARIO: VAGONES”**
- **RESOLUCIÓN DE 10 DE JULIO DE 2009, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, POR LA QUE SE APRUEBA LA “ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE HOMOLOGACIÓN DE MATERIAL RODANTE FERROVIARIO: UNIDADES AUTOPROPULSADAS”**
- **RESOLUCIÓN DE 10 DE JULIO DE 2009, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, POR LA QUE SE APRUEBA LA “ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE HOMOLOGACIÓN DE MATERIAL RODANTE FERROVIARIO: MATERIAL RODANTE AUXILIAR”**
- **RESOLUCIÓN DE 10 DE JULIO DE 2009, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, POR LA QUE SE APRUEBA LA “ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE HOMOLOGACIÓN DE MATERIAL RODANTE FERROVIARIO: COCHES”**
- **RESOLUCIÓN DE 10 DE JULIO DE 2009, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, POR LA QUE SE APRUEBA LA “ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE HOMOLOGACIÓN DE MATERIAL RODANTE FERROVIARIO: LOCOMOTORAS”**

Por otro lado, también se ha publicado la corrección de erratas de las enmiendas al Reglamento relativo al Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (publicado en el “Boletín Oficial del Estado” del 20 al 26 de agosto de 1986), (RID 2009).

- **RID 2009**, publicado en el Boletín Oficial del Estado el 14 de agosto de 2009.

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

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

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

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

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

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

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

Basándose en todo lo anterior, **durante el año 2009 se han emitido ocho ampliaciones de Certificados de Seguridad** a las siguientes empresas ferroviarias (más información en el apartado F.3 de este informe):

- EWSI;
- Comsa Rail Transport;
- Tracción Rail;
- Continental Rail;

En lo referente a la obligatoriedad de que Administrador de la Infraestructura disponga de **AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD**, en 2009, considerando la aplicación del R. D. 810/2007 se ha de tener en cuenta su Disposición transitoria Primera:

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

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

Considerando lo anterior, en el año 2009 el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif presentó la solicitud para el otorgamiento de la autorización de seguridad a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, teniendo esta Dirección que dictar resolución en un plazo máximo de cuatro meses a contar

desde la presentación de la solicitud, o de la documentación complementaria requerida, en el registro del órgano competente para resolver.

A fecha 31 de diciembre de 2009, dicha autorización de seguridad se encontraba en proceso de resolución.

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

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

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

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

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

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

www.boe.es

3. ASPECTOS RELATIVOS AL PROCEDIMIENTO

3.1. CERTIFICADOS DE SEGURIDAD DE LA PARTE A

En el año 2009 no se ha emitido ningún certificado de seguridad de la parte A nuevo, actualizado, modificado o ampliado.

3.2. CERTIFICADOS DE SEGURIDAD DE LA PARTE B

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

EMPRESA FERROVIARIA	TIPO DE CERTIFICADO	FECHA EMISIÓN	RAZONES DE LA ACTUALIZACIÓN	TASA
EWSI	Actualización	30/01/09	Ampliación de líneas	5.000€
Comsa Rail Transport	Actualización	27/02/09	Ampliación de líneas	5.000€
Comsa Rail Transport	Actualización	29/05/09	Ampliación de líneas	5.000€

EWSI	Actualización	24/07/09	Incorporación de servicio de mercancías peligrosas	5.000€
Tracción Rail	Actualización	24/07/09	Ampliación de líneas	5.000€
Continental Rail	Actualización	25/09/09	Ampliación de líneas	5.000€
Continental Rail	Actualización	30/10/09	Ampliación de líneas	5.000€
EWSI	Actualización	30/10/09	Ampliación de líneas	5.000€

3.3. AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD

En el año 2009 se ha iniciado el proceso para la emisión, por parte de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, de la autorización de seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

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

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

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

INSPECCIONES		EMPRESAS FERROVIARIAS:
Número de inspecciones de EF/AI en 2009	Inspección a Cargamentos:	1.402
	Inspección Técnica de Material en Servicio (ITMS)	4.695
	Acompañamiento de tren	13.578
	Inspecciones de tren antes de su puesta en circulación	900
	Inspecciones de maniobras	1.619
	Controles de alcohol y drogas	2.930
	Bases de Conducción, Residencias, Centros de producción y gestión	560
	ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA:	
7.351 inspecciones realizadas / 4.180 inspecciones previstas. Resultado: 808 anomalías detectadas y corregidas, siendo de nivel medio y bajo ⁴ , y con la afectación a la Seguridad en la Circulación que para esos niveles se establecen.		

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

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

⁴ **Anomalías, tipos y actuaciones:**

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

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

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

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

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

En cualquier caso, durante el año 2009, no se ha producido ningún tipo de anomalía de relevancia, que hayan podido traducirse en:

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

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

En España, a fecha 10 de Diciembre de 2008, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias elaboró un documento legal de carácter interno basado en el documento Primer Paquete de Métodos Comunes de Seguridad (en los borradores existentes hasta esa fecha del Reglamento 352/2009):

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

La citada resolución regula el procedimiento para la autorización de puesta de servicio de material rodante ya autorizado, que sufre modificaciones. Este nuevo procedimiento introduce los conceptos más importantes del análisis de riesgo de los MCS.

La modificación deberá ser analizada por un Evaluador Independiente de Seguridad, que mediante el correspondiente análisis de riesgos, deberá concluir si la modificación es suficientemente significativa, como para requerir una nueva autorización de puesta en servicio.

De esto modo, se va introduciendo paulatinamente el Reglamento 352/2009, que será de aplicación a modificaciones de material rodante a partir de julio de 2010.

A continuación se indican varios casos de aplicación de la Resolución Circular nº 10, para que sirvan como experiencia previa a la introducción de los Métodos Comunes de Seguridad para evaluación y valoración de riesgos (cambios en material rodante realizados antes de la entrada en vigor del Reglamento 352/2009).

- **Locomotoras Vossloh 4000 (Serie 335)
Nº vehículos: 8 españoles
Modificación: Instalación de equipos portugueses de seguridad y radio**

Se pretende con esta modificación la posibilidad de que la locomotora Euro 4000 (serie 335 en España) pueda circular indistintamente en España y Portugal.

Para ello se instalan, tanto en locomotoras matriculadas en España como en Portugal unos nuevos equipos de seguridad:

- Sistema ASFA en las locomotoras portuguesas y sistema CONVEL en las locomotoras españolas. Se instala además un selector de país o “Country-Switch” que permita la selección de uno u otro sistema dependiendo de la red por la que circule.
- Tren-Tierra en las locomotoras portuguesas y Solo Comboio en las locomotoras españolas.

▪ **Vagones MC4E**

Nº vehículos: 287

Modificación: modificación en los soportes de suspensión para válvula de pesada

Tradicionalmente, los soportes de suspensión que se han montado en los vagones de ejes estaban formados por dos chapas de embutición de 6mm de espesor soldadas en toda su longitud para formar un cajón.

En vagones en servicio se han venido detectando, al cabo de los años, algunos problemas de fisuración en los soportes de suspensión de válvula de pesada. Para evitarlo, se propone y adopta variar ligeramente la geometría del soporte y hacerlo enterizo (de una sola pieza).

▪ **Autopropulsados S/104**

Nº vehículos: -

Modificación: modificación de guarniciones de freno

Se cambian las guarniciones de freno modelo SP 201/320, que ya han dejado de fabricarse por otras del modelo SP 201/320 SI que además ofrecen un menor nivel de ruido.

▪ **Autopropulsados S/448**

Nº vehículos: 27

Modificación: adaptación al transporte de PMR's.

La modificación consiste en adaptar uno de los coches de los trenes de media distancia de la Serie 448 de Renfe para personas de Movilidad Reducida (PMR).

La modificación sólo se llevará a cabo en el remolque cabina, en el que se adaptará una zona (aprox. 5m de longitud) para Personas de Movilidad Reducida (PMR).

La modificación abarca los siguientes aspectos:

- Sistema de elevación: Se compone de una plataforma elevadora para que las Personas de Movilidad Reducida (PMR) puedan acceder al tren y salir

de ésta, mediante un sistema de elevación. Por cada coche, se instalarán dos plataformas, una a cada lado del coche.

- Puertas de acceso: Debido al diseño del sistema de elevación, es necesario aumentar el hueco de puerta y por ello, se instalarán nuevas puertas de acceso.
 - Módulo WC PMR: Se desmontará el actual módulo WC que existe en los trenes y se va a instalar uno nuevo que cumpla con las últimas normativas con respecto a accesibilidad e interoperabilidad para Persona de Movilidad Reducida.
 - Zona PMR: Se habilitará en la sala de pasajeros, un área PMR en la que se incluirán 2 zonas específicas para PMR y un asiento preferente.
 - Modificación estructural hueco puerta de acceso: Tal y como se comenta anteriormente, es necesario realizar una ampliación del ancho del hueco de puerta.
 - Desplazamiento ASFA: Al tener que ensanchar la puerta para poder instalar una plataforma elevadora, el armario ASFA (que actualmente está ubicado en la esquina del marco de la puerta) hay que desplazarlo. Pero como el desplazamiento es en dirección a la cabina (hacia donde va el cableado del ASFA), no va a ser necesario modificar el cableado.
- **Autopropulsados S/594**
Nº vehículos: 23
Modificación: adaptación al transporte de PMR's.
- La modificación consiste en adaptar uno de los coches de los trenes de media distancia de la Serie 594 de Renfe para personas de Movilidad Reducida (PMR). Aunque los trenes de esta serie están compuesto por 2 coches (M1 y M2), la modificación sólo se llevará a cabo en el M1, en el que se adaptará una zona (aprox. 10m de longitud) para Personas de Movilidad Reducida (PMR).
- La modificación abarca los siguientes aspectos:
- Sistema de elevación: Se compone de una plataforma elevadora para que las Personas de Movilidad Reducida (PMR) puedan acceder al tren y salir de ésta, mediante un sistema de elevación. Por cada coche, se instalarán dos plataformas, una a cada lado del coche.
 - Módulo WC PMR: Se desmontará el actual módulo WC que existe en los trenes y se va a instalar uno nuevo que cumpla con las últimas normativas con respecto a accesibilidad e interoperabilidad para Persona de Movilidad Reducida.
 - Zona PMR: Se habilitará en la sala de pasajeros, un área PMR en la que se incluirán 2 zonas específicas para PMR y un asiento preferente.
- **Autopropulsados S/598**
Nº vehículos: 21
Modificación: adaptación al transporte de PMR's.

La modificación consiste en adaptar uno de los coches de los trenes de media distancia de la Serie 598 de Renfe para personas de Movilidad Reducida (PMR).

Aunque los trenes de esta serie están compuesto por 3 coches (M1, remolque y M2), la modificación sólo se llevará a cabo en el M1, en el que se adaptará una zona (aprox. 11m de longitud) para Personas de Movilidad Reducida (PMR).

La modificación abarca los siguientes aspectos:

- Sistema de elevación: Se compone de una plataforma elevadora para que las Personas de Movilidad Reducida (PMR) puedan acceder al tren y salir de ésta, mediante un sistema de elevación. Por cada coche, se instalarán dos plataformas, una a cada lado del coche.
 - Módulo WC PMR: Se desmontará el actual módulo WC que existe en los trenes y se va a instalar uno nuevo que cumpla con las últimas normativas con respecto a accesibilidad e interoperabilidad para Persona de Movilidad Reducida.
 - Zona PMR: Se habilitará en la sala de pasajeros, un área PMR en la que se incluirán 2 zonas específicas para PMR y un asiento preferente.
-
- **Autopropulsados S/102**
Nº vehículos: -
Modificación: cambio de suministro de ruedas.

Las ruedas de la serie 102, que hasta ahora las ha suministrado Valdunes, pasan a ser suministradas por CAF.

 - **Autopropulsados S/449**
Nº vehículos: -
Modificación: modificación del software de control del freno y antibloqueo.

 - **Autopropulsados S/599**
Nº vehículos: -
Modificación: modificación del software COSMOS.

I. CONCLUSIONES DE LA NSA – PRIORIDADES

Durante el año 2009, al igual que en años anteriores, las funciones de Autoridad Nacional de Seguridad española han sido desempeñadas por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Esta tarea tiene un carácter transitorio ya que dentro de Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, se ha previsto la creación de la Agencia de Seguridad del Transporte Terrestre, que está llamada a desempeñar con carácter definitivo las funciones de Autoridad Nacional de Seguridad.

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

Otras prioridades de actuación para los próximos años son:

- Desde el punto de vista normativo, concluir el proceso de transposición a la legislación nacional tanto de la Directiva de Interoperabilidad (2008/57/CE), como de la Directiva 2009/149/CE (Nuevo Anexo I de la Directiva de Seguridad).
- Revisar el proceso seguido hasta ahora en España para la emisión de certificados y autorizaciones de seguridad, para su adaptación total a la normativa europea.
- Modificar los procesos seguidos para la puesta en servicio de material rodante.
- Velar para que el mantenimiento de los vehículos ferroviarios se lleve a cabo de una manera adecuada. Esto se puede lograr mediante una mayor vigilancia de los centros de mantenimiento de material rodante.
- Proseguir con los planes de eliminación de pasos a nivel o protección de los mismos, así como con el vallado y eliminación de puntos de acceso indebido a la vía, ya que suponen el porcentaje principal de los accidentes que involucran al material ferroviario.
- Realizar un seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de seguridad de la CIAF tras los accidentes, así como de que las experiencias de los incidentes y accidentes se incorporan a los procedimientos de las empresas ferroviarias.
- Propiciar la implantación progresiva de los métodos comunes de seguridad de análisis del riesgo, mediante las medidas normativas y de difusión.
- Impulsar la cultura de la seguridad a través de la participación activa en los distintos grupos de trabajo europeos –en concreto en la Agencia Europea Ferroviaria- y la difusión de sus resultados al sector ferroviario nacional.

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

J. FUENTES DE INFORMACIÓN

Bibliografía:

- [1] “CIRTRA 2009” – D. E. Circulación, Adif.
- [2] “Declaración sobre la Red 2.010 - Actualización” – Dirección General de Explotación de la Infraestructura, Adif.
- [3] DIRECTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2.004.
- [4] “Informe Anual de los Accidentes Ferroviarios en la Red Ferroviaria de Interés General, Año 2.009” – Dirección de Seguridad en la Circulación, Adif.
- [5] “Informe Anual 2.009 de Seguridad en la Circulación” – Dirección de Seguridad en la Circulación, RENFE-Operadora.
- [6] “Informe de Seguridad año 2.009” – Dirección de Seguridad y Formación, Continental Rail.
- [7] “Informe Anual de Seguridad año 2.009” – Dirección de Seguridad y Formación, EWS.
- [8] “Informe Anual 2.009” – Comsa Rail Transport, S.A.
- [9] “Informe Anual de Seguridad 2.009” – Tracción Rail, S. A.
- [10] “Informe Anual de Seguridad Adif, Año 2009” – Adif.
- [11] “Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)” – Ministerio de Fomento – Aprobado por el Gobierno el 15 de julio de 2005.
- [12] REAL DECRETO 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Páginas web consultadas:

- [13] www.fomento.es
- [14] www.adif.es
- [15] www.acciona.es
- [16] www.comsa.com
- [17] www.continentalrail.es
- [18] www.renfe.es
- [19] www.azvi.es/ferroviario.php
- [20] www.eurocargorail.com

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

K. ANEXOS

ANEXO A: INFORMACIÓN DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA

ANEXO B: ORGANIGRAMA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD

ANEXO C: DATOS SOBRE ICS – DEFINICIONES APLICADAS

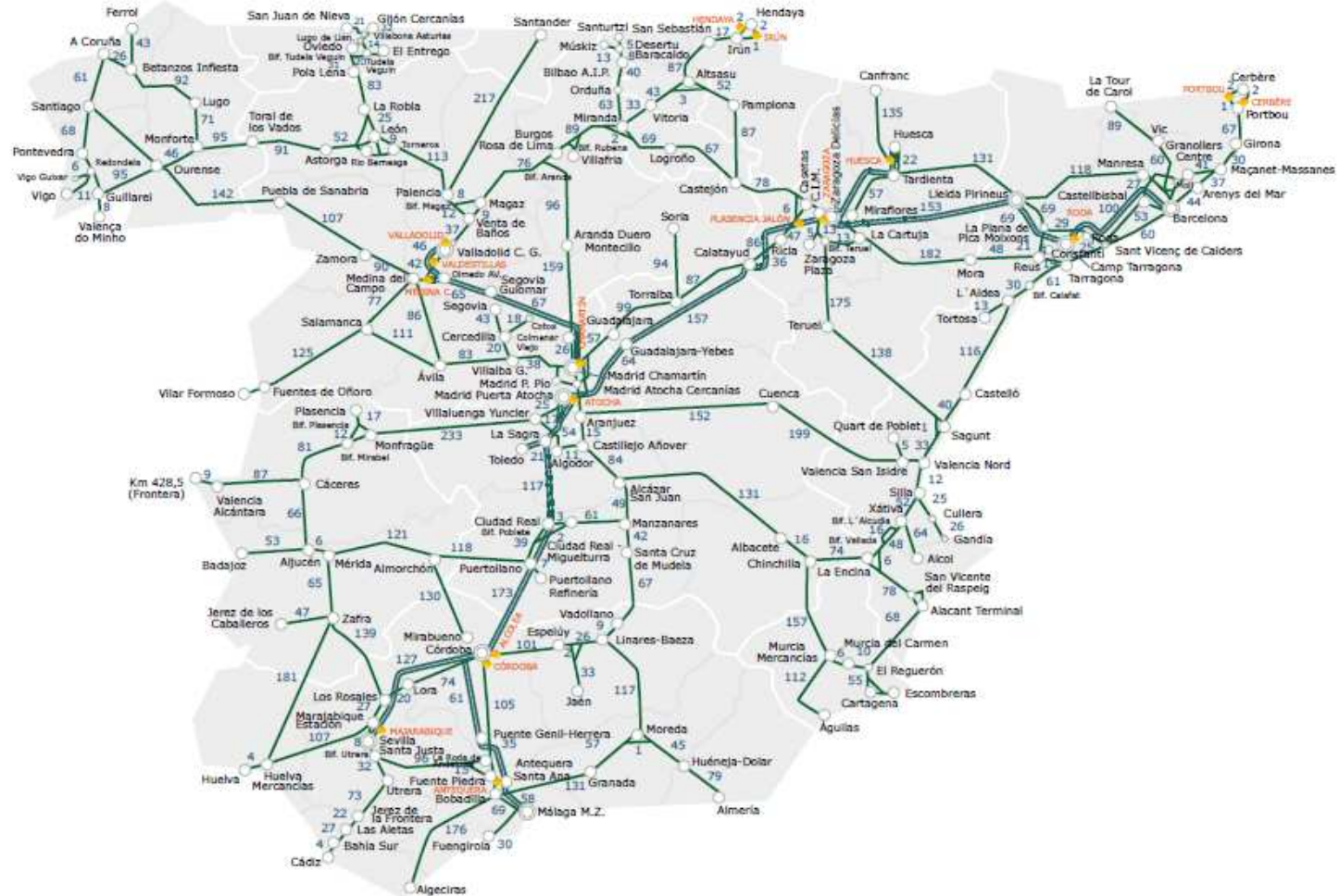
ANEXO D: CAMBIOS IMPORTANTES EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN

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

ANEXO A: Información de la estructura ferroviaria

ANEXO A.1: Mapas de la red

DISTANCIAS KILOMÉTRICAS

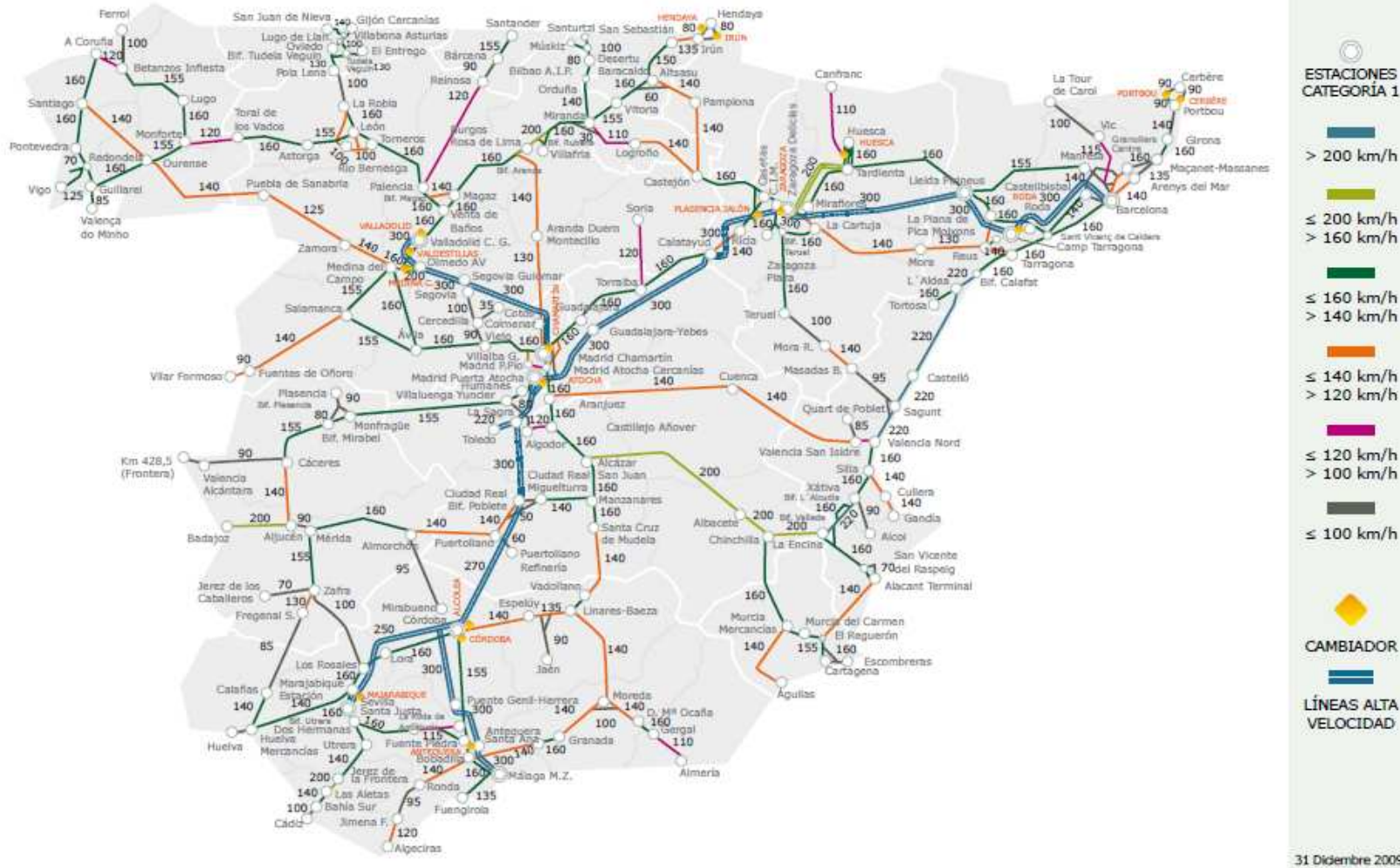


-  ESTACIONES CATEGORÍA 1
-  CAMBIADOR
-  LÍNEAS ALTA VELOCIDAD
-  RESTO LÍNEAS

31 Diciembre 2009

Fuente: Declaración sobre la Red 2010. ADIF

VELOCIDADES MÁXIMAS



Fuente: Declaración sobre la Red 2010. ADIF


TIPOLOGÍA DE LA ELECTRIFICACIÓN VÍAS ELECTRIFICADAS



CATENARIA

-  COMPENSADA
-  NO COMPENSADA
-  ALTA VELOCIDAD

VÍA ELECTRIFICADA

-  DOBLE A 25 KV 50 HZ
-  DOBLE A 3 KV
-  ÚNICA A 25 KV 50 HZ
-  ÚNICA A 3 KV
-  ÚNICA A 1,5 KV

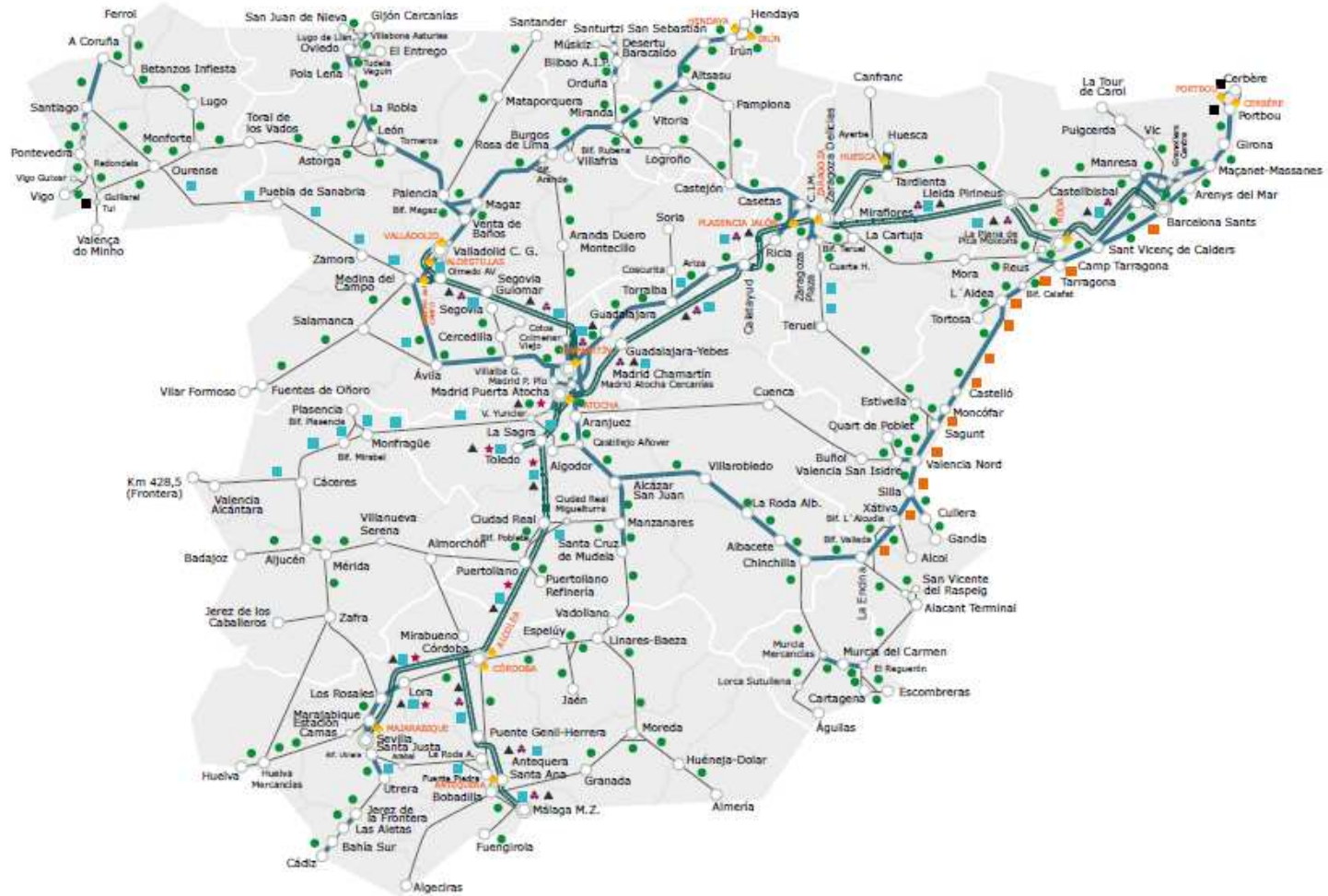
VÍA NO ELECTRIFICADA

-  DOBLE
-  ÚNICA
-  CAMBIADOR

31 Diciembre 2009

Fuente: Declaración sobre la Red 2010. ADIF

SISTEMAS DE SEGURIDAD

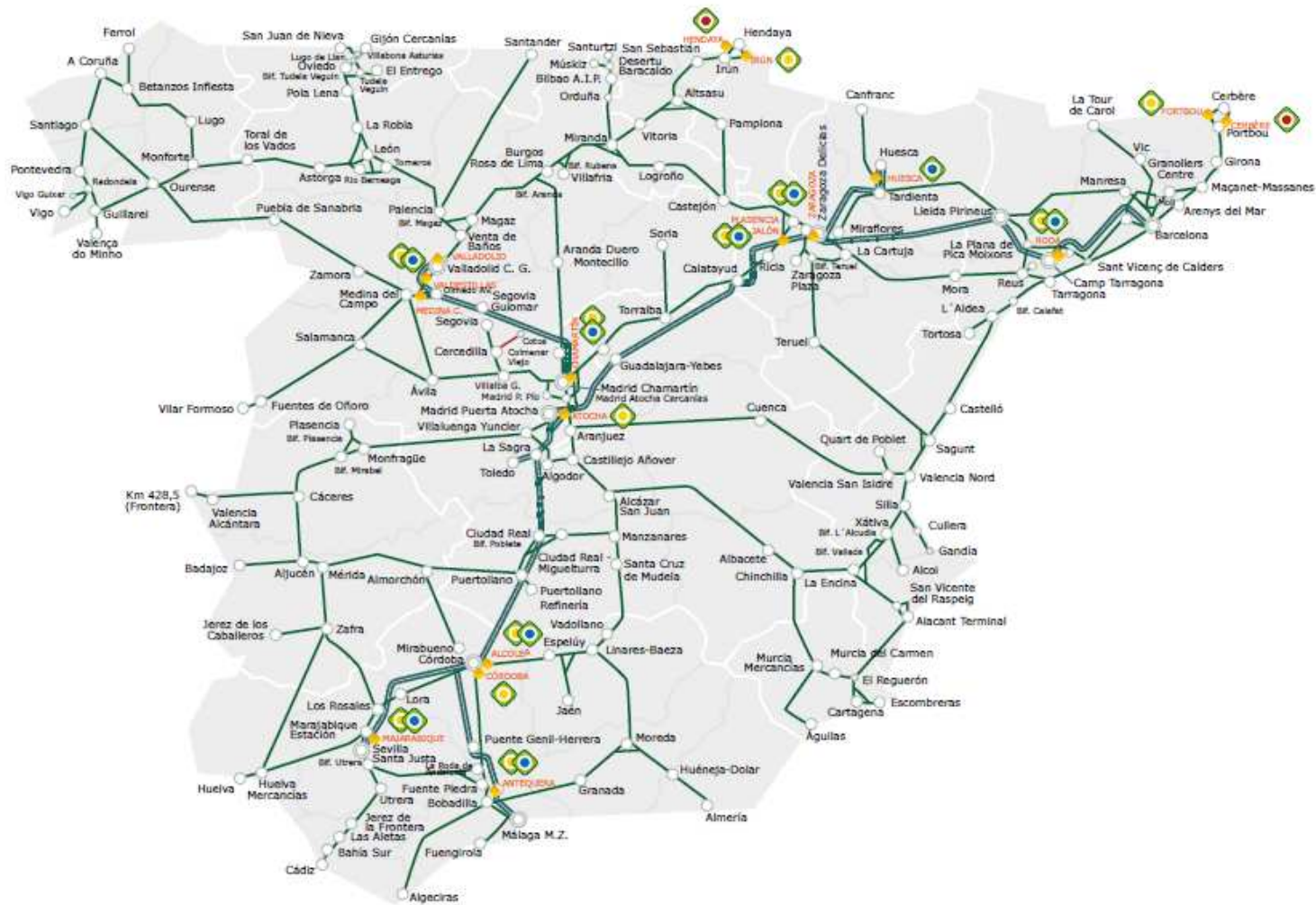


-  ERTMS
-  LZB
-  ASFA
-  ATP-EBICAB
-  TREN TIERRA
-  TREN TIERRA Y ASFA
-  GSMR
-  VÍA DOBLE
-  VÍA ÚNICA
-  LÍNEAS ALTA VELOCIDAD
-  CAMBIADOR

31 Diciembre 2009

Fuente: Declaración sobre la Red 2010. ADIF

ANCHO DE VÍA Y CAMBIADORES



ESTACIONES CATEGORÍA 1

 ANCHO DE VÍA IBÉRICO (1,668 mm)
 ANCHO DE VÍA EUROPEO (1,435 mm)
 ANCHO DE VÍA MÉTRICO (1,000 mm)

 CAMBIADOR DE ANCHO TIPO TALGO
 CAMBIADOR DE ANCHO TIPO CAF
 CAMBIADOR DE EJES TIPO TRANSFESA (MERCANCIAS)
 CAMBIADOR

31 Diciembre 2009

Fuente: Declaración sobre la Red 2010. ADIF

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

A.2.1. Administrador de la infraestructura

Nombre	Dirección	Sitio web / 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/ Sor Ángela de la Cruz, 3 28020 Madrid España	www.adif.es	No disponible en 2009	01/01/2005	1.584km/1.435mm 11.730km/1.668mm 18 km /1.000mm 22 km/ mixto 13.354 km totales	8.088,9 km electrificados	8.735,7 km vía simple 4.618,1 km vía doble	1.605,8 km	ERTMS ASFA LZB ATP-EBICAB GSMR	2.561	[Sin datos]

A.2.2. Empresas ferroviarias

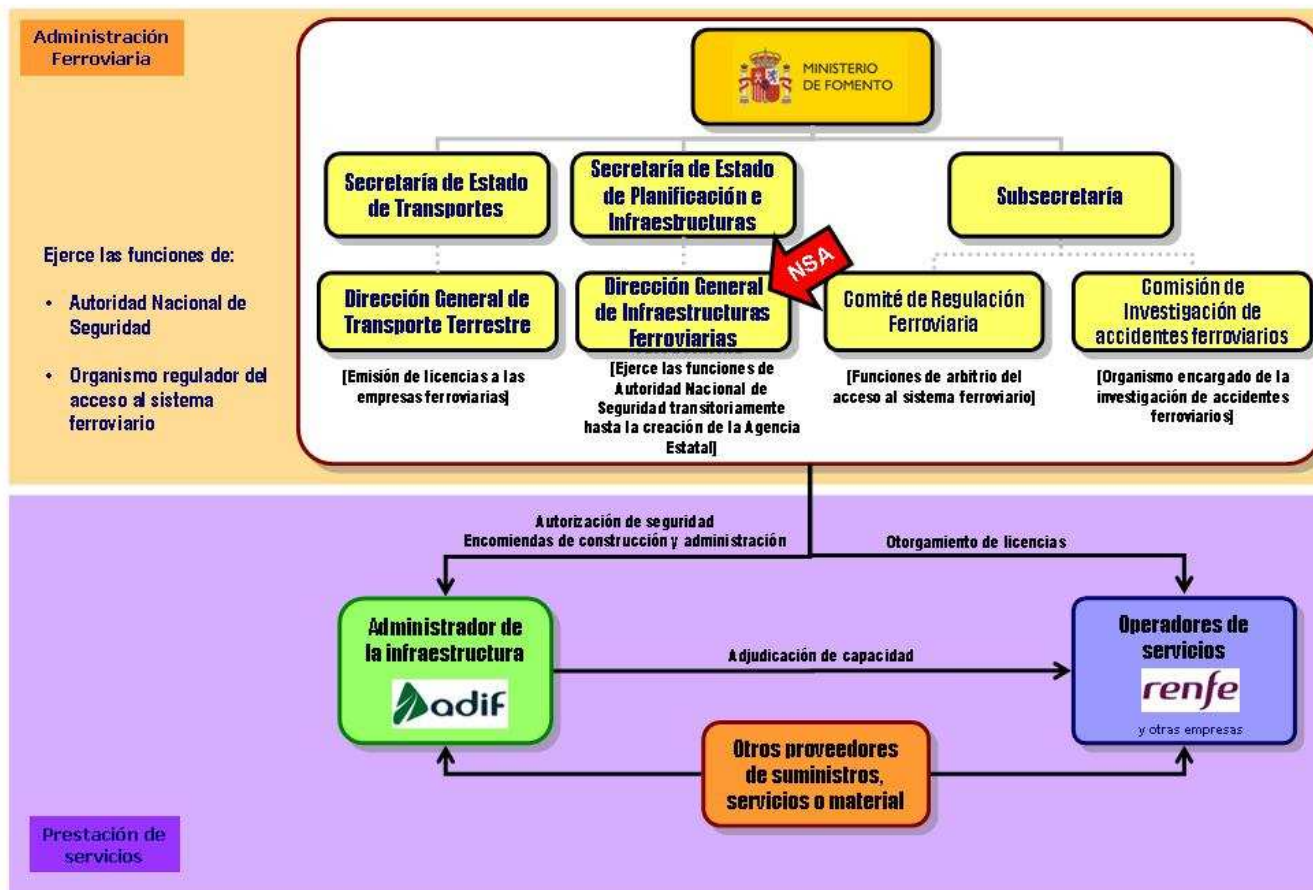
Nombre	Dirección	Sitio web	Certificado de seguridad 2001/14/CE (Número/fecha)	Certificado de seguridad A-B 2004/49/CE (Número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Tipo de tráfico (mercancías, etc.)	Número de locomotoras	Número de automotores/ elementos automotores de cercanías	Número de coches/ vagones	Número de maquinistas/ personal de seguridad	Volumen de transporte de pasajeros	Volumen de transporte de mercancías
RENFE Operadora	Avenida Pío XII s/n, 28036 Madrid. España.	www.renfe.es	30/06/2006	-	1/01/2005	Viajeros Mercancías	495	1.226	Coches: 1.253 Vagones: 13.218	Maquinistas: 4.788 Seguridad: 180	466,796 millones	16,6 millones de toneladas
Continental Rail	Avda América, 2-17B 28028 Madrid España	www.continentalrail.es	-	30/10/2009 (ampliación)	15/02/2007	Mercancías	6	-	122 vagones	Maquinistas:22	-	255.749 toneladas
Acciona Rail Services	Avda. de Suiza 18-20 28820 Coslada (Madrid) España	www.accion.es	26/12/2006	-	28/01/2007	Mercancías	2	-	32 vagones	Maquinistas: 4 Seguridad: 1	-	280.000 toneladas
Comsa Rail Transport	C/ Viriato, 47 08014 Barcelona España	www.comsa.com	-	26/09/2008 (ampliación)	15/01/2008	Mercancías	6	-	70 vagones	Maquinistas: 36 Seguridad: 2	-	-
Tracción Rail	C/ Almendralejo, 5 41019 Sevilla España	www.azvi.es/ferroviario.php	-	24/07/2009 (ampliación)	23/04/2008	Mercancías	2	-	-	Maquinistas: 12 Seguridad: 1	-	-
EWSI	Pº Castellana, 95 – Pl. 15 – T Europa 28046 Madrid España	www.eurocargorail.com	-	30/10/2009 (ampliación)	01/10/2008	Mercancías	5	-	90 vagones	Maquinistas: 23 Seguridad: 2	-	-

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

B.1. Diagrama: Organización interna



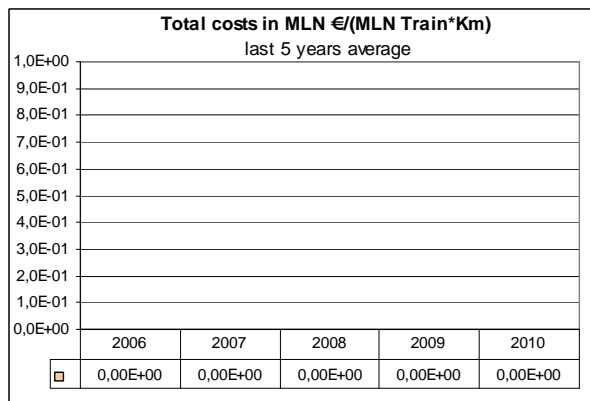
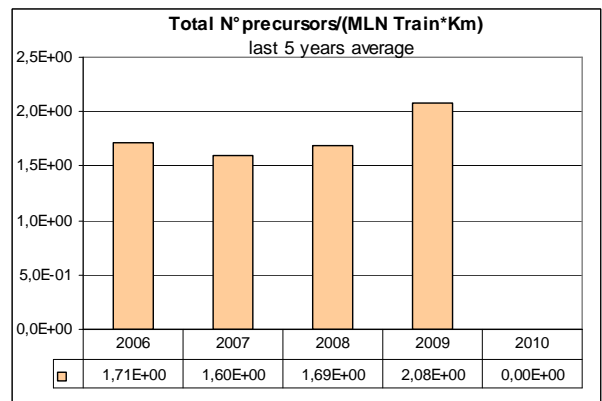
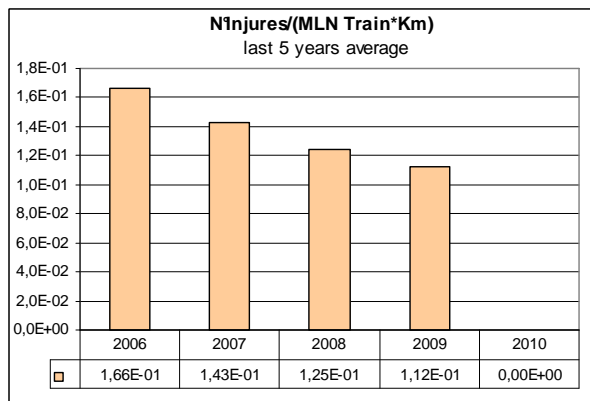
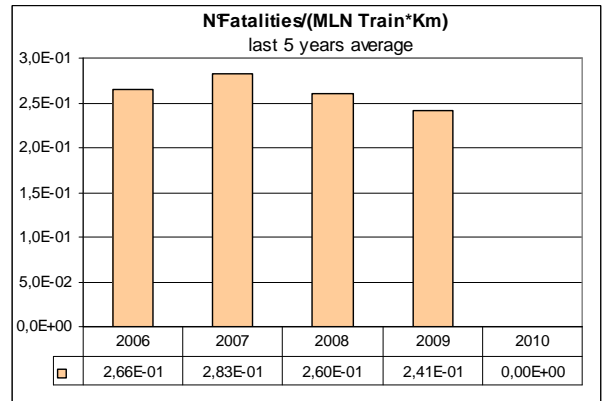
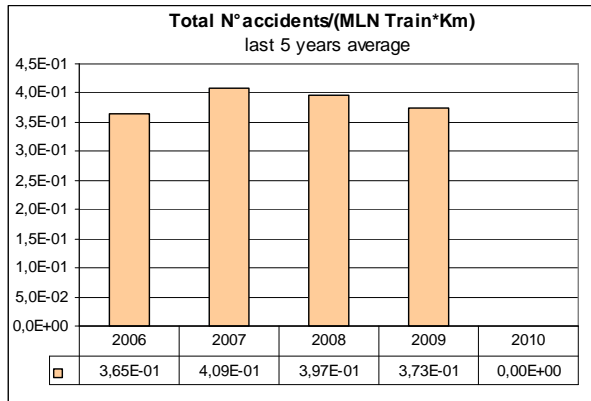
B.2. Diagrama: Relación con otros organismos nacionales



ANEXO C: Datos de ICS – Definiciones aplicadas

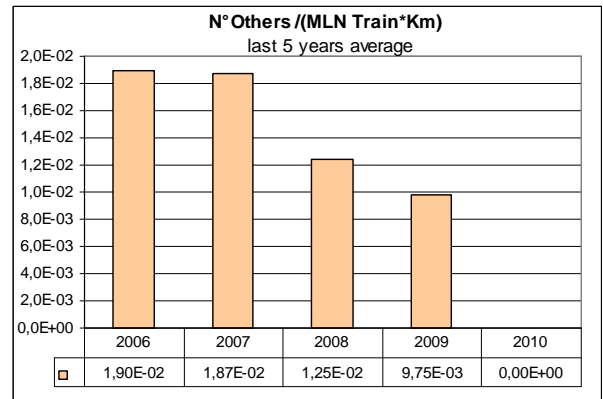
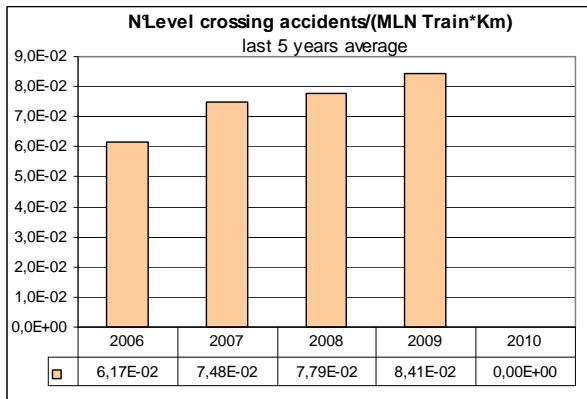
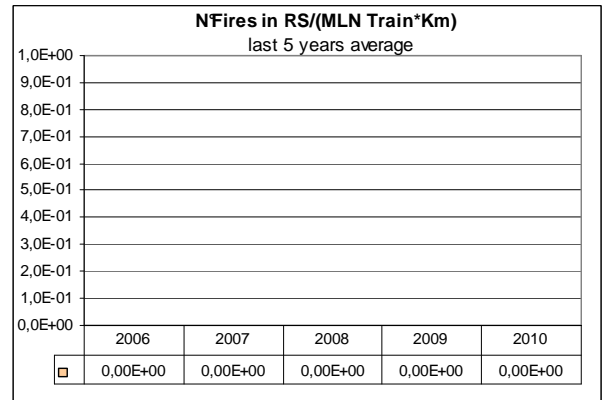
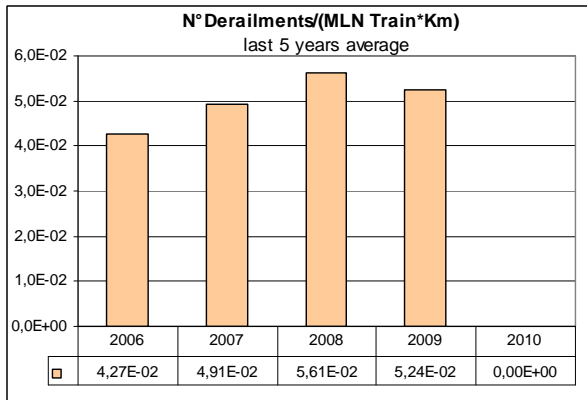
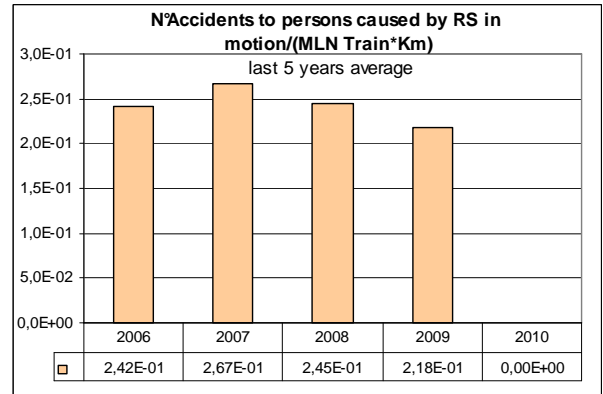
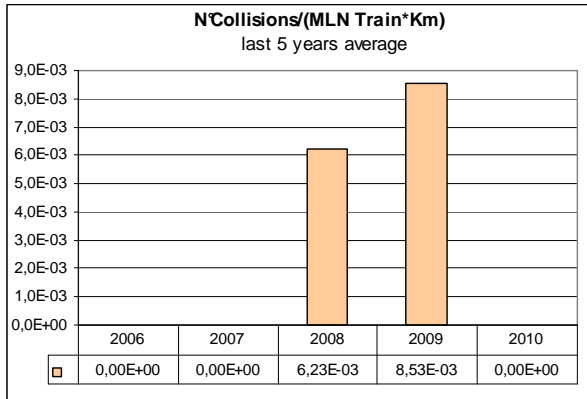
C.1. DATOS DE ICS

RESULTADOS A PRIMERA VISTA



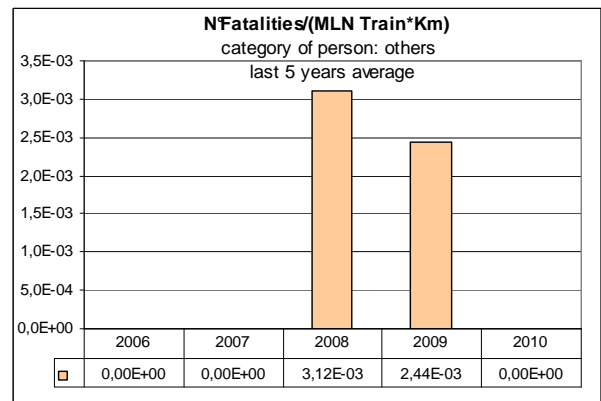
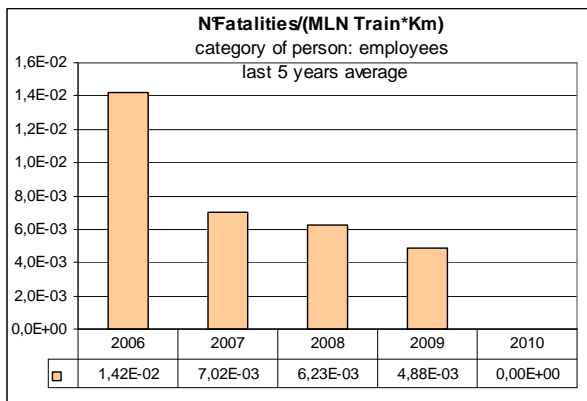
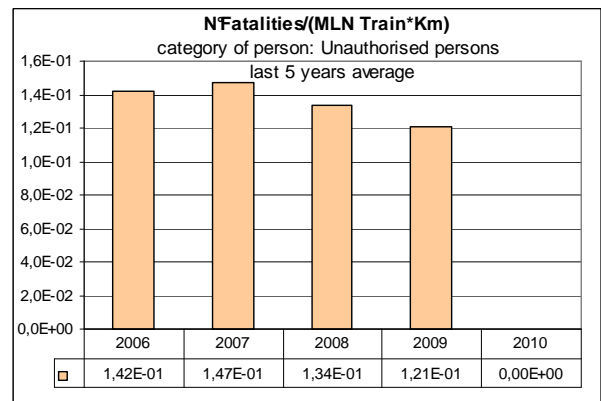
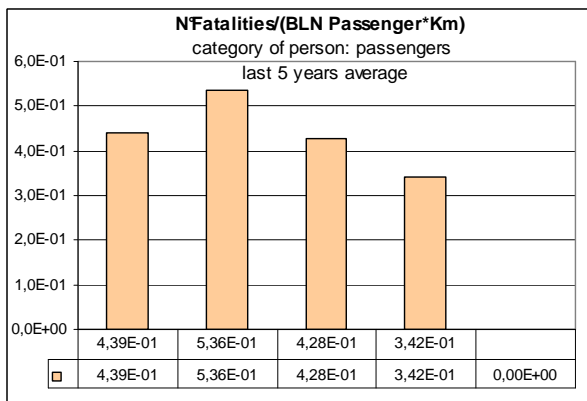
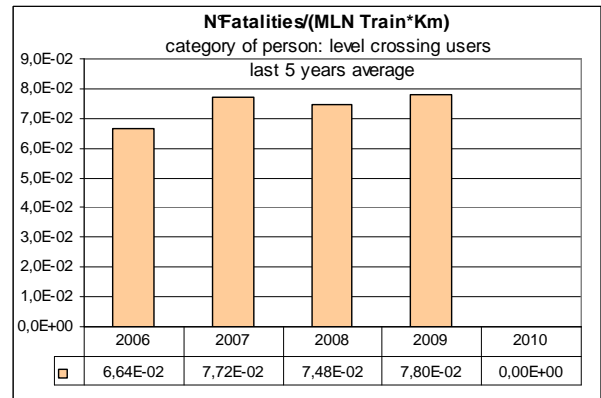
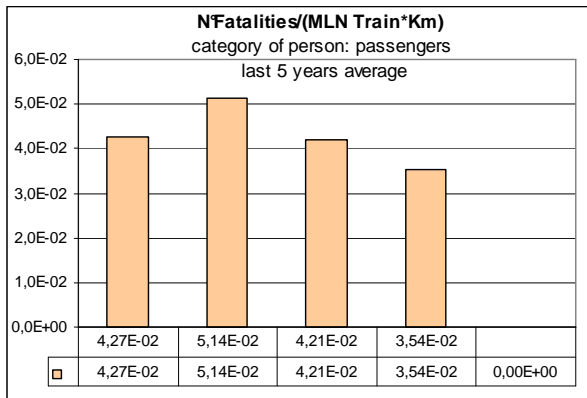
2010 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008 and 2009.

ACCIDENTES, DIVIDIDOS POR TIPOS



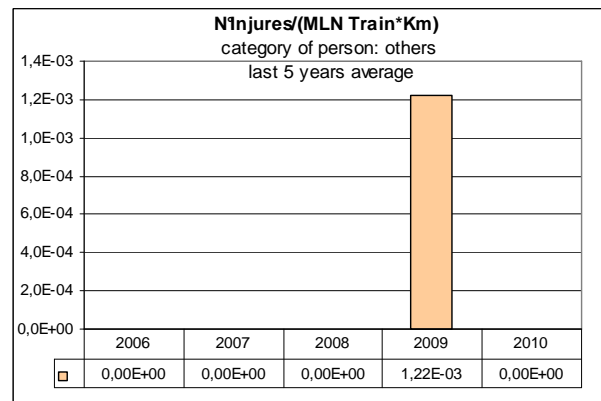
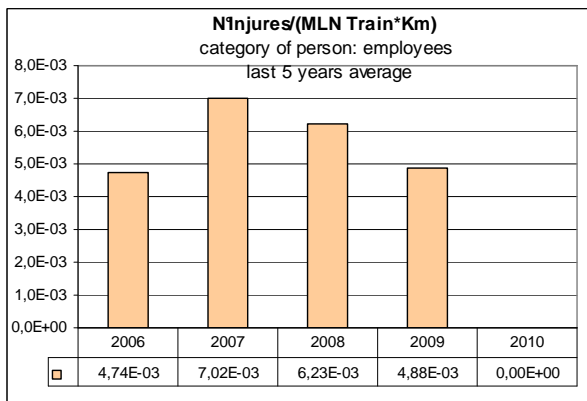
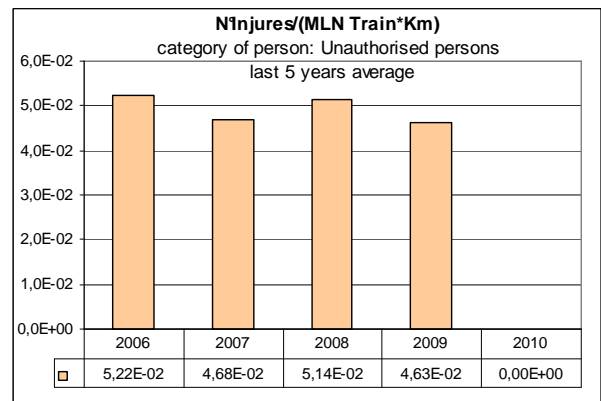
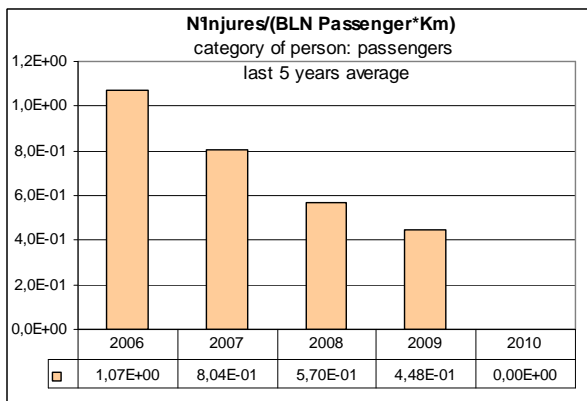
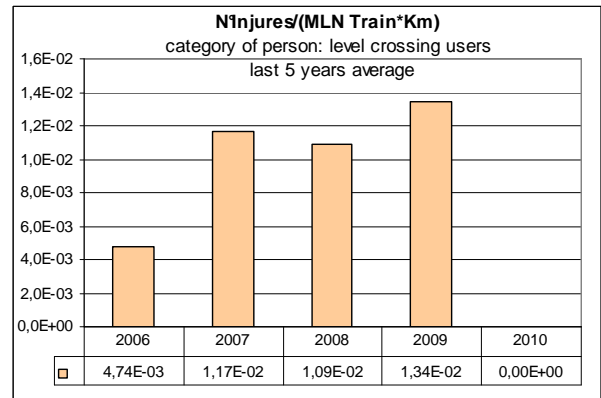
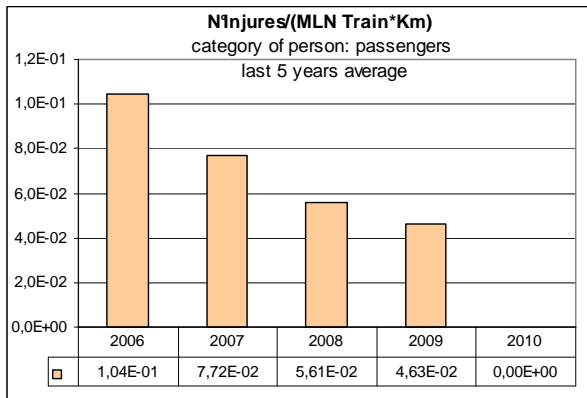
2010 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008 and 2009.

MUERTES, DIVIDIDAS POR CATEGORÍAS DE PERSONAS IMPLICADAS



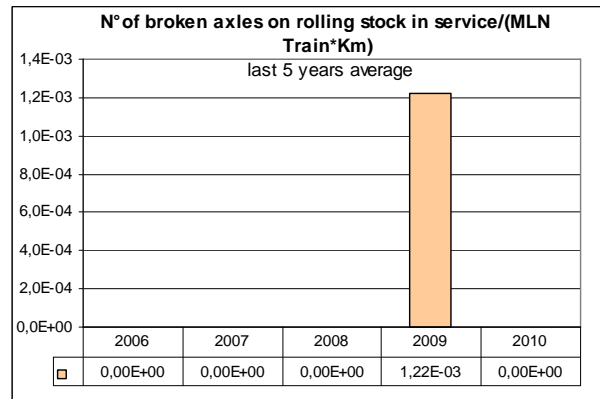
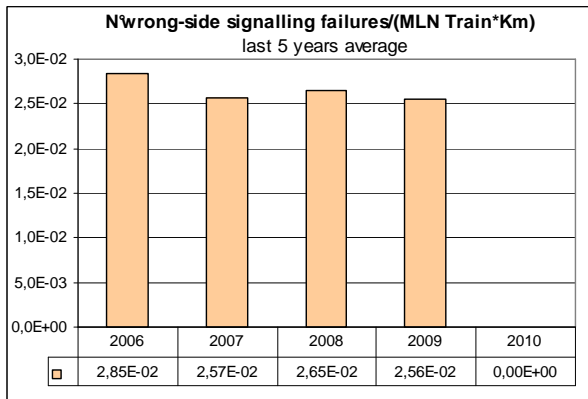
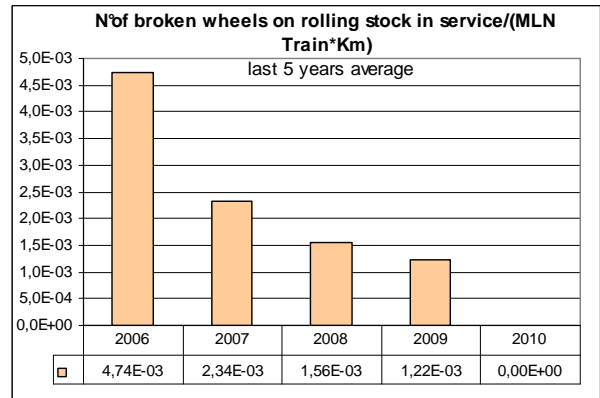
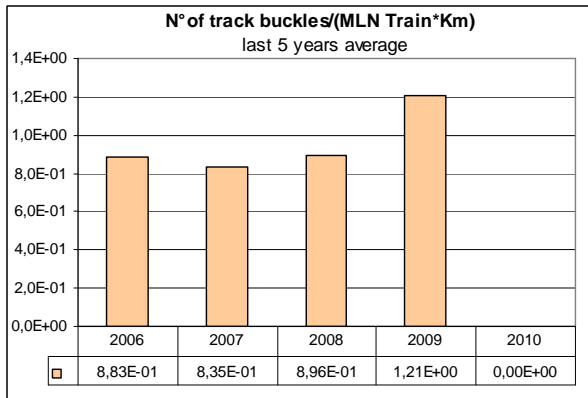
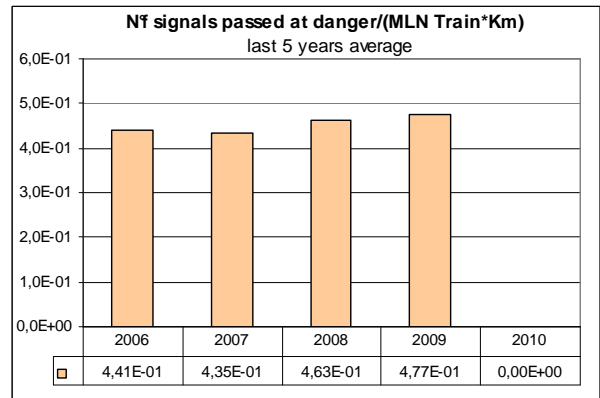
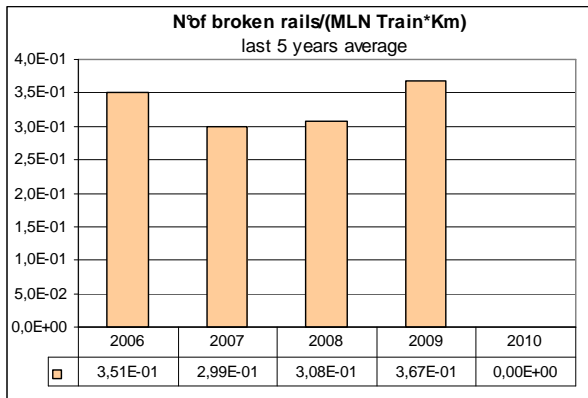
2010 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008 and 2009.

HERIDOS, DIVIDIDOS POR CATEGORÍAS DE PERSONAS IMPLICADAS



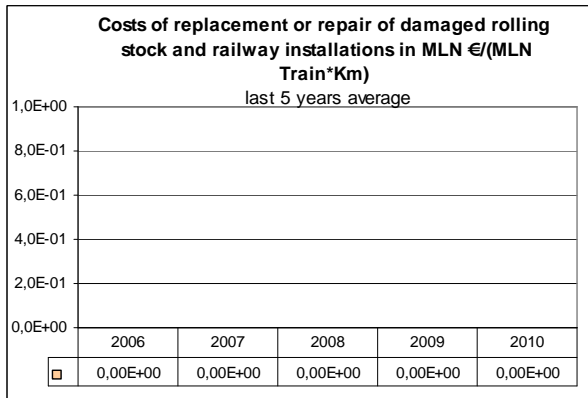
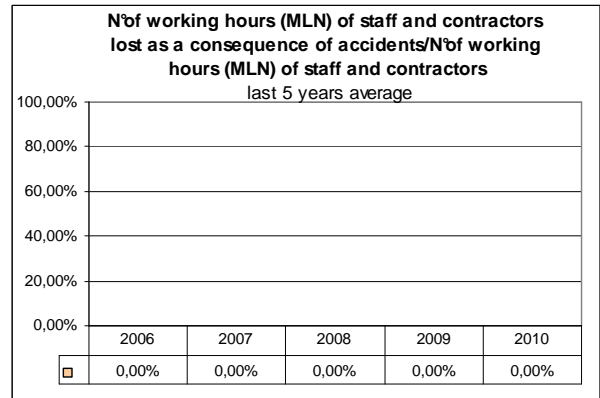
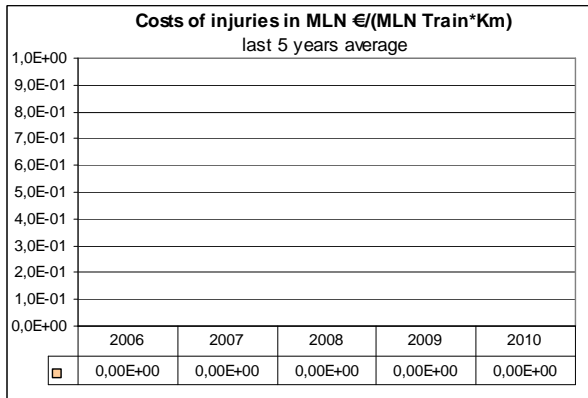
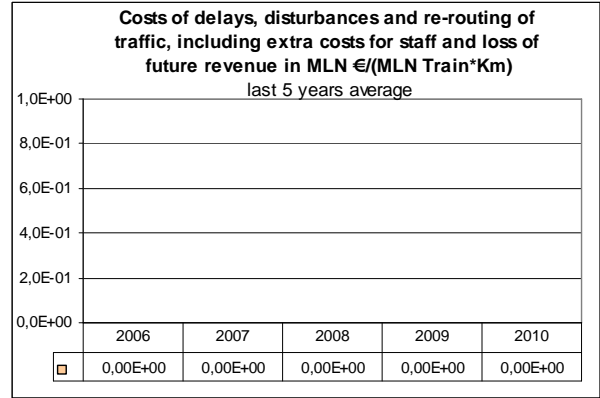
2010 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008 and 2009.

PRECURSORES DE ACCIDENTES



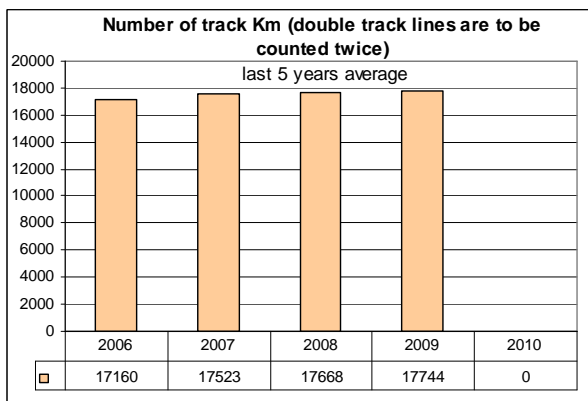
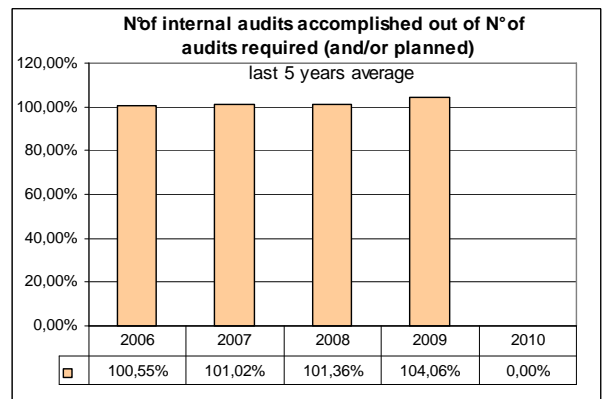
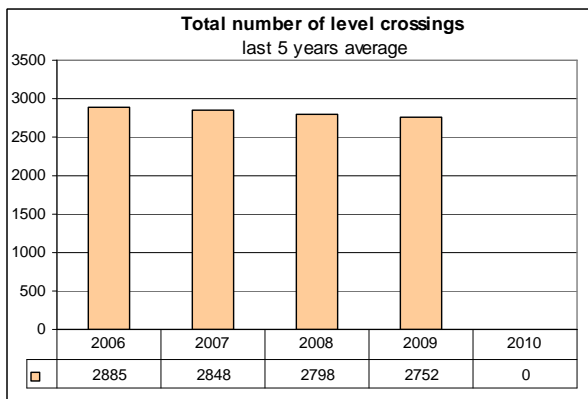
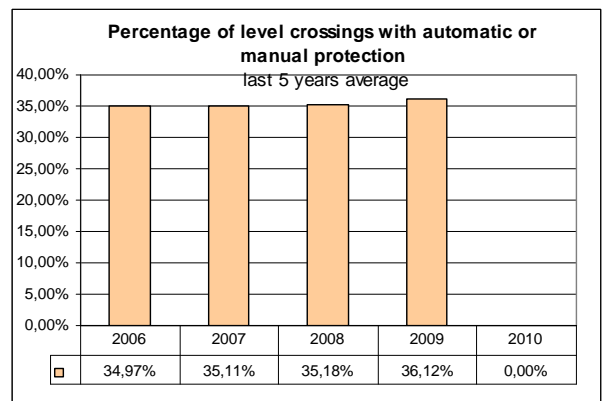
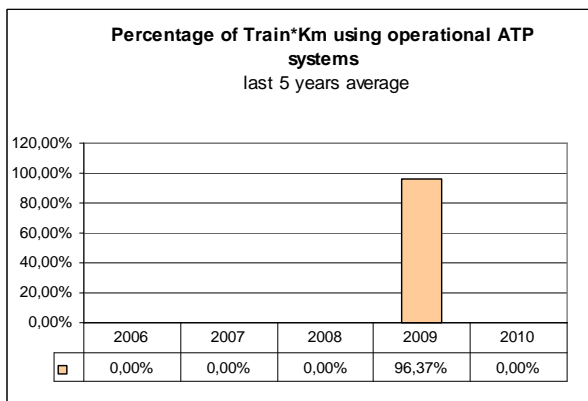
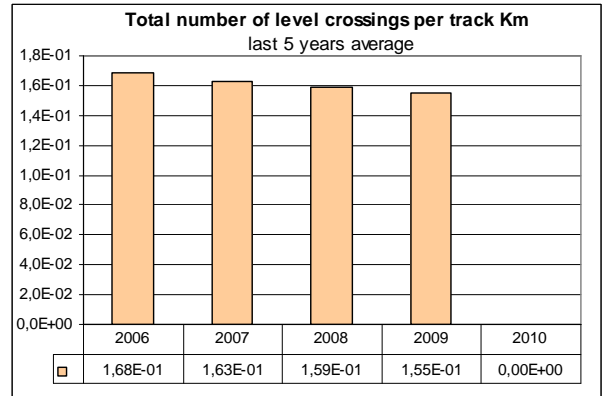
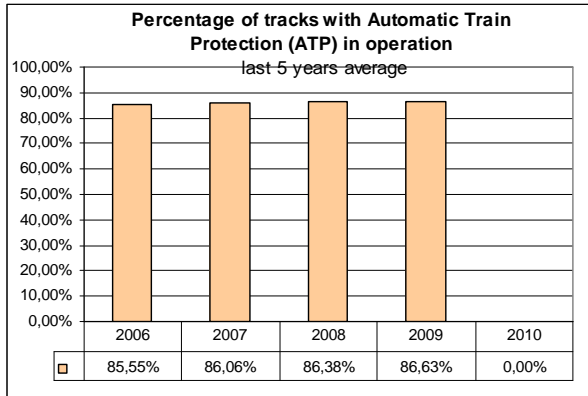
2010 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008 and 2009.

COSTE TOTAL DE LOS ACCIDENTES, NÚMERO DE HORAS DE TRABAJO DEL PERSONAL Y DE CONTRATISTAS PERDIDAS COMO CONSECUENCIA DE ACCIDENTES



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

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



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

C.2. DEFINICIONES UTILIZADAS EN EL INFORME ANUAL

A lo largo del periodo que engloba este informe (año 2.009), se ha publicado y ha entrado en vigor la Directiva 2009/149/CE, que aprueba el Nuevo Anexo I modificado de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.

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

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

Los datos de indicadores correspondientes a los años 2006, 2007, 2008 y 2009 serán emitidos según el formato indicado por esta normativa, con el objeto de poder realizar las gráficas comparativas reflejadas en el Anexo C.1 de este informe.

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

Para el periodo objeto de este informe, es decir, el año 2009, los indicadores serán también notificados siguiendo estas definiciones, para así tratar de ir adaptando los indicadores comunes de seguridad a los solicitados por este Nuevo Anexo I.

Por otro lado, se ha detectado un error a la hora de recopilar los datos relativos a la Protección Automática del Tren (ATP), por lo que a continuación reseñamos los datos de los últimos años corregidos:

Año 2006:	T01: 85,55%	T02: No disponible
Año 2007:	T01: 86,56%	T02: No disponible
Año 2008:	T01: 87,03%	T02: No disponible
Año 2009:	T01: 87,37%	T02: 96,37%

C.2.2. DEFINICIONES NACIONALES

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

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

ANEXO D: Cambios importantes en la legislación y la reglamentación

	Referencia jurídica	Fecha de entrada en vigor de la disposición	Razón de la adopción (especificar si se trata de una nueva disposición o de la modificación de una vigente)	Descripción
Legislación nacional general de seguridad ferroviaria				
Legislación sobre la autoridad nacional de seguridad				
Legislación sobre organismos notificados, evaluadores, organismos de registro, examen, etc.				
Reglamentación nacional de seguridad ferroviaria				
Reglamentación sobre los objetivos y métodos de seguridad a escala nacional				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los sistemas de gestión de la seguridad y a la certificación de seguridad de empresas ferroviarias				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los SGS y a la autorización de seguridad de administradores de la infraestructura				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los keepers de vagones				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los talleres de mantenimiento				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a la autorización de la puesta en servicio y el mantenimiento de material rodante nuevo y modificado sustancialmente,	ETHs de Material Rodante Ferroviario: - Locomotoras	13/02/2011	Nuevas disposiciones	Transposición al régimen nacional de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad de

	Referencia jurídica	Fecha de entrada en vigor de la disposición	Razón de la adopción (especificar si se trata de una nueva disposición o de la modificación de una vigente)	Descripción
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	- Vagones - Unidades autopropulsadas - Coches - Material Rodante auxiliar	14/02/2011 15/02/2011 17/02/2011 19/02/2011		material rodante.
Reglamentación común sobre funcionamiento de la red ferrocarril, incluida la relativa a los procedimientos de señalización y tráfico				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables al reglamento interno (normas de la empresa) que deben adoptar los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables al personal que desempeña tareas de seguridad esenciales, incluidos los relativos a los criterios de selección, buen estado de salud y la formación y certificación profesional				
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 con arreglo a la Directiva 2001/14/CE

Número de certificados de seguridad expedidos con arreglo a la Directiva 2001/14/CE en 2009 en favor de empresas ferroviarias que disponían de la licencia	en su Estado miembro	0
	en otro Estado miembro	0

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

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
E.2.1. Número de certificados de seguridad de la Parte A válidos expedidos en 2009 en favor de empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro	-	-	-
	en otro Estado miembro	-	-	-

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
E.2.2. Número de certificados de seguridad de la Parte B válidos expedidos en 2009 en favor de empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro	-	5	-
	en otro Estado miembro	-	3	-

			A	R	P
E.2.3. Número de solicitudes de certificados de seguridad de la Parte A presentadas en 2009 por empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	-	-	-
		certificados actualizados / modificados	-	-	-
		certificados renovados	-	-	-
	en otro Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	-	-	-
		certificados actualizados / modificados	-	-	-
		certificados renovados	-	-	-

			A	R	P
E.2.4. Número de solicitudes de certificados de seguridad de la Parte B presentadas en 2009 por empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	-	-	-
		certificados actualizados / modificados	5	-	-
		certificados renovados	-	-	-
	en otro Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	-	-	-
		certificados actualizados / modificados	3	-	-
		certificados renovados	-	-	-

A = Solicitud aceptada, certificado ya expedido

R = Solicitudes rechazadas, no se ha expedido certificado

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

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

La única empresa ferroviaria que ha solicitado un certificado de seguridad de la parte B en España ha sido "English Welsh and Scottish Railway International Limited", procedente de **Reino Unido**.

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 2009 en favor de administradores de la infraestructura que disponían del registro en el Estado miembro	-	-	-

		A	R	P
E.3.2. Número de solicitudes de autorizaciones de seguridad presentadas en 2009 por administradores de la infraestructura que disponían del registro en el Estado miembro	autorizaciones nuevas	-	-	1
	autorizaciones actualizadas / modificadas	-	-	-
	autorizaciones renovadas	-	-	-

A = Solicitud aceptada, autorización ya expedida

R = Solicitud rechazada, no se ha expedido autorización

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

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

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de un certificado de seguridad de la Parte A en 2009 a empresas ferroviarias	una licencia expedida por el Estado miembro	-	-	-
	una licencia expedida por otro Estado miembro	-	-	-

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

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de un certificado de seguridad de la Parte B en 2009 a empresas ferroviarias	una licencia expedida por el Estado miembro	-	5 meses	-
	una licencia expedida por otro Estado miembro	-	5 meses	-

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

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de una autorización de seguridad en 2009 a administradores de la infraestructura	una licencia expedida por el Estado miembro	-	5 meses	-
	una licencia expedida por otro Estado miembro	-	-	-