



MINISTERIO
DE FOMENTO

Autoridad Nacional de Seguridad
Ferroviaria de España

Informe anual

(artº 18 Directiva 49/2004)

2012

(Actuaciones hasta el 31 de diciembre de 2011)





Autoridad Nacional de Seguridad

Informe anual

2012



ÍNDICE

A.1. ALCANCE DEL INFORME	4
A.2. RESUMEN EN INGLÉS	6
B. ASPECTOS GENERALES	8
C. ASPECTOS ORGANIZATIVOS	13
D. EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA	18
E. PRINCIPALES CAMBIOS EN LA LEGISLACIÓN, REGLAMENTACIÓN Y DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS	38
F. EVOLUCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y DE LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD	39
G. SUPERVISIÓN DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS	43
H. INFORME SOBRE LA APLICACIÓN DE LOS MCS SOBRE EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS	45
I. CONCLUSIONES DE LA ANS – PRIORIDADES	50
J. FUENTES DE INFORMACIÓN	52
K. ANEXOS	53

A.1. ALCANCE DEL INFORME

Este informe ha sido elaborado por la Dirección General de Ferrocarriles, 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 2011, es decir, **hasta el 31 de diciembre de 2011**.

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

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

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

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

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

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

A.2. RESUMEN EN INGLÉS

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

In general, and in relation to the different activities that the “*Dirección General de Ferrocarriles*” (DGF) exercises nowadays in its paper of National Safety Authority, it is necessary to outline the main conclusions of its activity during year 2011:

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

- It has been detected a certain positioning of companies in the sector for a future liberalization of the passengers railway transport, which have initiated the steps required to obtain safety certificates.
- DGF is trying to facilitate the implementation of the Regulations 1158/2010 and 1169/2010, for which it is collaborating with railway undertakings from initial stages of development of the safety management systems.
- In addition, DGF is conscious of the importance of adapting its functioning progressively to implement the ‘Common Safety Methods for Supervision’, which will be published soon.

Regarding to accident rate, this year has continued a decreasing tendency both in the number of accidents and the number of victims during these recent years.

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

DGF considers very important the monitoring of the fulfillment level of the recommendations issued by the “*Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios*” (Spanish NIB), by means of periodic request of information to the addressee about the fulfillment level.

Finally, we want to indicate that since year 2008 great efforts are being carried out in order to implement Regulation (EC) n° 352/2009 by means of the publication of national regulations. Although there are still some interpretation doubts of the regulation within the sector, there is a progressively improvement in its knowledge and application.

Besides all activities nowadays in force, for the next years, the main work priorities to be reinforced must be the following:

- To consolidate a structure that allows the NSA to exercise adequately the increasing functions that are being assigned to it, with sufficient independence levels of other actors of the system.
- To increase the visibility in the sector, enhancing the diffusion functions (especially of the trends set by the European Union) and improving the communication of their competences: web, press releases, conferences ...
- To capture the working modes those are being adopted little by little within the NSA, in internal procedures and guidelines for those interested.
- To continue with the monitoring activities of the maintenance of railway vehicles, through the inspection of maintenance workshops and being prepared for the issue of certificates of maintenance systems of the entities in charge of maintenance of wagons.
- To improve the supervision activities of the system, to be prepared for future implementation of the "CSM on Supervision."
- To adapt procedures for placing in service to the Interoperability Directive and to the Recommendation 2011/2017 ("DV29"), in all subsystems and vehicles.
- To step up monitoring of safety recommendations of the CIAF following accidents, and the monitoring of the incorporation of the experiences of incidents and accidents into the procedures of the railway undertakings.
- To continue with plans to eliminate level crossings or the protection of them, as well as fencing and removal of improper access points to the track, as they entail the major proportion of accidents involving railway equipment.
- To carry on with the active participation of the Spanish NSA in the different European working groups, particularly in the European Railway Agency, by providing our suggestions and opinions.
- To set communication channels with other national authorities to make possible the establishment of international traffic services.
- To continue with the authority functions on the ERTMS system as arbitrator among the different present actors, to optimize the procedures for placing in service and facilitate the gradual migration to the latest versions.

B. ASPECTOS GENERALES

1. INTRODUCCIÓN AL INFORME

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

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

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

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

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

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

A fecha 31 de diciembre de 2011, la legislación básica nacional aplicable era:

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

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

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

- la experiencia de las empresas proporcionando la información a través de sus informes anuales todavía es limitada.

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

2. INFORMACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA (ANEXO A)

2.1. LA RED

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

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

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

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

<http://www.tpferro.com/sites/default/files/images/Declaracion-de-Red-TPFERRO-2012.pdf>

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

2.2. LISTA DE EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

2.2.1. Administradores de Infraestructuras

- ADIF
- TP Ferro

2.2.2. Empresas ferroviarias

Con fecha 31 de diciembre de 2011, disponían de certificado de seguridad las siguientes empresas:

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

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

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

Además de éstas, a finales del año 2011, las siguientes empresas contaban con licencia de empresa ferroviaria, aunque no disponían de certificado de seguridad (por no haber manifestado interés en disponerlo para iniciar operaciones o por encontrarse en trámites):

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

3. RESUMEN – ANÁLISIS GENERAL DE TENDENCIAS

A nivel general, y en relación a las distintas actividades que actualmente ejerce la Dirección General de Ferrocarriles en su papel de Autoridad Nacional de Seguridad, cabe reseñar las principales conclusiones de la actividad de 2011:

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

- Se ha detectado en el sector un cierto posicionamiento de empresas para una futura liberalización del transporte ferroviario de viajeros, que han iniciado los trámites para disponer de certificados de seguridad.
- La DGF está intentando facilitar la implementación de los Reglamentos 1158/2010 y 1169/2010, para lo cual colabora con las empresas desde las fases iniciales de concepción de los sistemas de gestión.
- También, la DGF es consciente de la importancia de ir adaptando progresivamente su funcionamiento para prepararse a los 'Métodos Comunes de Seguridad para Supervisión', de próxima publicación.

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

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

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

Por último, indicar que desde el año 2008 se están haciendo grandes esfuerzos para implementar el **Reglamento (CE) nº 352/2009** mediante la publicación de normativa nacional. Aunque todavía persisten ciertas dudas de interpretación del reglamento en el sector, hay una progresiva mejoría en su conocimiento y aplicación.

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 Ferrocarriles** el ejercicio de las competencias en materia ferroviaria.

Entre otras funciones, a la Dirección General de Ferrocarriles le corresponde transitoriamente el ejercicio de las funciones objeto de este informe. En concreto, según el Real Decreto 452/2012³, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, tiene asignadas las siguientes funciones:

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

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

g) El ejercicio de las competencias que corresponden al Ministerio de Fomento en relación con la defensa del dominio público ferroviario y con la modificación

³ Durante el periodo comprendido entre finales del año 2011 y el primer trimestre de 2012 se produjo una reorganización del Ministerio de Fomento. Con el fin de clarificar, se ha decidido incluir la organización vigente, a pesar de encontrarse fuera del ámbito temporal de este informe anual.

con la línea límite de la edificación, sin perjuicio de las competencias que correspondan al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

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

En el **anexo B.1** se incluyen dos organigramas que muestran la estructura de la Dirección General de Ferrocarriles.

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 50 personas adicionales de otras empresas y organizaciones, prestando apoyo a la Dirección General de Ferrocarriles.

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

En el año 2011, además de la Dirección General de Ferrocarriles, los principales actores del sistema ferroviario han sido:

▪ Dirección General de Transporte Terrestre

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

▪ Comité de Regulación Ferroviaria

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

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

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

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_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 Fomento⁴, 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.

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

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

⁴ Según lo establecido en el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, dicho organismo pasa a quedar adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Subsecretaría.

- **ADIF**

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

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

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

- **TP Ferro**

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

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

- **RENFE-Operadora**

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

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

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

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

- **Otras empresas operadoras**

Como consecuencia de la liberalización del transporte de mercancías, paulatinamente se están incorporando nuevos operadores al sector ferroviario. Durante el periodo comprendido entre 2006 y 2010, además de RENFE-Operadora, seis empresas obtuvieron el preceptivo certificado de seguridad. En el año 2011 se han emitido cuatro nuevos certificados de seguridad a otras empresas ferroviarias.

Cabe reseñar que, en mayo de 2011, la actividad desarrollada por la empresa ferroviaria English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI), sucursal en España, fue asumida por Activa Rail, S.A.

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

Dentro de los objetivos básicos de la planificación estatal en materia de infraestructuras y transporte en España, 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.

Así, las principales **líneas de actuación del Ministerio de Fomento en materia de seguridad** desarrolladas durante el año 2011 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, la cual no es objeto de este informe)
 - Mejorar el sistema de protección de los restantes
- **Plan Estratégico de Adif**, que tiene como objetivo en el ámbito de la seguridad reducir el índice de frecuencia de accidentes de trenes imputables a la infraestructura.

Para lograr este objetivo, se viene desarrollando el **Programa de Actuaciones para la Mejora de la Seguridad y Funcionalidad de la Red**, mediante inversiones en la red.

- **Plan Estratégico de Seguridad de RENFE-Operadora.**
- Implantación del **sistema ASFA Digital**.

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 2011 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 2011.** Tiene como finalidad la mejora continua de los niveles de seguridad en la Red Ferroviaria de Interés General y se configura como la herramienta más importante del sistema de gestión de la seguridad de ADIF.

Los objetivos principales del plan anual de Seguridad 2011 fueron:

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

En relación al grado de cumplimiento de las acciones que contemplaba el Plan Anual de Seguridad 2011, se ha alcanzado prácticamente el 100%, reduciéndose la accidentabilidad por debajo de los indicadores objetivo establecidos, con la excepción, ya indicada, de los accidentes de personas asignados a ADIF.

▪ **RESUMEN DE RECOMENDACIONES LLEVADAS A CABO A EFECTOS DE MEJORA EN LA SEGURIDAD FERROVIARIA Y DISMINUCIÓN EN LOS ÍNDICES DE ACCIDENTALIDAD.**

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

En Estaciones:

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

En Pasos a Nivel:

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

En plena vía:

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

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

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

Debidos al estado del material rodante: continuar con las medidas de incremento de controles e inspecciones puestas en marcha ante el repunte de este tipo de accidentes en 2009, en especial en los sucesos ocurridos en cambiadores de anchos.

3. Orientadas a la disminución del **riesgo de accidentes en pasos a nivel:** como ya se indicó al hablar del riesgo de arrollamiento de personas, y es aplicable también al arrollamiento de vehículos, continuar impulsando el plan de supresión de pasos a nivel.
4. Orientadas a la reducción de los **arrollamientos de obstáculos:**

Debidos a causas naturales:

- Incrementar el número de detectores de objetos en vía en las zonas de mayor riesgo, como son trincheras, pasos superiores y bocas de túneles.
- Ejecución de las obras proyectadas de refuerzo de túneles y trincheras para evitar desprendimientos.

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

5. Orientados a la disminución de **incidentes por fallos en la señalización:** aunque ocurren con poca frecuencia, dada la gravedad de los accidentes en que pueden desembocar, es conveniente examinar las situaciones en que se podrían inducir este tipo de sucesos y, en particular, cumplir con rigurosidad los protocolos de actuación en la realización de trabajos de modificación de las instalaciones de seguridad.
6. Otras actuaciones orientadas a la **mejora de la seguridad en otros aspectos** de la explotación ferroviaria:

Atender la dotación económica del Fondo para la Corrección Urgente de Anomalías detectadas en las inspecciones y para la ejecución de propuestas de mejora urgente de la infraestructura.

Puesta en marcha del Plan de Instalación de Balizas Previas en las Señales de Salida de estaciones, para minimizar los rebases de este tipo de señales.

Incrementar el número de detectores de caldeo para reducir los sucesos relacionados con roturas de ruedas o ejes.

Intensificación de los proyectos y obras de rehabilitación y mejora de líneas, incluso las de menor tráfico.

Ejecución de las obras de modernización de enclavamientos y, en general, de mejora de las instalaciones de seguridad.

7. Planes de **formación continua del personal relacionado con la seguridad en la circulación**, como son los relacionados con formación específica en inspecciones de vía, cargamentos y material rodante, así como en investigación de accidentes ferroviarios, incorporando en todos ellos las últimas novedades en cada campo.

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

El Comité Interno de Seguridad de TP Ferro, encargado de tratar las problemáticas de seguridad interna de TP Ferro así como las que pueden involucrar a los administradores de infraestructuras adyacentes y/o a las empresas ferroviarias, validó el Programa de Acciones de Seguridad 2011 con el fin de conseguir los objetivos reseñados a continuación:

- Finalizar la documentación de seguridad (75%).
25% pendiente por realizar en 2012 para la puesta en servicio definitiva.
- Puesta en práctica de los planes de supervisión (100%).
- Desarrollar el retorno de experiencia (100%).
- Realizar visitas periódicas de mantenimiento (100%).
- Fiabilizar la gestión de la documentación de seguridad (100%).
- Limitar el número de disfunciones de seguridad o explotación (99.44%).
- Obtener un resultado favorable de la auditoría externa sobre el SGS.
- Controlar la formación profesional (90%).
El 10% pendiente corresponde a la conservación de los expedientes individuales.

1.2.3. Actuaciones llevadas a cabo por las empresas ferroviarias

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

- Aprobación por los órganos de dirección de la empresa de la política de seguridad.
- Un plan estratégico de seguridad en la circulación, dirigido a la reducción continua de los niveles de riesgo.
- Un plan anual de seguridad en la circulación, que principalmente determina los objetivos anuales de inspecciones de operaciones, es decir, intensidad y número de los controles a realizar:
 - Realización de inspecciones de seguridad, visitas de seguridad y acompañamientos de seguridad.
 - Realización de controles de consumo de alcohol y de sustancias psicoactivas o drogas de abuso.
 - La realización de inspecciones y auditorías sobre los vehículos.
- Establecer una serie de orientaciones en materia de Seguridad basadas en:
 - Los resultados de las auditorías internas y externas y en comentarios sobre experiencias.
 - La evolución de las organizaciones y las herramientas.
 - La consolidación de las acciones desarrolladas en 2010.
 - Las orientaciones transversales de la empresa.
 - Establecimiento de una política de acompañamientos de trenes comerciales para incidir en la formación y mejora continua de sus maquinistas.

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

1.2.3.1. Renfe – Operadora

- **OBJETIVOS FIJADOS POR LOS CONTRATOS PROGRAMA RENFE-ESTADO.** El Sistema de Gestión de la Seguridad implantado por Renfe Operadora dispone de un conjunto de indicadores con objeto de facilitar el seguimiento de la evolución general de la seguridad, y de evaluar el grado de consecución de los Objetivos de Seguridad establecidos y fijados en los sucesivos Contratos-Programa Renfe-Estado. Estos objetivos se han cumplido en todos los ejercicios.
- **LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE SEGURIDAD.** Estas líneas estratégicas se planifican anualmente, siendo de carácter deslizando, y que

contienen un conjunto de acciones dirigidas a la reducción continua de los niveles de riesgo, atendiendo a materias tales como la modernización de instalaciones de seguridad, la mejora del equipamiento del material rodante, la actualización de los planes formativos y la revisión y mejora de los sistemas de gestión propios. Estas líneas estratégicas de seguridad se revisan nuevamente cada año.

Para la consecución de los Objetivos fijados para 2011, las Líneas Estratégicas (LE) puestas en marcha fueron las siguientes:

- *LE nº1*: Mejora continua del Sistema de Gestión de la Seguridad.
- *LE nº2*: Continuación con el Cambio Cultural.
- *LE nº3*: Gestión de Riesgos del Factor Humano.
- *LE nº4*: Gestión de Riesgos del Factor Técnico.
- *LE nº5*: Innovación y Desarrollo de Sistemas.

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

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

1. Desarrollar el Sistema de Gestión de Seguridad.
 - Nuevas funcionalidades de la aplicación HABILITA, incluyendo la implantación de tarjetas inteligentes conteniendo los Certificados Habilitantes y su estado, y su consulta en línea tanto a través del portal INTERESA como mediante lectores asociados a dispositivos Blackberry.
 - Definición de las especificaciones técnicas para la contratación de la nueva aplicación AGRYPA para la gestión informatizada de los riesgos, peligros y amenazas, tanto de carácter técnico como humano.
2. Reducción de Riesgos por Fallo Humano.
 - Desarrollo de los elementos necesarios para la gestión de los riesgos por factor humano para su integración en las especificaciones técnicas de la nueva aplicación AGRYPA.
 - Análisis de la implantación de sondeos sobre el uso de telefonía móvil en cabinas de conducción, en fase previa para garantizar el cumplimiento de la Ley Orgánica de Protección de Datos.

3. Reducción de los Riesgos por Fallo Técnico.

- Desarrollo de los elementos necesarios para la gestión de los riesgos por fallo técnico del material para su integración en las especificaciones técnicas de la nueva aplicación AGRYPA.
- Potenciación de las acciones de inspección preventiva del fallo de material.

4. Mejora de la Seguridad a través de la Formación.

- Análisis previo para la implantación de un Procedimiento de “Retorno de Experiencia” de los peligros Operativos a la Formación.
- Implantación de la Resolución Circular nº2.

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

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

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

SUCESO: ROTURA DE RUEDA GENERADA A PARTIR DE UNA ENTALLA PROVOCADA POR UN TORNO DEFECTUOSO.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejora de los procedimientos de inspección de todos los tipos de ruedas que hayan podido ser torneadas en los tornos que produjeron el problema. ▪ Establecimiento de un plan de actuación específico para los vehículos afectados y seguimiento del mismo. ▪ Modificación del sistema de sujeción de las ruedas en los tornos, para garantizar que no se producen marcas.
SUCESO: COLISIÓN LATERAL PROVOCADA POR DEFORMACIONES EN LA VÍA SOBRE BALASTO, EN UN TÚNEL CON CONDICIONES GEOMÉTRICAS MUY ESTRICTAS.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planes de mantenimiento preventivo con control geométrico de la vía en zonas con características similares. ▪ A medio plazo, se ha dictado una resolución circular con recomendaciones de diseño para la superestructura de vía en túneles.

⁵ Se recogen las actuaciones de aquellas recomendaciones consideradas cerradas a lo largo de 2011, por considerar la DGF que el grado de cumplimiento era satisfactorio.

SUCESO: ARROLLAMIENTO EN PASO ENTRE ANDENES EN ESTACIONES Y APEADEROS.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Puesta en marcha de un inventario de las estaciones y apeaderos existentes en la red española, en el que se incluyan diferentes parámetros con el fin de realizar un análisis de riesgos que de idea de la peligrosidad de las mismas. En base a los resultados se elaboraría un plan de medidas a adoptar, que jerarquizase las estaciones y apeaderos donde se debe actuar y la diferente actuación a llevar a cabo en función de su nivel de riesgo. ▪ Desarrollo del Plan de mejora de la seguridad en los pasos a nivel de estaciones y apeaderos, acondicionando los pasos y su superestructura.
SUCESO: DESCARRILAMIENTO EN CAMBIADOR DE ANCHO.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actualización del procedimiento de paso por los cambiadores y de las instrucciones de los operarios. ▪ Mejoras técnicas en los dispositivos, tanto fijos, como en los del tren.
SUCESO: ARROLLAMIENTO DURANTE TRABAJOS EN VÍA.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acciones formativas dirigidas a los empleados de empresas que participan en la realización de trabajos en vía.
SUCESO: COLISIÓN POR FALLO TÉCNICO DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD PROVOCADO POR OPERACIONES DE CAMBIOS EN EL ENCLAVAMIENTO.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Revisión de los procesos de seguridad y calidad de la empresa instaladora, mejorando el control de las actividades de verificación/validación de los sistemas antes de la puesta en servicio y sus evidencias documentales. ▪ Revisión del procedimiento para simultanear la realización de los trabajos sobre las instalaciones de seguridad con el tráfico, asegurando: <ul style="list-style-type: none"> ○ La interrupción de las circulaciones o, en su defecto, el establecimiento de un sistema de bloqueo alternativo. ○ Comprobación en campo, antes de permitir la circulación. ○ Incorporación en los protocolos de actuación común la jerarquización de responsabilidades.

SUCESO: DESCARRILAMIENTO POR MAL CALADO DE UNA RUEDA.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auditoría al centro de mantenimiento responsable de las intervenciones sobre el vehículo afectado.
SUCESO: ARROLLAMIENTO COLECTIVO POR INVASIÓN MASIVA NO AUTORIZADA DE LA VÍA PARA PASAR INDEBIDAMENTE ENTRE ANDENES EN UN APEADERO (ACCIDENTE DEL APEADERO DE CASTELLDEFELS)	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Las conclusiones de la investigación concluyeron que el accidente se debió exclusivamente a la imprudencia de un grupo de pasajeros que, al bajar del tren, invadieron indebidamente la vía para cruzar al otro lado de la estación. <p>No obstante, se ha realizado un estudio para analizar la factibilidad de implantar en estaciones y apeaderos, medidas físicas de separación entre ambas vías para impedir el cruce de peatones.</p> <p>Se han analizado las experiencias de otros países, las posibles ventajas y los problemas que un vallado situado en la entrevía podría suponer.</p>
SUCESO: DAÑOS A VIAJEROS, POR INICIAR EL TREN LA MARCHA SIN QUE HUBIERA FINALIZADO LA SUBIDA/BAJADA DE LOS VIAJEROS.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realización de jornadas de comunicación al personal de acompañamiento a bordo del tren del cumplimiento de la normativa, y de posteriores campañas de inspección.
SUCESO: DESCARRILAMIENTO MOTIVADO POR LA ROTURA DEL CASQUILLO DE LA RUEDA.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sustitución progresiva de ese tipo de casquillo por otro de nuevo diseño.
SUCESO: ARROLLAMIENTO DE UN CAMIÓN EN UN PASO A NIVEL PROVISIONAL DE OBRA.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modificación del procedimiento de autorización de pasos a nivel provisionales por obras, para incorporar la realización de un análisis de riesgos previo, en función del cual, se fijarán las medidas de seguridad necesarias. ▪ Implantación de medidas de control adicionales de los responsables de la seguridad de los pasos en la obra.

SUCESO: CONATO DE COLISIÓN POR REBASE INDEBIDO DE SEÑAL.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Remodelación del enclavamiento y de la señalización para resolver el problema de visibilidad de señales en la zona. ▪ Implantación de medidas para gestión del fallo humano.
SUCESO: DESCARRILAMIENTO POR MAL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programas para la intensificación de las inspecciones y vigilancia del estado correcto de las sujeciones de las traviesas al carril. ▪ Planes de mantenimiento preventivo.
SUCESO: DESCARRILAMIENTO POR PÉRDIDA DE CAJA DE GRASA.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejora de las normas técnicas de mantenimiento de estos elementos y realización de auditorías. ▪ Se ha iniciado un estudio para estudiar la posibilidad de introducir automatismos en los equipos de detección de ejes calientes para el control de las variaciones de las temperaturas de riesgo al paso por los mismos, estableciendo cadenas correlacionadas e informatizadas, en tiempo real, para el seguimiento entre detectores consecutivos de una misma línea. ▪ También se está estudiando la conveniencia de realizar modificaciones en la normativa existente sobre la gestión de las alarmas que se producen en los equipos de detectores de ejes calientes.
SUCESO: ROTURA DEL EJE ORIGINADA POR UNA FISURA PREVISIBLEMENTE ORIGINADA POR UN ARCO ELÉCTRICO, POR MAL FUNCIONAMIENTO DE LA TOMA DE TIERRA.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incorporar al plan de mantenimiento un nuevo procedimiento de inspección de las tomas de tierra y de la zona de contacto del eje. ▪ Análisis de todo el parque de vehículos, para localizar otros susceptibles de averías similares.
SUCESO: REBASE DE SEÑAL COMO CONSECUENCIA DE UN FRENADO INSUFICIENTE.	
Acciones:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Refuerzo en los procedimientos relacionados con el control de las operaciones de mantenimiento para asegurar su correcta aplicación en los vehículos antes de su puesta en circulación. ▪ Definición del contenido de la formación para las habilitaciones de conducción de vehículos ferroviarios incluyendo un apartado específico para "Conducción en situaciones degradadas". ▪ Inspección de Centros de Mantenimiento

SUCESO: COLISIÓN POR INCUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN (RGC)

Acciones:

- Acciones formativas desde el punto de vista de Seguridad en la Circulación, como de Prevención de Riesgos Laborales.

Por otro lado, también se han llevado a cabo actuaciones en relación a tipos de **incidentes** cuyo número se ha incrementado respecto al año pasado:

- Para el incremento de las descomposiciones de cargamento se continúa con el seguimiento de su evolución y del cumplimiento de las medidas correctoras propuestas, en particular el cierre adecuado de las lonas laterales de los contenedores durante el proceso de carga y el correcto estado de conservación de las mismas concentrando los esfuerzos en los operadores de transporte de mercancías que muestran mayor proporción de incidentes de este tipo.
- Respecto a los conatos de incendio / explosión, se han reforzado las inspecciones de los frenos de vagones, uno de los elementos más susceptibles de provocar incendios en el material rodante, y se ha requerido a los operadores de transporte de mercancías que extremen el rigor en los siguientes aspectos:
 - Comprobación de la continuidad de los circuitos de frenado, del apriete y afloje de los elementos y de cualquier dispositivo cuyo funcionamiento incorrecto pudiera derivar en agarrotamiento del freno.
 - Verificación del estado de las zapatas y su alineamiento, así como de los parachispas, con el fin de evitar que éstas actúen como iniciadoras del incendio.
- En lo referente a los fallos de señalización, aunque su número se ha reducido, se continúa insistiendo en la vigilancia de las actividades que puedan dar lugar a este tipo de sucesos, particularmente la realización de trabajos de modificación de las instalaciones de seguridad, controlando todos los procesos que interactúan en los cambios y modificaciones de las mismas.

2. ANÁLISIS DE TENDENCIA CON DATOS PORMENORIZADOS

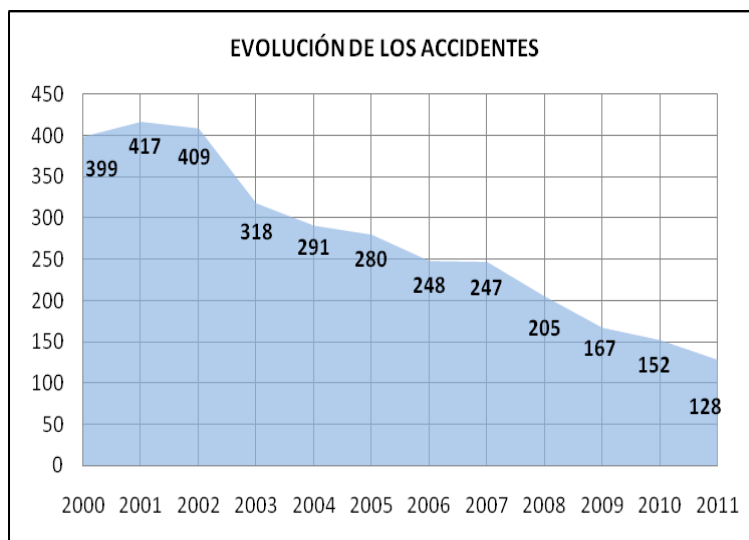
Este informe recoge las estadísticas de accidentes significativos acaecidos en la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif durante el año 2011 ya que, desde el inicio de la actividad de TP Ferro (a finales de diciembre de 2010) no se han producido incidentes ni accidentes en su red.

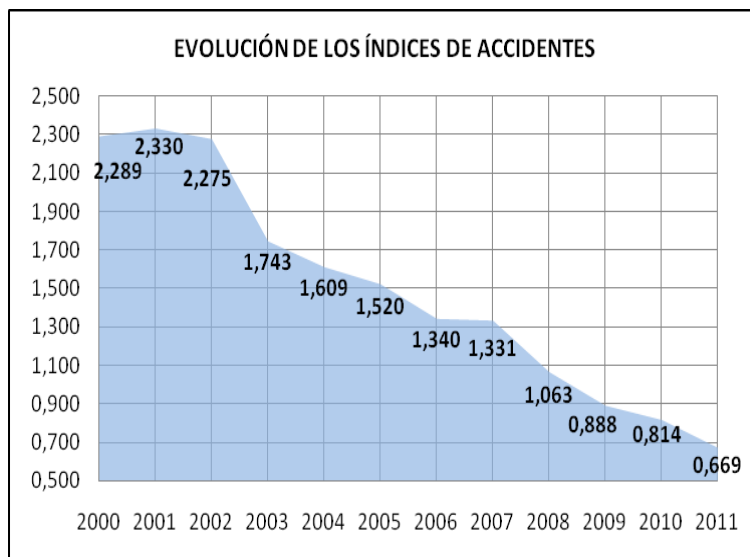
Se han confeccionado una serie de gráficos representativos de la tendencia por cada uno de los Indicadores Comunes de Seguridad, de acuerdo con los criterios y las plantillas proporcionadas por la Agencia Ferroviaria Europea.

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

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

Durante el año 2011 se produjeron 128 accidentes, mientras que hubo 152 el año anterior, lo que supone un descenso del 15,8%. El índice de frecuencia de accidentes (nº de accidentes por cada millón de trenes-kilómetro recorridos) ha sido de 0,669, menor que el año anterior, que fue de 0,814, lo que representa una disminución del 17,8%.

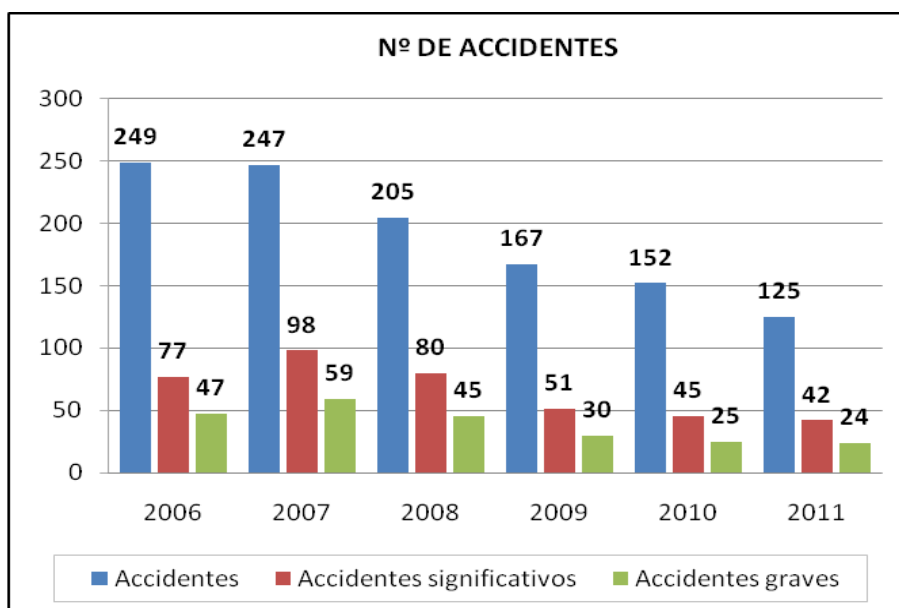




A continuación se muestran una serie de gráficos que describen la evolución de la accidentabilidad en los últimos años en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias Adif.

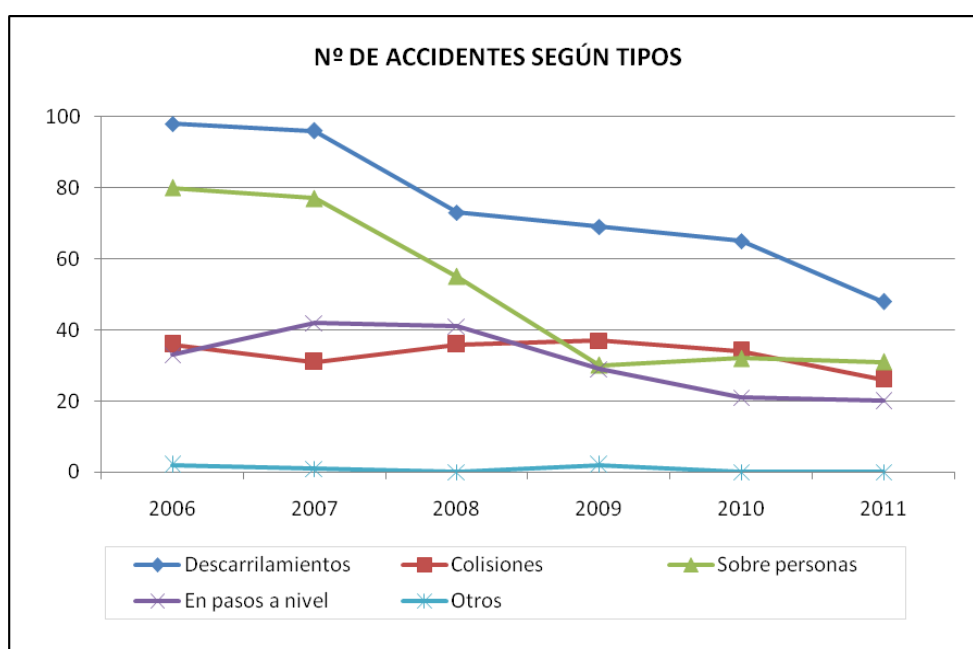
En el primer gráfico se continúa observando una **tendencia decreciente del número total de accidentes en los últimos años**, habiendo disminuido en 124 la cuantía total entre 2006 y 2011.

Respecto al total de **accidentes significativos y graves**, se produjo un repunte en el año 2007 para, a partir de ahí, disminuir su cuantía en años sucesivos mostrando así una evolución claramente decreciente para ambos tipos de accidentes (alcanzando valores mínimos en el año 2011):



Por tipología del accidente, con respecto al año anterior se observa una disminución en todas las categorías de accidentes.

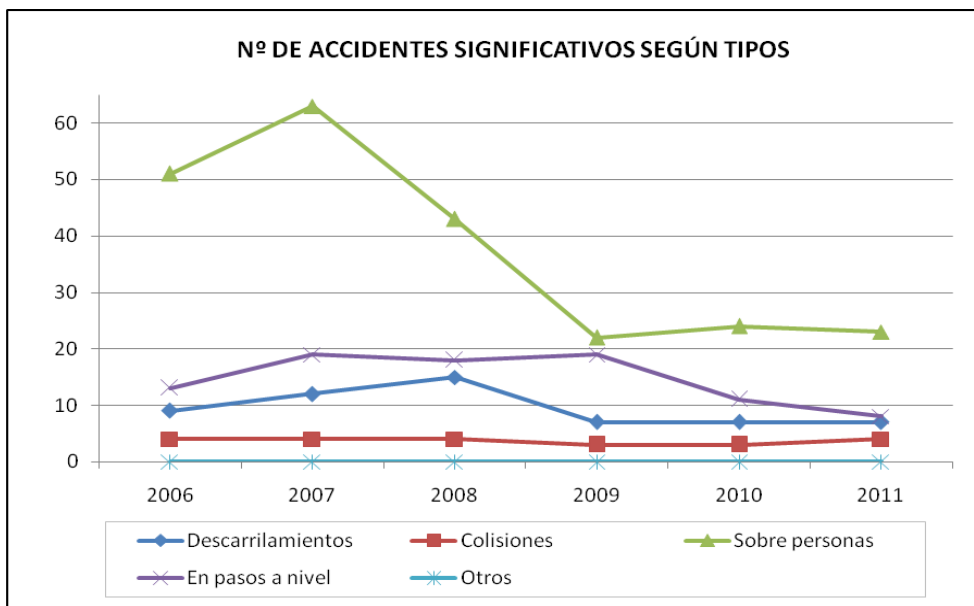
Accidentes	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Descarrilamientos	98	96	73	69	65	48
Colisiones	36	31	36	37	34	26
Sobre personas	80	77	55	30	32	31
En pasos a nivel	33	42	41	29	21	20
Otros	2	1	0	2	0	0
TOTAL	249	247	205	167	152	125



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

Es interesante reseñar que el número de accidentes en PP.NN. disminuye considerablemente en el año 2010, alcanzando su valor mínimo en 2011. Sin embargo, en el caso de accidentes de personas este valor varía ligeramente. Por otro lado, los descarrilamientos permanecen estables en el último año.

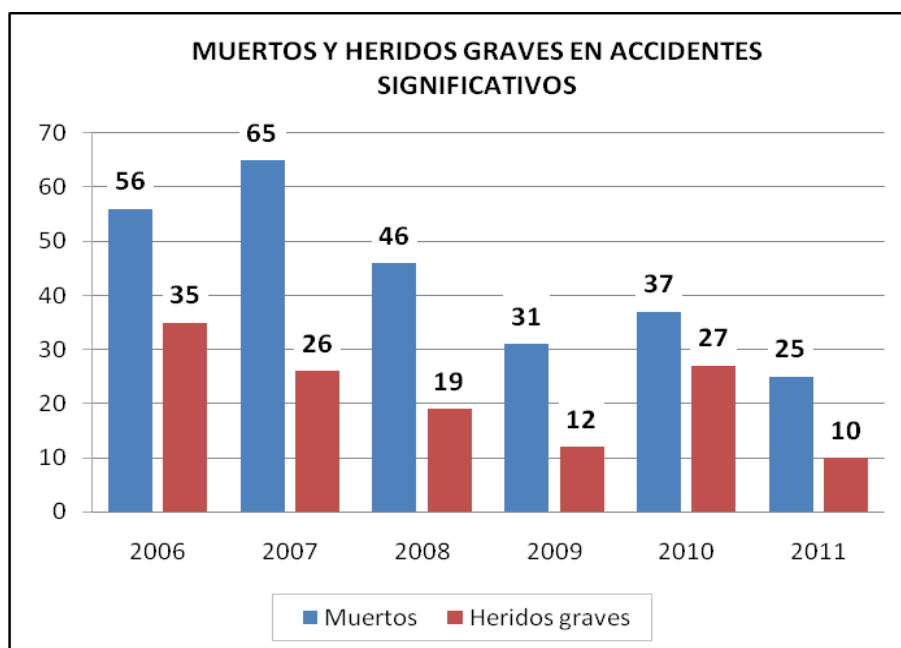
Accidentes significativos	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Descarrilamientos	9	12	15	7	7	7
Colisiones	4	4	4	3	3	4
Sobre personas	51	63	43	22	24	23
En pasos a nivel	13	19	18	19	11	8
Otros	0	0	0	0	0	0
TOTAL	77	98	80	51	45	42



El número de **muer**tes desde el año 2006 hasta 2011, gráfico que aparece a continuación, muestra una tendencia decreciente en el periodo 2006-2009, aumentando de nuevo en el año 2010. Ocurre lo mismo en relación con los **heridos graves**, aumentando también en 2010.

Tal y como se indicó en el Informe Anual de Seguridad de la ANS con datos relativos al año 2010, dicho aumento (en la cuantía de víctimas y heridos graves) está distorsionado por la ocurrencia de un accidente puntual grave en la estación de **Platja de Castelldefels**, en el cual se produjeron un total de 12 víctimas mortales y 10 heridos graves.

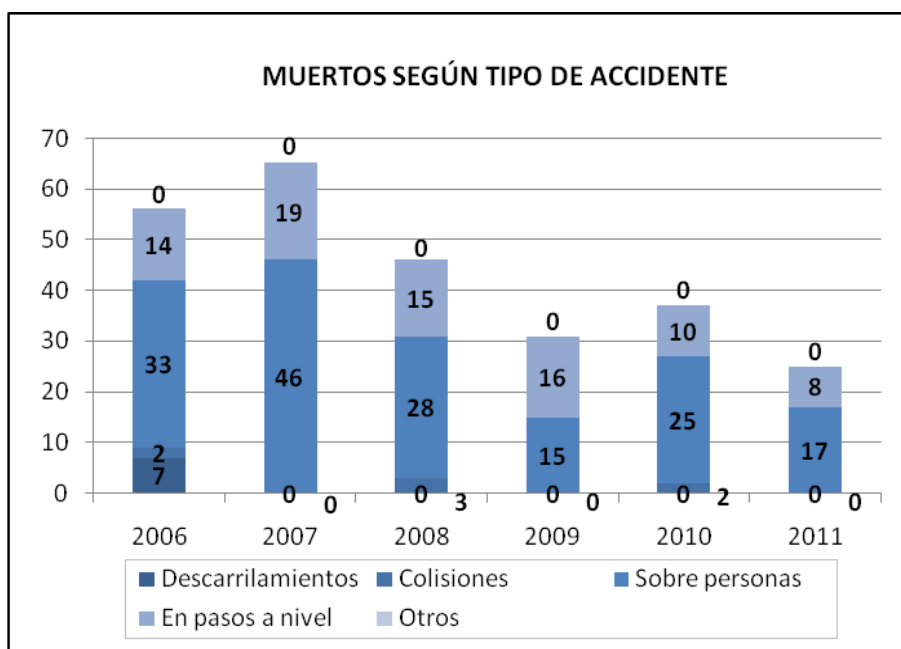
En el año 2011 se observa de nuevo una disminución en la cuantía tanto de heridos graves como de víctimas mortales.



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

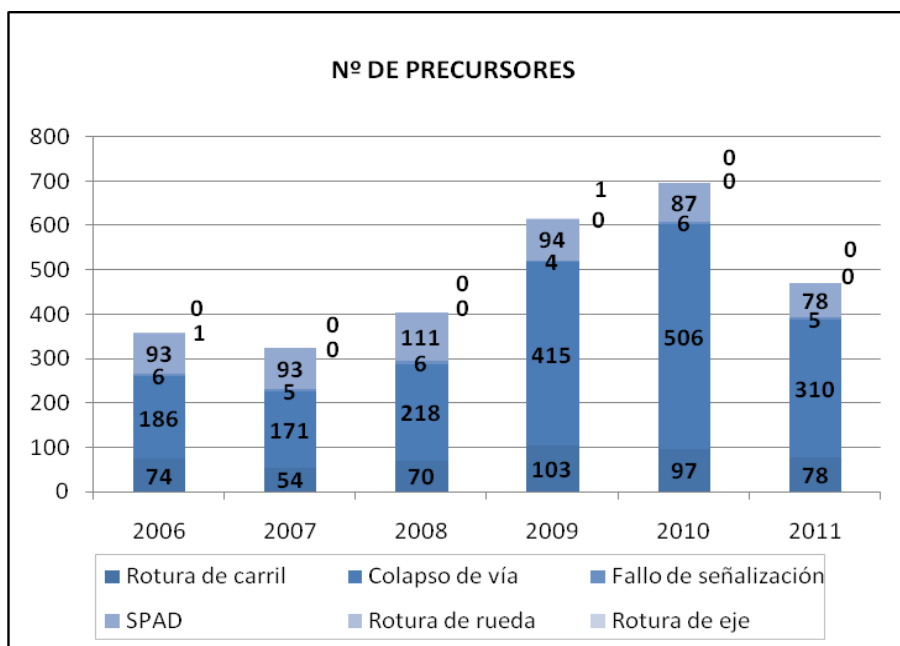
En el año 2011 el número de muertes en accidentes a personas ha disminuido pasando de 25 en 2010 a 17 muertes en 2011.

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



Por último, se muestra un gráfico comparativo de los **precursores de accidentes** que se han contabilizado en los últimos años. En dicho gráfico se puede comprobar que no existe una tendencia clara en las distintas tipologías. A pesar de ello, en el año 2011 se observa una disminución en la cuantía de todos los tipos de precursores aquí reseñados.

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 2011.



Del análisis de los datos de accidentalidad ferroviaria durante el año 2011 se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Se observa un descenso de la accidentalidad en la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias ADIF con respecto a los años anteriores (-16% respecto a 2010, 128 accidentes frente a 152), confirmando la tendencia decreciente de los últimos años.
- El número de víctimas ha continuado con la tendencia decreciente de los últimos años, que se había distorsionado el año anterior como consecuencia del accidente singular que supuso el arrollamiento múltiple ocurrido en el apeadero de Platja de Castelldefels en junio de 2010.
- En el año 2011 no hubo víctimas por descarrilamientos ni colisiones de trenes.

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 2011 la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios ha abierto un total de 63 expedientes en toda la red nacional, de los cuales han sido finalmente investigados un total de 19 accidentes y 5 incidentes, desglosándose en 14 descarrilamientos, 1 accidente de personas, 1 accidente en paso a nivel, 3 colisiones, 3 rebases de señal (resultando todos ellos en conatos de colisión), 1 fallo en la señalización y 1 escape de material rodante (en concreto, 8 vagones).

Del total reseñado anteriormente, durante el año 2011 se han investigado un total de 18 accidentes y 4 incidentes dentro de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias Adif, objeto de este informe según definición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, de los cuales 13 han sido clasificados como descarrilamientos, 1 accidente a personas, 1 accidente en paso a nivel, 3 colisiones, 3 rebases de señal y 1 fallo en la señalización.

A modo de resumen se muestran a continuación las **recomendaciones más importantes de seguridad** remitidas a lo largo de 2011 por la CIAF a la ANS de los sucesos anteriormente nombrados cuyas investigaciones han sido concluidas:

Destinatario: Dirección General de Ferrocarriles

- Adaptar las condiciones de protección de determinados pasos a nivel.
- Establecer pautas de actuación claras y lógicas para el personal de circulación y conducción, en los casos de rebases de señal con orden de comprobación de los aparatos de vía, reforzando los contenidos de formación de los maquinistas para el reconocimiento de la situación de dichos aparatos.
- Redacción de una norma sobre condiciones para la entrega de la vía tras la realización de trabajos en la misma, tanto si ésta se produce en condiciones normales como degradadas.

Destinatarios: Empresas ferroviarias

- Modificaciones mecánicas en los mecanismos de cambio de ancho en trenes de rodadura desplazable.
- Seguimiento del comportamiento de equipos embarcados de determinadas unidades.
- Mejoras en los planes de mantenimiento de vehículos (p.ej. para la inspección de tomas de tierra y de la zona de contacto del eje, o para la inclusión de pruebas por ultrasonidos).
- Implantar las medidas necesarias para que las comunicaciones con el personal de conducción en cabina se realicen de forma reglamentaria, con el fin de evitar posibles distracciones, especialmente cuando se circula en condiciones degradadas.

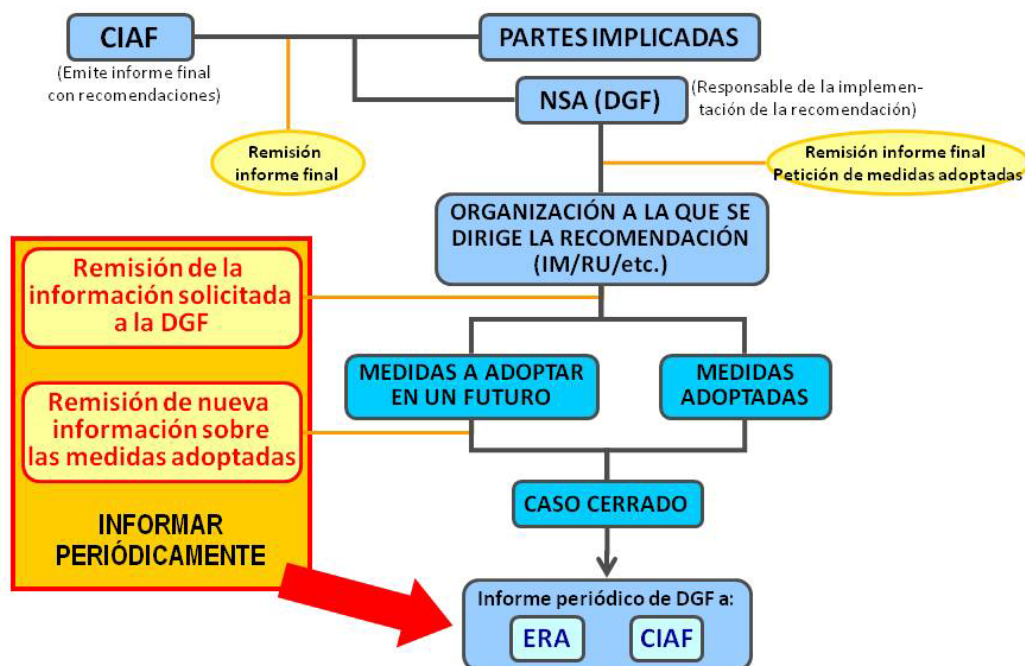
Destinatarios: Administradores de infraestructuras

- Vigilancia del comportamiento de determinadas balizas concretas sospechosas de funcionamientos anómalos.
- Mejoras puntuales de la infraestructura, por ejemplo:
 - Mejora de la visibilidad de una determinada señal o cambios en el programa de explotación de una zona concreta.
 - Sustitución de las traviesas de un tramo.
 - Incorporación en un enclavamiento un determinada estación.
- Vigilancia de las actuaciones en obras que puedan suponer afección a la circulación de los trenes, dentro de los programas de seguridad y salud laboral, intensificando las visitas de inspección y la formación de los encargados de trabajos.
- Intensificar la formación de responsables de circulación de líneas dotadas con tercer carril.
- Actividades formativas y de reciclaje.

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

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

Recomendaciones de seguridad



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

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

Durante el año 2011 se ha continuado el desarrollo normativo a nivel nacional de las bases legales que establecidas en años anteriores mediante la publicación de la siguiente normativa:

- **RESOLUCIÓN CIRCULAR 1/2011 SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE VALIDACIÓN DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS MODIFICADOS, CONFORME A LO DISPUESTO EN LA ORDEN FOM/233/2006, DE 31 DE ENERO, DE MATERIAL RODANTE.**

Revisión de la Resolución Circular 10/2008 para vehículos modificados, adaptándose al Reglamento (CE) nº 352/2009, sobre los MCS para Evaluación de Riesgos

- **REAL DECRETO 641/2011, DE 9 DE MAYO, POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO SOBRE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO 810/2007, DE 22 DE JUNIO.**

Incorporación al derecho español de la Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios.

- **RESOLUCIÓN DE 6 DE JUNIO DE 2011, DE LA DGIF, POR LA QUE SE MODIFICA LA DE 15 DE OCTUBRE DE 2007, POR LA QUE SE ESTABLECEN LOS ITINERARIOS FORMATIVOS BÁSICOS Y LA CARGA LECTIVA MÍNIMA DE LOS PROGRAMAS FORMATIVOS PARA LAS HABILITACIONES DE PERSONAL FERROVIARIO A IMPARTIR EN LOS CENTROS HOMOLOGADOS DE FORMACIÓN DE PERSONAL FERROVIARIO. (BOE DE 4 DE JULIO DE 2011)**

Actualización de la Resolución de Itinerarios Formativos para la incorporación de nuevo material rodante.

- **ORDEN FOM/3218/2011, DE 7 DE NOVIEMBRE, POR LA QUE SE MODIFICAN LOS ANEXOS II, V Y VI DEL REAL DECRETO 1434/2010, DE 5 DE NOVIEMBRE, SOBRE INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL.**

Incorporación al derecho español de la Directiva 2011/18/UE de la Comisión, de 1 de marzo de 2011, por la que se modifican los anexos II, V y VI de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad.

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**

La normativa nacional relativa a la expedición de certificados y autorizaciones de seguridad es el Real Decreto 810/2007, transposición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, cuyo Título II 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”

Basándose en dicha norma, **durante el año 2011 se han emitido catorce Certificados de Seguridad** (contabilizando por separado partes A y B) a las siguientes empresas ferroviarias (más información en el apartado F (3) de este informe):

- Activa Rail;
- Alsa Ferrocarriles;
- Comsa Rail Transport;
- Continental Rail;
- FESUR - Ferrocarriles del Suroeste;
- Ferrovial Railway;
- Logitren Ferroviaria;
- Renfe-Operadora;

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

Por otro lado, en lo que respecta a la solicitud por parte de los administradores de infraestructuras ferroviarias de **AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD**, a lo largo del año 2011 no se ha realizado ninguna solicitud. Debido a lo anterior, en el año objeto de este informe la Dirección General de Ferrocarriles no ha otorgado autorizaciones de seguridad.

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

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

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

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

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

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

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

3. ASPECTOS RELATIVOS AL PROCEDIMIENTO

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

La Dirección General de Ferrocarriles durante el año 2011 ha proseguido con su objetivo de que los sistemas de gestión de las empresas y administradores se vayan adaptando progresivamente a los Reglamentos 1158/2010 y 1169/2010.

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

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

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

Este seguimiento y colaboración desde las fases iniciales de concepción de los sistemas de gestión de las empresas, ha servido para ir transmitiendo algunos conceptos claves:

- La progresiva transición de los procedimientos tradicionales a la aplicación del sistema de gestión de la seguridad, asumiendo que el funcionamiento de la empresa en materia de seguridad, debe girar alrededor de este sistema.
- La conveniencia de que la arquitectura de los sistemas de gestión de seguridad tengan en cuenta los reglamentos 1158/2010 y 1169/2010.
- La implementación desde las fases tempranas de los procedimientos relativos a los reglamentos 352/2009 y 445/2011.

3.2. CERTIFICADOS DE SEGURIDAD DE LA PARTE A

En el año 2011 se han emitido cinco certificados de seguridad de la parte A.

EMPRESA FERROVIARIA	TIPO DE CERTIFICADO	FECHA EMISIÓN	TASA ⁶
Activa Rail ⁷	Nuevo	26/04/11	11.041,89€
Renfe-Operadora	Renovación	24/05/11	5.520,94€
Ferrocarriles del Suroeste	Nuevo	18/11/11	11.041,89€
Alsa Ferrocarriles	Nuevo	15/12/11	11.041,89€
Ferrovial Railway	Nuevo	20/12/11	11.041,89€

3.3. CERTIFICADOS DE SEGURIDAD DE LA PARTE B

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

EMPRESA FERROVIARIA	TIPO DE CERTIFICADO	FECHA EMISIÓN	RAZONES DE LA ACTUALIZACIÓN	TASA
Continental Rail	Actualización	24/02/11	Ampliación de líneas	5.520,94€
Activa Rail	Nuevo	26/04/11	--	--
Continental Rail	Actualización	26/04/11	Ampliación de líneas	5.520,94€
Logitren Ferroviaria	Actualización	27/04/11	Ampliación de líneas	5.520,94€
Comsa Rail	Actualización	05/05/11	Ampliación de líneas	5.520,94€
RENFE-Operadora	Renovación	24/05/11	--	--
Ferrocarriles del Suroeste	Nuevo	18/11/11	--	--
Alsa Ferrocarriles	Nuevo	15/12/11	--	--
Ferrovial Railway	Nuevo	20/12/11	--	--

3.4. AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD

En el año 2011 la Dirección General de Ferrocarriles no ha emitido ninguna autorización de seguridad.

⁶ La cuantía de la tasa corresponde a la emisión de las partes A y B del certificado de seguridad.

⁷ La actividad desarrollada por EWSI fue asumida en mayo de 2011 por Activa Rail, S.A.

G. SUPERVISIÓN DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

Hasta este momento, los procesos de auditoría y supervisión que lleva a cabo la ANS 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 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 2011	Inspección a Cargamentos:	958
	Inspección Técnica de Material en Servicio (ITMS)	5.013
	Acompañamiento de tren	14.464
	Inspecciones de tren antes de su puesta en circulación	3.233
	Inspecciones de maniobras	3.633
	Controles de alcohol y drogas	7.824
	Visitas a Bases de Conducción, Residencias, Centros de producción y gestión	556
ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS:		
6.299 inspecciones realizadas (4.047 inspecciones y auditorías programadas + 2.252 inspecciones no programadas) / 3.861 inspecciones previstas. Resultado: 2.133 anomalías detectadas, el 61% de ellas de nivel bajo, el 19% de nivel medio y el 20% de nivel alto ⁸ , concentrándose estas últimas, fundamentalmente, en las inspecciones de vagones y cargamentos.		

⁸ Anomalías, tipos y actuaciones:

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

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

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

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

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

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

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

En cualquier caso, durante el año 2011, 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 SOBRE EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS

En España, a fecha 10 de diciembre de 2008, la Dirección General de Ferrocarriles aprobó la Resolución circular 10/2008, tratándose de un documento legal de carácter interno basado en los borradores existentes hasta esa fecha del Reglamento (CE) nº 352/2009.

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

A mediados de 2010, con la entrada en vigor de parte del Reglamento (CE) nº 352/2009, se inicia la redacción de una nueva resolución circular con el objetivo de modificar la R.C. (10/2008) ya existente, adaptándola al Reglamento de MCS para Evaluación de Riesgos. El documento, indicado a continuación, se publicó el 25 de febrero de 2011:

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

A continuación se listan varios **ejemplos reseñables de la aplicación de la Resolución Circular nº 1/2011**:

- Adaptación para el tráfico internacional de vehículos nacionales de ancho ibérico:
 - Adaptación de vagones de pulverulentos.
 - Cambio de bogies a locomotoras
- Adaptación de vehículos de ancho UIC a la red nacional:
 - Cambio de bogies a vagones y locomotoras.
 - Habilitar el vehículo para disponer de equipos de rodadura indistintamente para ambos anchos.
- Aumento del número de plazas para viajeros disponibles en ramas autopropulsadas.
- Sustitución de los equipos registradores de datos, por otros más modernos de última generación.
- Implantación de un nuevo equipamiento electrónico, “Plataforma de comunicaciones embarcada para la explotación de los servicios de Cercanías y Media Distancia”, consistente en un sistema de información y comunicación

embarcado, independiente de los elementos relacionados con la seguridad de la circulación o del propio tren.

- Modificaciones técnicas para mejorar el funcionamiento de elementos mecánicos de los vehículos.
 - Mecanización de la platabanda superior de bogies.
 - Ajuste del valor de disparo en módulo de tiristores principales y sustitución de tomas de tierra en cajas de grasa.
 - Incorporación de nuevas tomas eléctricas exteriores adicionales.
 - Mejora de la fiabilidad del enganche automático, tarjetas de disparo GTO y sustitución de teleindicadores en ramas autopropulsadas.
 - Instalación de un detector de lámpara de faro fundida.
 - Cambio de ajuste entre biela de arrastre y pivote de caja en locomotoras.
 - Cambio de tornillos de biela de reacción.
 - Cambio de motrices en ramas autopropulsadas.
 - Instalación de un sistema de detección y extinción de incendios en la cámara de alta.
 - Instalación de un ventilador de cabina.
 - Instalación de dispositivo de señalización de presión indebida en cilindros de freno del bogie en locomotoras.
 - Instalación de freno de estacionamiento en plataformas.
- Modificación en puertas de acceso a viajeros.
 - Sustitución de un sistema, con cierre de puertas a petición del maquinista sin aviso a los viajeros, por otro con avisos ópticos y acústicos y con mecanismos para evitar el riesgo de falsas indicaciones de puerta cerrada, en ocasiones de atrapamiento de elementos de pequeñas dimensiones en la parte inferior de la puerta.
 - En una serie de vehículos autopropulsados, eliminación del riesgo de imposibilidad de apertura de puertas automáticas de acceso al tren usando el sistema de desbloqueo manual de emergencia en determinadas circunstancias, mediante la implantación de un sistema de apertura manual con avisos acústicos y luminosos.
- Transformación de volumen de 65 m³ a 45 m³ en vagones tolva.
- Ejecución de taladros en la plataforma de los vagones para el transporte de vehículos militares.
- Instalación de grupo electrógeno en coches de viajeros.
- Aumento del número de coches en composiciones modulares de Cercanías.
- Modificación de la gestión del arenado en vehículos de ancho variable.

- Modificaciones de software en vehículos de distinta índole, como son:
 - Mejoras con objeto de optimizar las prestaciones del tren en su reacción ante la aparición de averías específicas.
 - Mejoras en el diagnóstico para el mantenimiento al optimizar su veracidad con objeto de facilitar la búsqueda de averías en las reparaciones.
 - Mejoras para facilitar la conducción de los maquinistas.
 - Resolución de problemas de reseteo en el puesto de supervisión al entrar los trenes en modo parking.
 - Activación de la diagnosis para el sistema de señalización ETCS nivel 2.
 - Actualización del SW de registradores jurídicos.
 - Cambios en el sistema de arenado automático.
 - Cambio en los niveles del ATC y TCU.

En general, se han considerado como modificaciones no significativas, aquellas correspondientes a cambios técnicos y de operación de pequeña o media envergadura, que en la mayoría de los casos no implicaron la paralización del vehículo más allá de uno o dos días, como los cambios de versión del software del tren. Por el contrario, en las que se han considerado significativas ha sido necesaria la participación tanto de los contratistas principales, como de subcontratistas y de organismos de evaluación y certificación (por ejemplo, en la puesta en servicio de equipos ERTMS-ETCS en vehículos en operación).

En cuanto a cambios de otra índole que en este periodo se han detectado y que podrían haber sido objeto de aplicación del Reglamento (CE) nº 352/2009 podríamos citar:

- Cambios relativos a la organización:
 - Introducción de cambios organizativos en la estructura de seguridad de la empresa ferroviaria.
- Cambios relativos a las operaciones:
 - Ampliación del ámbito de operación, debido al inicio de la explotación de nuevas líneas.
 - Incorporación de nuevos trenes a la explotación.
 - Entrada en vigor de nueva reglamentación o a la modificación de la existente.
 - Cambios en la asignación del personal de conducción, debido a traslados y concursos.

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

Durante el año 2011, se reconocieron los siguientes organismos:

EMPRESA	ÁMBITO	CONCESIÓN SEGÚN REGLAMENTO 352/2009
INECO	Infraestructura Energía Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones Material Rodante	22/03/2011
ALTRAN TECHNOLOGIES	Infraestructura Energía Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones Material Rodante	30/09/2011
ARDANUY	Infraestructura Energía Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones	28/02/2011
CETREN	Infraestructura Energía Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones Material Rodante	05/05/2011
SILVER ATENA	Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones	30/09/2011
SIEMENS	Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones	04/08/2011
LLOYD'S REGISTER ESPAÑA, S.A.	Infraestructura Energía Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones Material Rodante	07/06/2011
AKKA	Infraestructura Energía Control, Mando, Señalización y Telecomunicaciones Material Rodante	25/11/2011

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

De la experiencia de la aplicación de este reglamento durante el último año, podemos extraer las siguientes conclusiones:

- Si bien en material rodante la aplicación del reglamento se está haciendo habitual y generalizada gracias a la Resolución 1/2011 (y su anterior versión 10/2008), en el resto de subsistemas todavía es más limitada (especialmente cuando se trata de cambios organizativos o de operación).

- En general, aunque ha ido mejorando progresivamente, la percepción del sector sobre Reglamento 352/2009 es que es de complicada aplicación en algunos tipos de modificaciones.
- Sigue habiendo ciertas dudas en el sector acerca de la interrelación de este Reglamento con los procesos de puesta en servicio o de acceso a la red, o su relación con otros análisis de riesgos, como los que se llevan a cabo en aplicación de la normativa CENELEC 50126, 50128 y 50129.
- Los criterios actuales para el reconocimiento/acreditación de los organismos evaluadores generan ciertas dudas y son algo imprecisos. Es necesario que la revisión del reglamento profundice en estos aspectos, especialmente para aquellos casos en los que se pretenda que sus informes tengan validez transfronteriza. En nuestro caso, se ha resuelto de una manera temporal y provisional.
- Análogamente, el contenido de los informes de evaluación de seguridad tampoco está demasiado claro. Además de las precisiones que puedan realizarse en el Reglamento 352/2009, sería recomendable disponer de guías o modelos de contenido de dichos informes.

I. CONCLUSIONES DE LA ANS – PRIORIDADES

Durante el año 2011, al igual que en años anteriores, las funciones de Autoridad Nacional de Seguridad española han sido desempeñadas por la Dirección General de Ferrocarriles, que está en un proceso paulatino de consolidación de sus competencias en materia de la seguridad e interoperabilidad.

Dejando aparte todas las actividades que ya se están ejerciendo, en los próximos años, las principales líneas de trabajo a reforzar deben ser las siguientes:

- Consolidar una estructura que le permita ejercer adecuadamente las funciones crecientes que progresivamente se le están asignando, con niveles suficientes de independencia de otros actores del sistema.
- Aumentar la visibilidad en el sector, potenciando las funciones de difusión (en especial de las tendencias marcadas por la Unión Europea) y mejorando la comunicación de sus competencias: web, notas de prensa, jornadas...
- Plasmar los modos de trabajo que se están instaurando poco en poco dentro de la ANS, en procedimientos internos y guías para los interesados.
- Proseguir con las actividades de seguimiento del mantenimiento de los vehículos ferroviarios, a través de la inspección de los centros de mantenimiento y, preparándose para la emisión de certificados de los sistemas de mantenimiento de las entidades responsables de mantenimiento de vagones.
- Mejorar las actividades de supervisión del sistema, preparándose para futura implantación del “CSM on supervision”.
- Adecuar los procedimientos de puesta en servicio a la Directiva de Interoperabilidad y a la Recomendación 2011/2017 (“DV29”), en todos los subsistemas y vehículos.
- Intensificar el seguimiento 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.
- 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.
- Continuar con la participación activa de ANS de España en los distintos grupos de trabajo europeos –en concreto en la Agencia Europea Ferroviaria-, aportando nuestras sugerencias y opiniones.
- Establecer cauces de comunicación con otras autoridades nacionales, para permitir la instauración de servicios de tráfico internacional.

- Proseguir con las funciones de autoridad del sistema ERTMS, como árbitro entre los distintos actores presentes, para optimizar los procedimientos de puesta en servicio y facilitar la migración progresiva hacia las versiones más recientes.

J. FUENTES DE INFORMACIÓN

Bibliografía:

- [1] *“Declaración sobre la Red 2012 - Actualización”* – Adif.
- [2] *“Declaración de Red 2012”* – TP Ferro.
- [3] *DIRECTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2004.*
- [4] *“Informe Anual de Accidentes, Año 2011”* – Dirección de Seguridad en la Circulación, Renfe-Operadora.
- [5] *“Informe Anual sobre los Accidentes en la Red Ferroviaria de Interés General, Año 2011”* – Dirección de Seguridad en la Circulación, Adif.
- [6] *“Informe Anual 2011 de Seguridad en la Circulación”* – Dirección de Seguridad en la Circulación, RENFE-Operadora.
- [7] *“Informe de Seguridad año 2011”* – Dirección de Seguridad y Formación, Continental Rail.
- [8] *“Informe Anual 2011”* – Comsa Rail Transport, S.A.
- [9] *“Informe Anual 2011 de Seguridad”* – Activa Rail
- [10] *“Informe Anual de Seguridad 2011”* – Dirección de Seguridad en la Circulación, Adif.
- [11] *“Informe Anual de Explotación y Seguridad Ferroviaria 2011”* – TP Ferro.
- [12] *“Informe Anual de Seguridad, año 2011”* – Tracción Rail
- [13] *“Informe Anual de Seguridad, Año 2012”* – Logitren Ferroviaria S.A.
- [14] *“Informe Anual de Seguridad SNCF Voyages en España – 2.011”*
- [15] *REAL DECRETO 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.*

Páginas web consultadas:

- [16] www.fomento.es
- [17] www.adif.es
- [18] www.tpferro.com

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

K. ANEXOS

ANEXO A: INFORMACIÓN DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA

ANEXO B: ORGANIGRAMAS DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD

ANEXO C: DATOS SOBRE ICS – DEFINICIONES APLICADAS

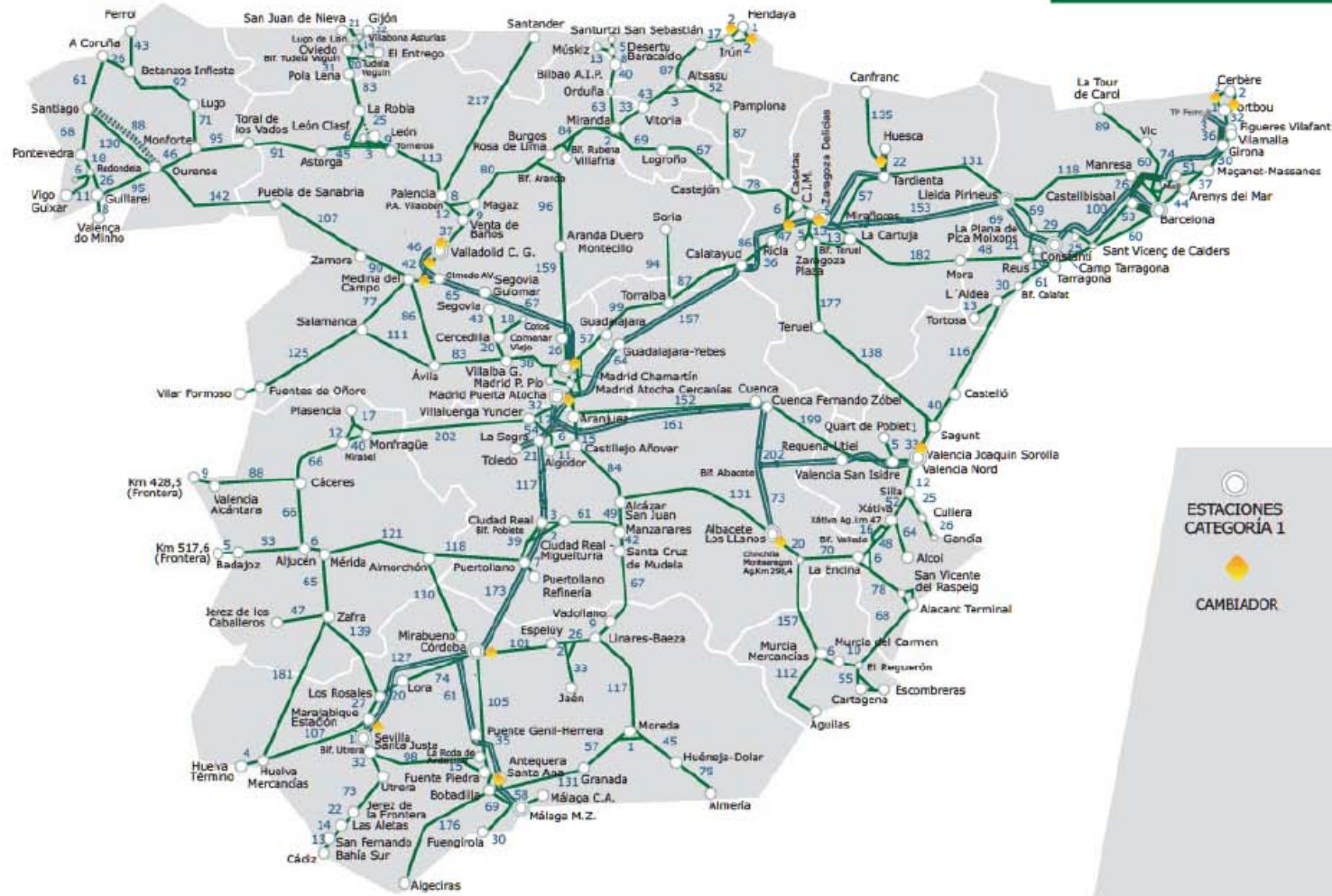
ANEXO D: CAMBIOS IMPORTANTES EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN

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

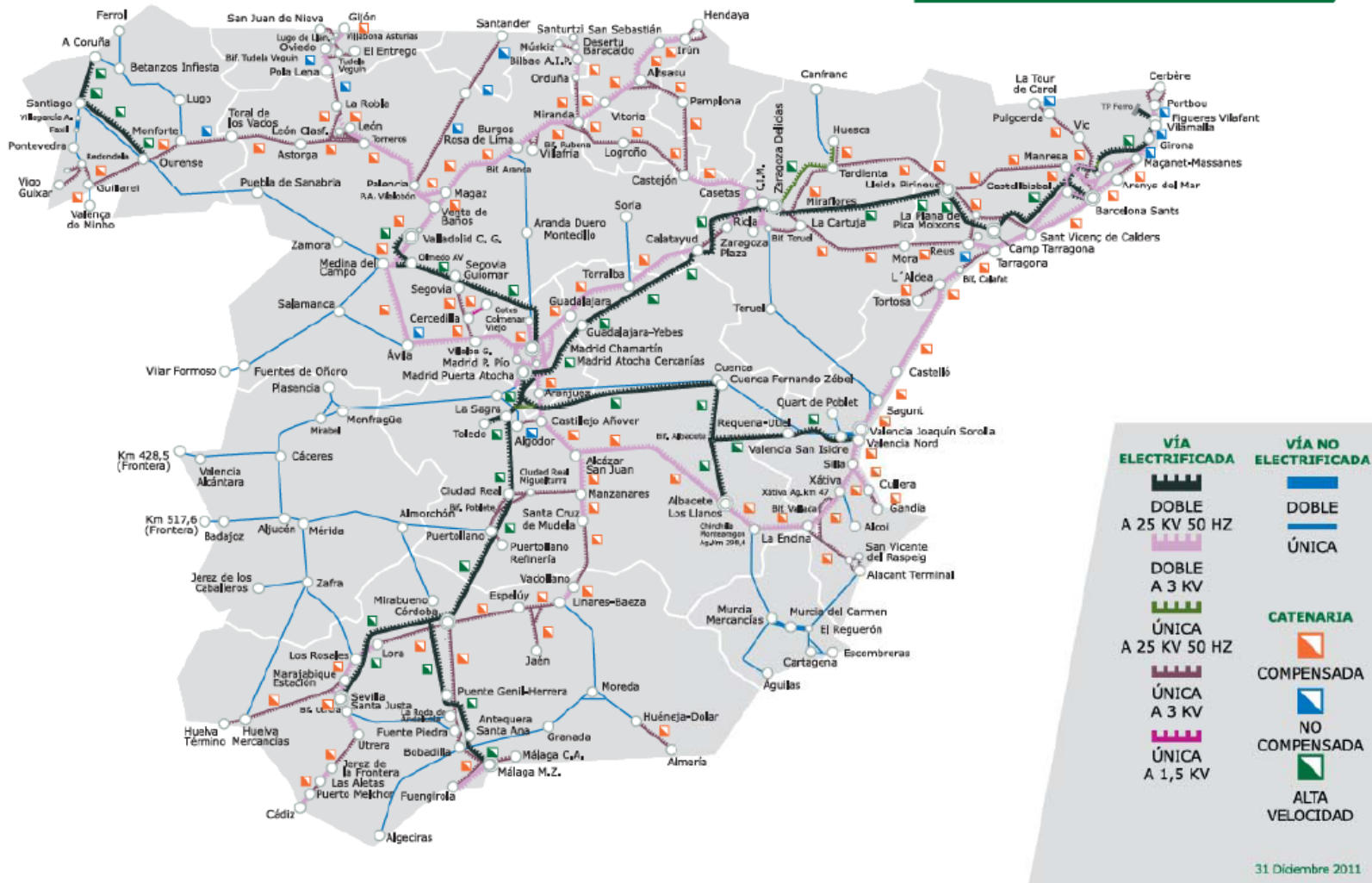


 ESTACIONES CATEGORÍA 1
 CAMBIADOR
 LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)
 LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
 TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
 RESTO LÍNEAS

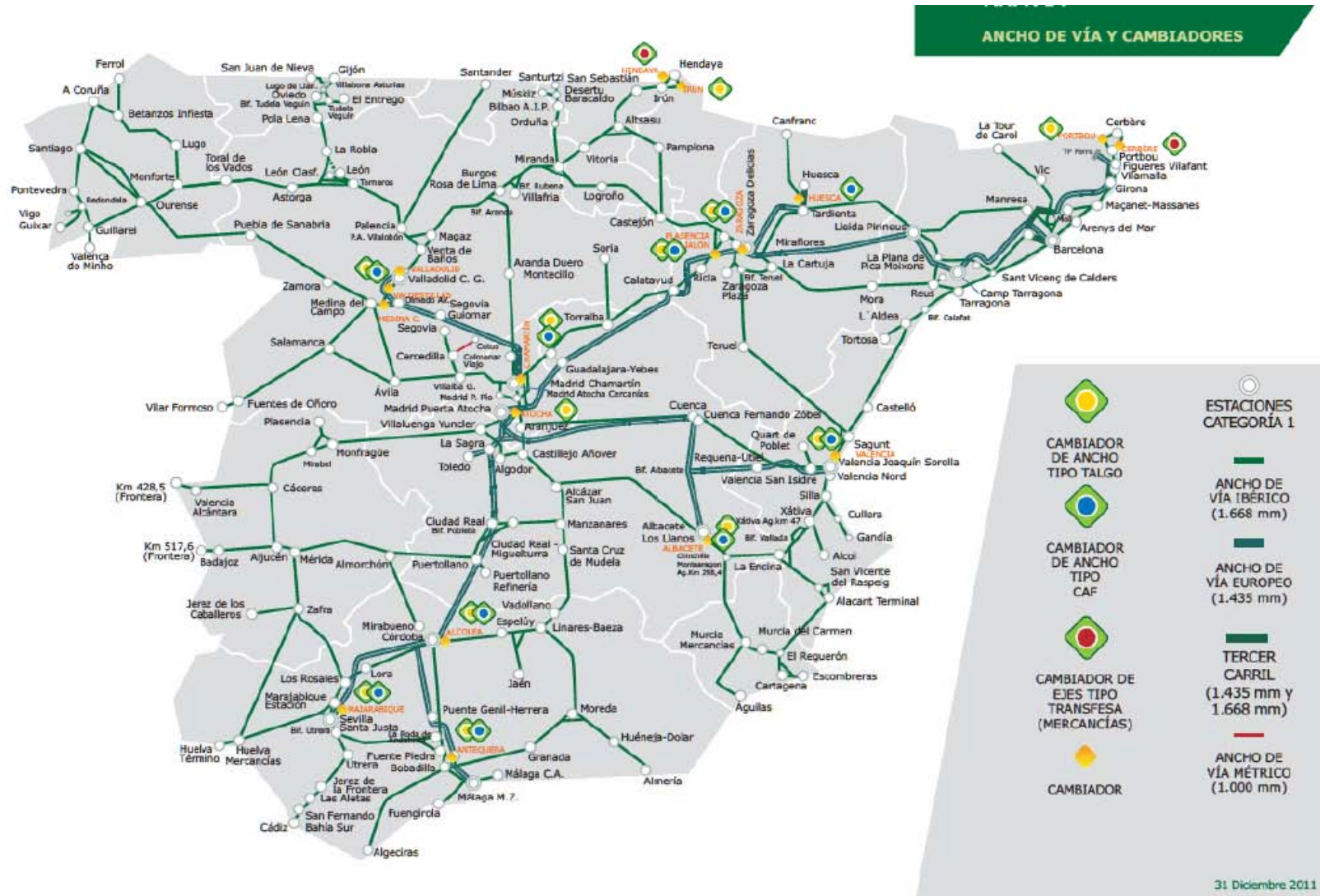
31 Diciembre 2011

Fuente: Declaración sobre la Red 2.012. ADIF

TIPOLOGÍA DE LA ELECTRIFICACIÓN VÍAS ELECTRIFICADAS



Fuente: Declaración sobre la Red 2012. ADIF

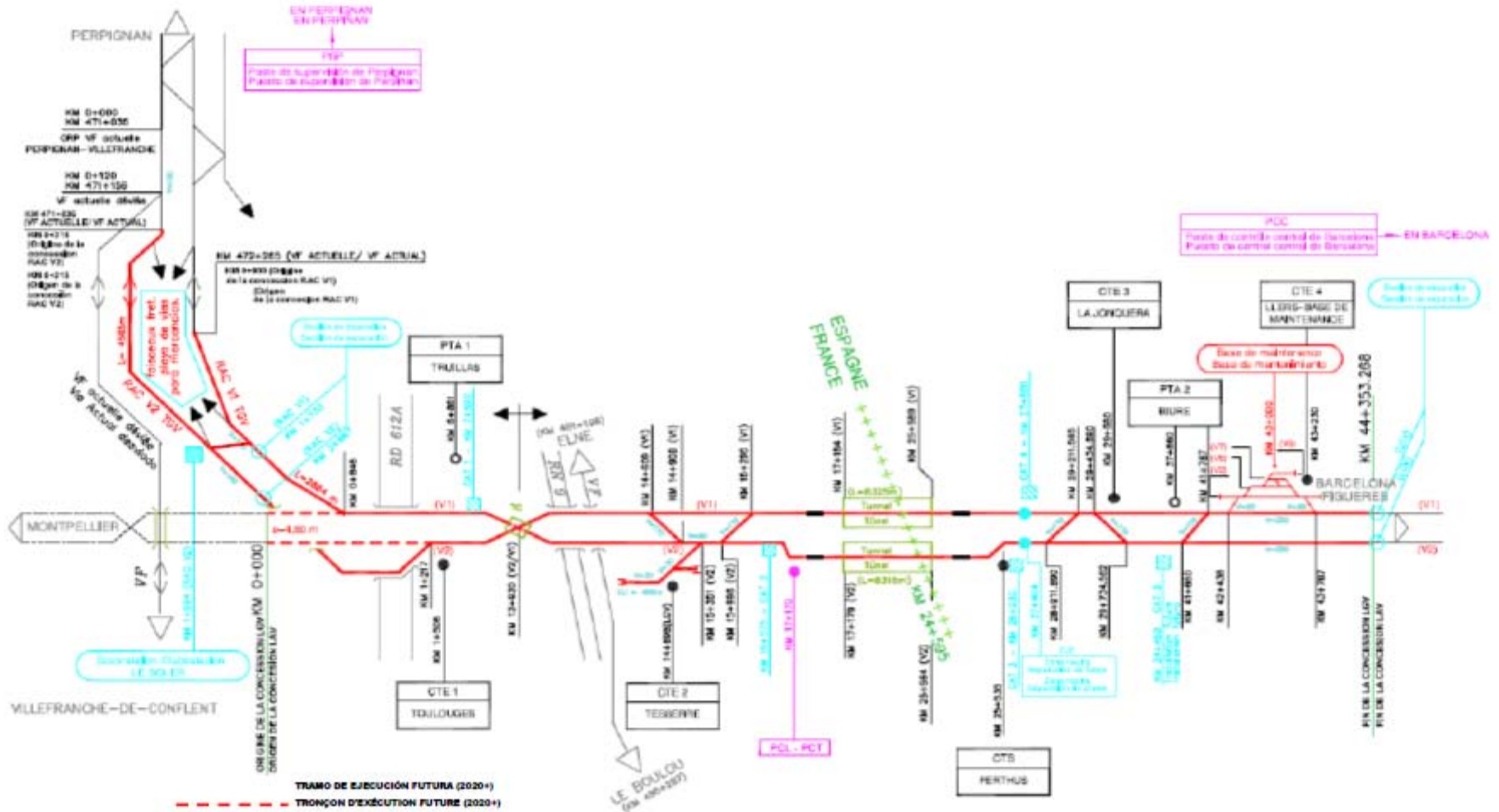


Fuente: Declaración sobre la Red 2.012. ADIF



Ámbito geográfico de la Sección Internacional

Fuente: Declaración de Red 2012. TP Ferro



Puntos de conexión con ambas redes ferroviarias (Sección Internacional)

Fuente: Declaración de Red 2012. TP Ferro

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

A.2.1. Administradores de infraestructuras ferroviarias

Nombre	Dirección	Sitio web / Vínculo a la declaración de red	Autorización de seguridad (número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Longitud / ancho de vía totales	Longitud de línea electrificada/tensiones de red	Longitud de vía doble/simple total	Longitud total de LAV	Equipo PACT utilizado	Número de PN	Número de señales
ADIF	C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 28020 Madrid España	www.adif.es	ES2120100001 29/04/2010	01/01/2005	2.099 km / 1.435 mm 11.708 km / 1.668 mm 18 km / 1.000 mm 120 km / mixto 13.945 km totales	6.434 km línea / 3.000 Vcc 2.304 km línea / 25 kVca 8.738 km electrificados	8.558 km vía única 5.387 km vía doble 13.945 km totales	2.304 km	11.993 km / ASFA 1.712 km / ERTMS 498 km / LZB 449 km / ATP-EBICAB	2.296	[Sin datos]
TP Ferro	Ctra. Llers a Hostalets GIP-5107, Km. 1 17730 Llers España	www.tpferro.com	ES2120100002 15/12/2010	19/12/2010	20 km/1.435mm	20 km / 25.000 v (CA)	20 km vía doble	20 km	ERTMS	0	[Sin datos]

A.2.2. Empresas ferroviarias

Nombre	Dirección	Sitio web	Certificado de seguridad 2001/14/CE (Número/fecha)	Certificado de seguridad A-B 2004/49/CE (Número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Tipo de tráfico (mercancías, etc.)	Número de locomotoras	Número de 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
Acciona Rail Services	Avda. de Suiza, 18-20 28820 Coslada (Madrid) España	www.acciona.es	ES1120060003 ES1220060003 27/12/2006	-	28/01/2007	Mercancías	-	-	-	-	-	< 500 mill. Ton-km /año
Activa Rail⁹	C/ Musgo, 1 28023 Madrid España	http://www.transfesa.es/index.htm	-	ES1120110001 ES1220110003 26/04/2011 (nuevo)	27/06/2008 ¹⁰	Mercancías	6	-	30 vagones	Maquinistas: 29 / título B Seguridad: 2	-	< 500 mill. Ton-km /año
Alsa Ferrocarril	Avda. de la Industria, 60 28760 Tres Cantos (Madrid) España	http://www.alsa.es/	-	ES1120110004 ES1120110008 15/12/2011 (nuevo)	-	Mercancías	-	-	-	-	-	< 500 mill. Ton-km /año

⁹ La actividad desarrollada por English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI) Sucursal en España fue asumida en mayo de 2011 por Activa Rail, S.A.

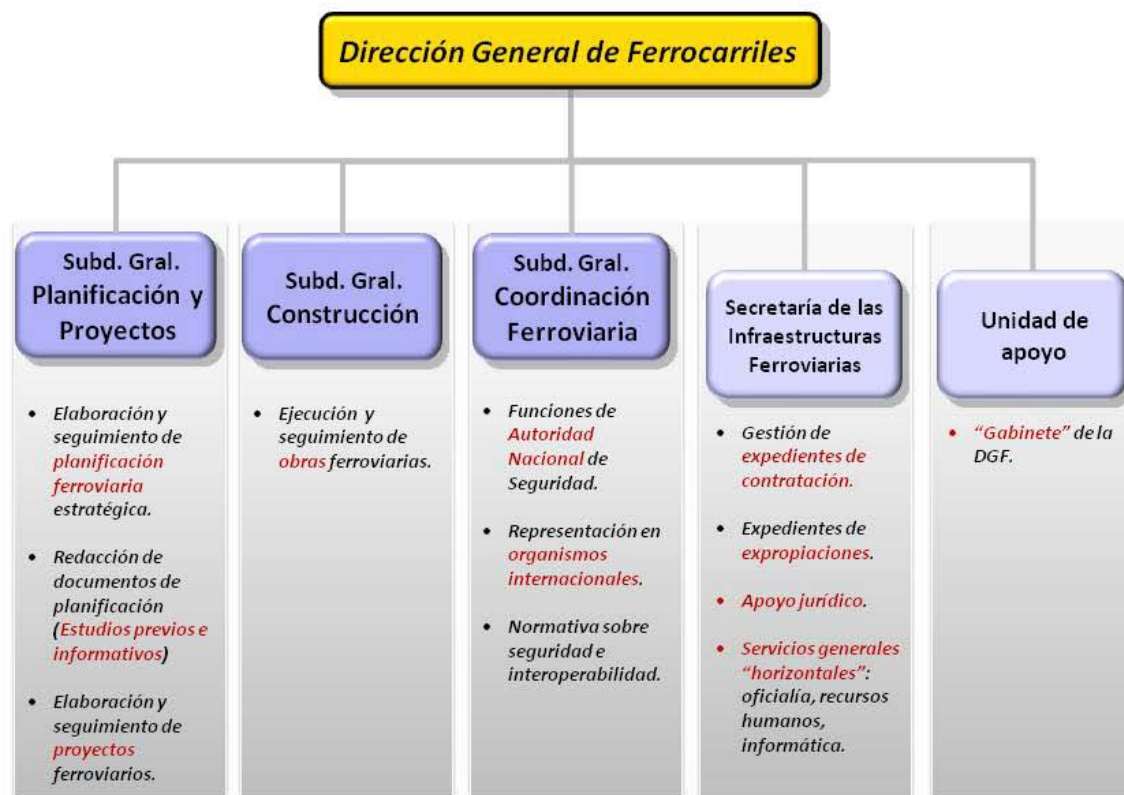
¹⁰ Inicio de actividad de la empresa EWSI Sucursal en España.

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
Comsa Rail Transport	C/ Viriato, 47 08014 Barcelona España	www.comsaemte.com	-	ES1220110002 05/05/2011 (ampliación)	15/01/2008	Mercancías	9 (propias) 7 (Takargo)	-	Vagones: 100 (propios) 47 (alquilados) 125 (Takargo)	Maquinistas: 40 / título B 5 / título A Seguridad: 2	-	< 500 mill. Ton-km /año
Continental Rail	C/ Orense, 11 – 2º I 28020 Madrid España	www.continentalrail.es	-	ES1220110004 26/04/2011 (ampliación)	15/02/2007	Mercancías	10	-	Vagones: 53 (propios) 121 (alquiler)	-	-	< 500 mill. Ton-km /año
FESUR	Ctra. Badajoz, 32 06380 Jerez de los Caballeros (Badajoz) España	http://www.grupogea21.com/empresas_transporte.php	-	ES1120110003 ES1220110007 18/11/2011 (nuevo)	-	Mercancías	-	-	-	-	-	< 500 mill. Ton-km /año
Ferrovial Railway	C/ Ribera del Loira, 42 28042 Madrid España	-	-	ES1120110005 ES1220110009 20/12/2011 (nuevo)	-	Mercancías	-	-	-	-	-	< 500 mill. Ton-km /año
Logitren Ferroviaria	Avda. del Puerto, 332 46024 Valencia España	www.logitren.es	-	ES1220110005 27/04/2011 (ampliación)	30/06/2010	Mercancías	2	-	18 vagones	Maquinistas: 9 / título B Seguridad: 6	-	< 500 mill. Ton-km /año
RENFE Operadora	Avenida Pío XII, 110 28036 Madrid. España	www.renfe.es	-	ES1120110002 ES1220110006 24/05/2011 (renovación)	1/01/2005	Viajeros Mercancías	512	1.138	Coches: 1.215 Vagones: 12.344	Maquinistas: 5.128 Seguridad: 203	>200 mill. pasajeros / año	> 500 mill. Ton-km /año
Tracción Rail	C/ Almendralejo, 5 41019 Sevilla España	www.azvi.es	-	ES1220090005 24/07/2009 (ampliación)	02/2008	Mercancías	4	-	-	Maquinistas: 9 Seguridad: 1	-	< 500 mill. Ton-km /año
SNCF¹¹	76 Boulevard Magenta 75010 Paris France	www.sncf.com	-	ES1220100007 15/12/2010 (nuevo)	19/12/2010	Viajeros	-	10	-	Maquinistas: 8	< 200 mill. pasajeros / año	-

¹¹ El 19 de diciembre de 2010, SNCF inició el servicio de transporte de viajeros en la línea entre Perpiñán (Francia) y Figueras (España), realizando dos trayectos de ida y vuelta diarios.

ANEXO B: Organigramas de la Autoridad Nacional de Seguridad

B.1. Diagramas: Organización interna

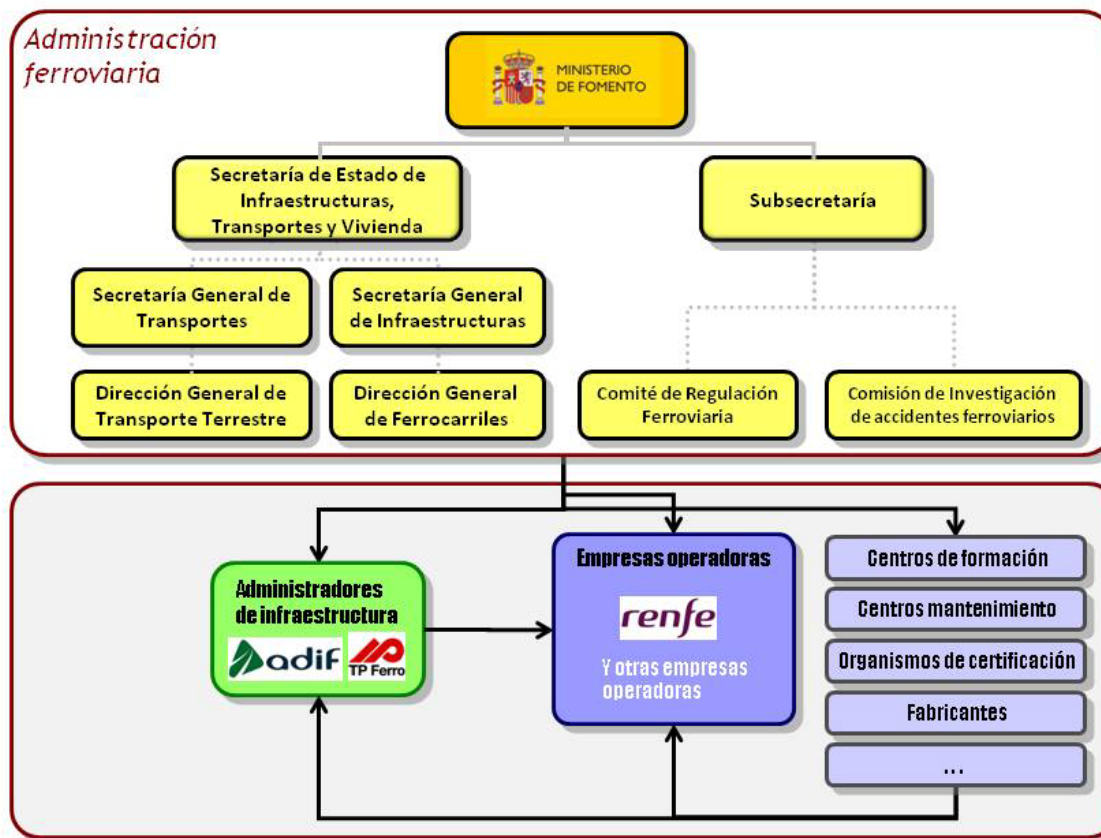


(*) Estructura orgánica procedente del Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo.



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

B.2. Diagrama: Relación con otros organismos nacionales

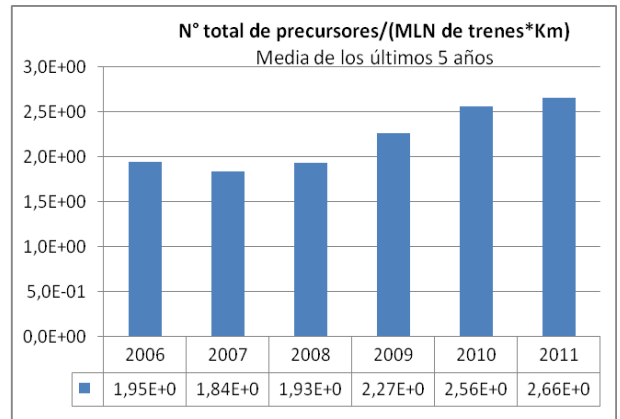
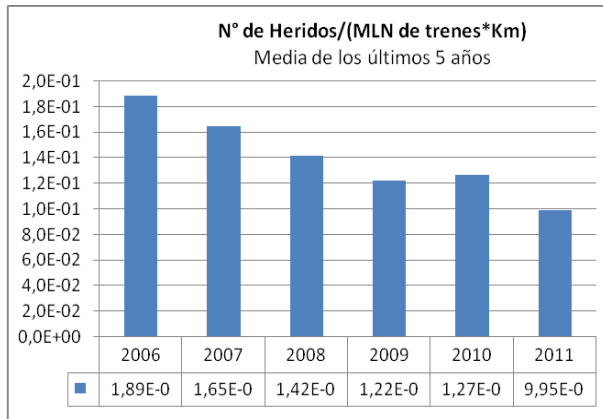
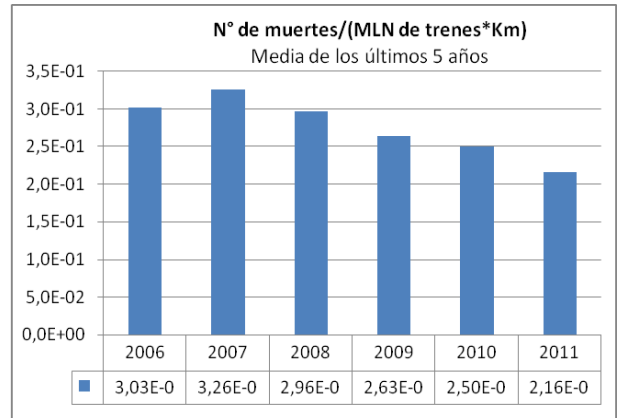
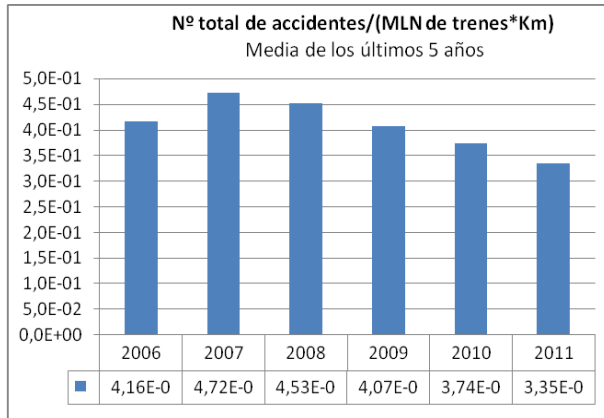


(*) Estructura orgánica procedente del Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo.

ANEXO C: Datos de ICS – Definiciones aplicadas

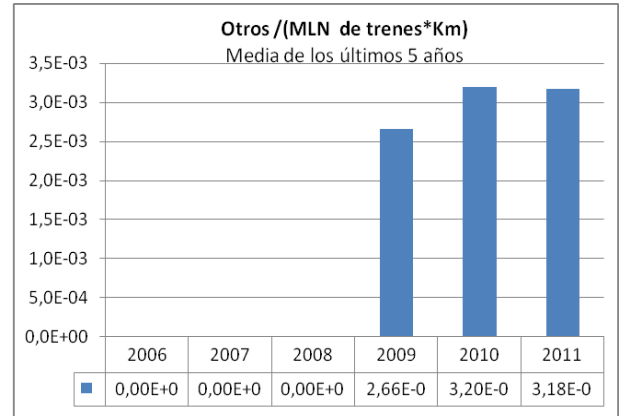
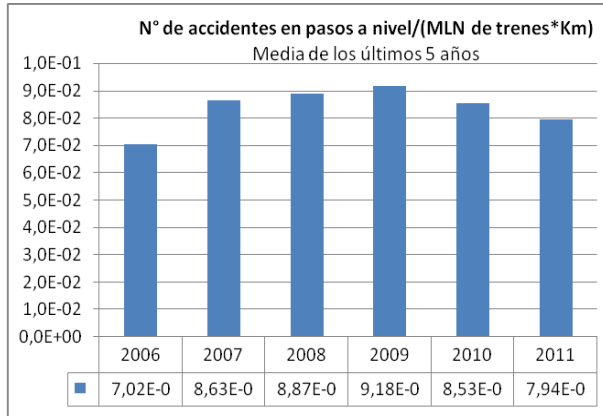
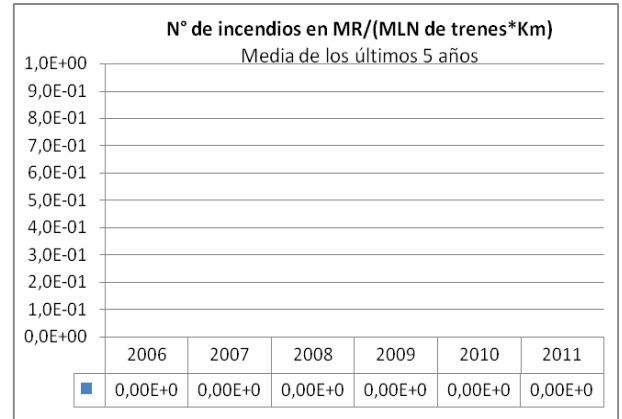
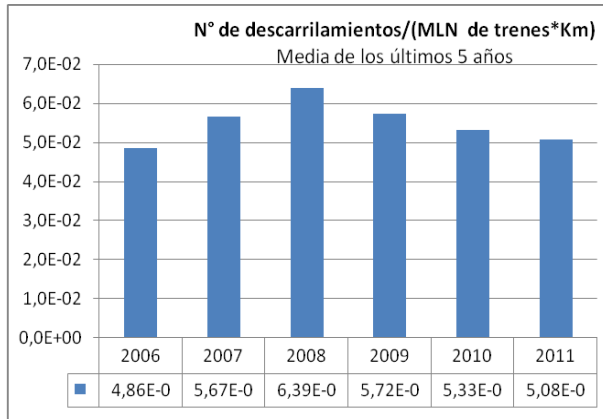
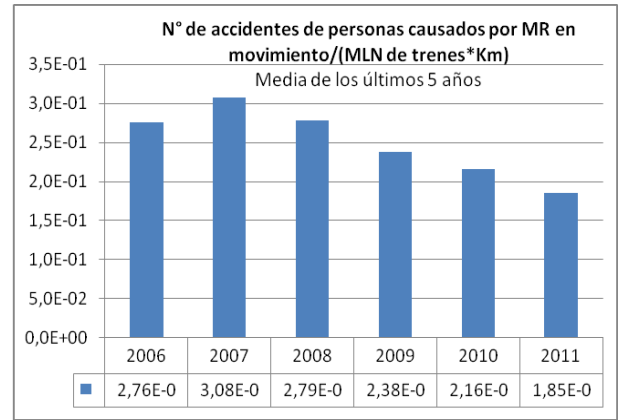
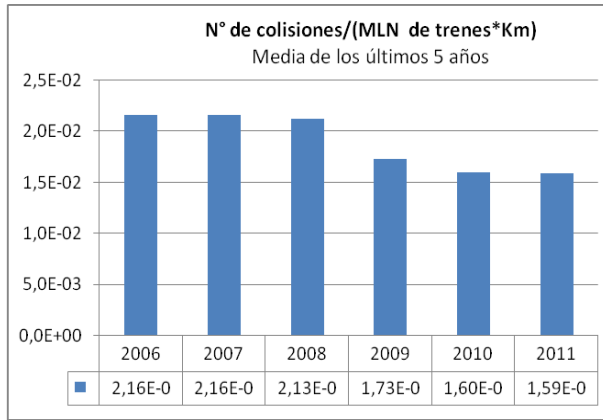
C.1. DATOS DE ICS

RESUMEN GENERAL



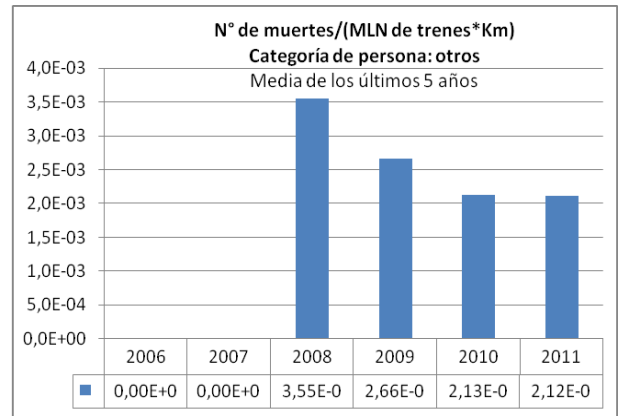
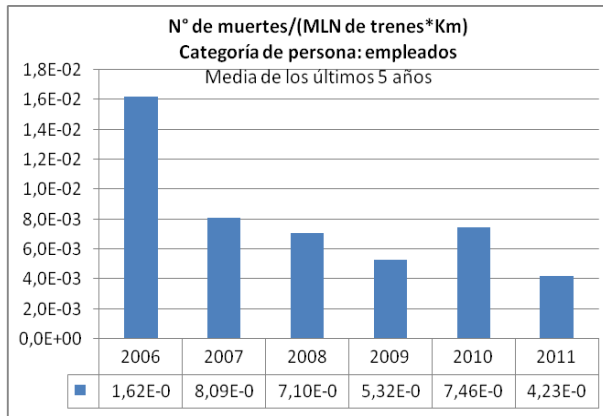
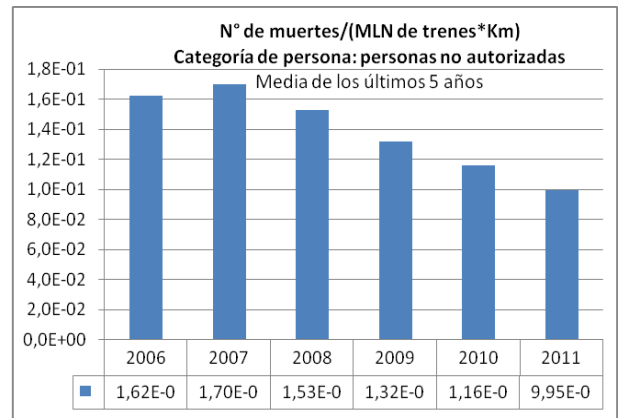
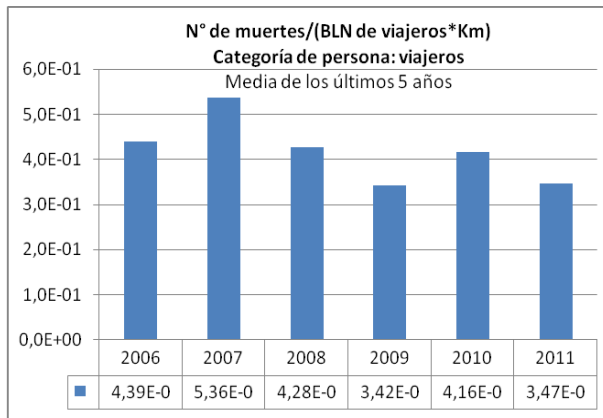
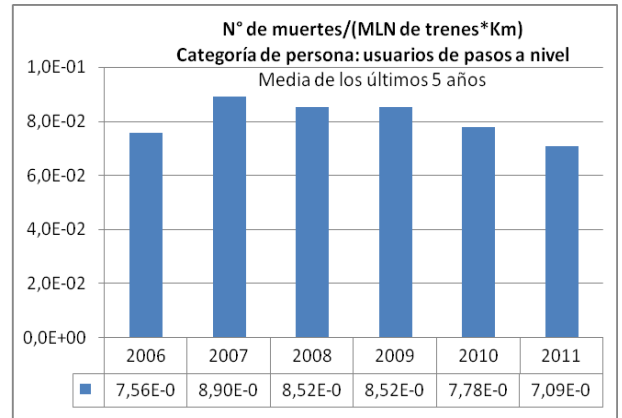
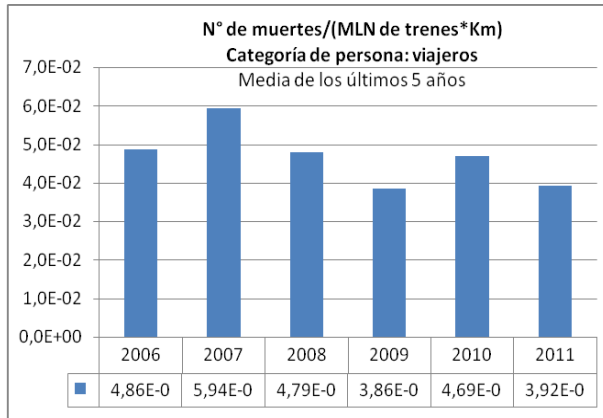
Informe 2012: valores relacionados con la media de 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011.

ACCIDENTES, DIVIDIDOS POR TIPOS



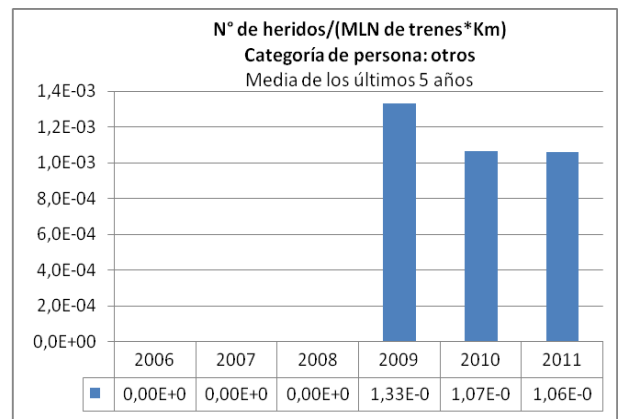
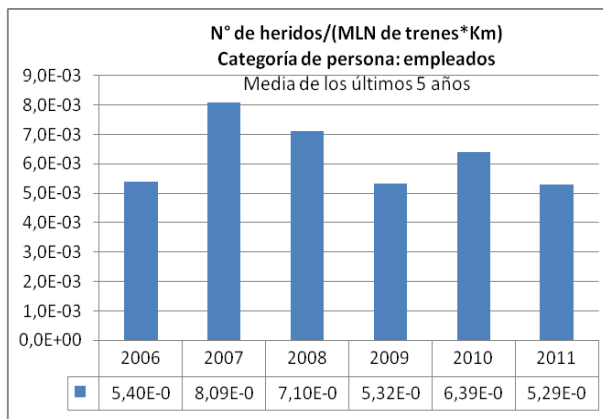
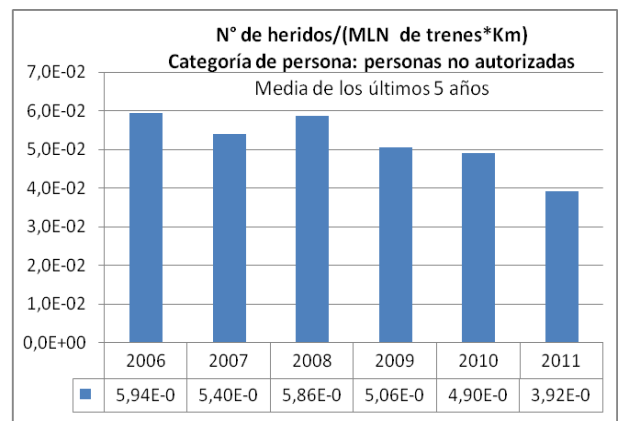
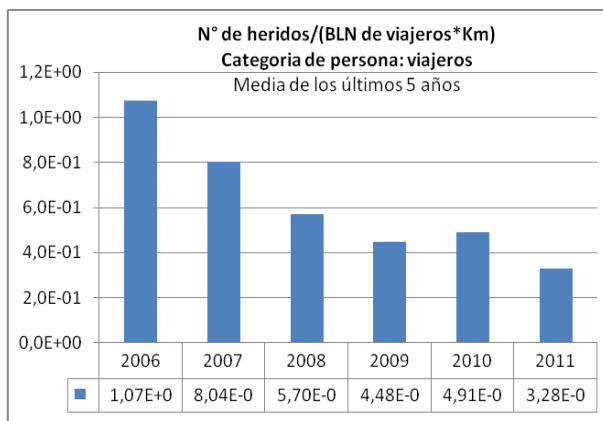
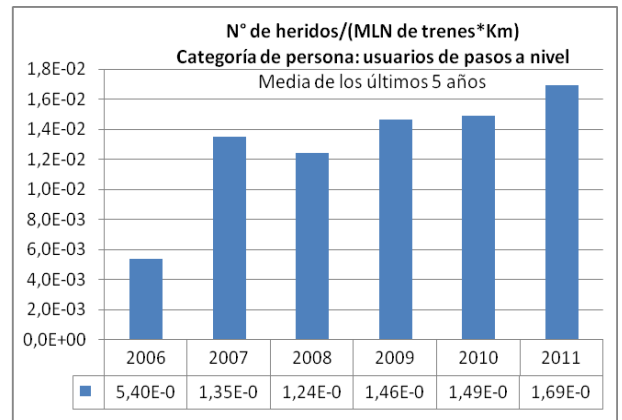
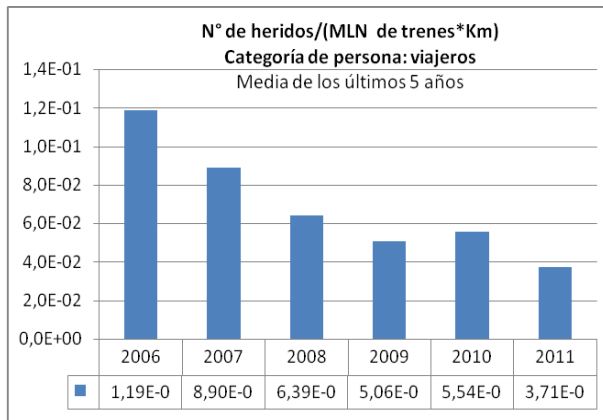
Informe 2012: valores relacionados con la media de 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011.

MUERTES, DIVIDIDAS POR CATEGORÍAS DE PERSONAS IMPLICADAS



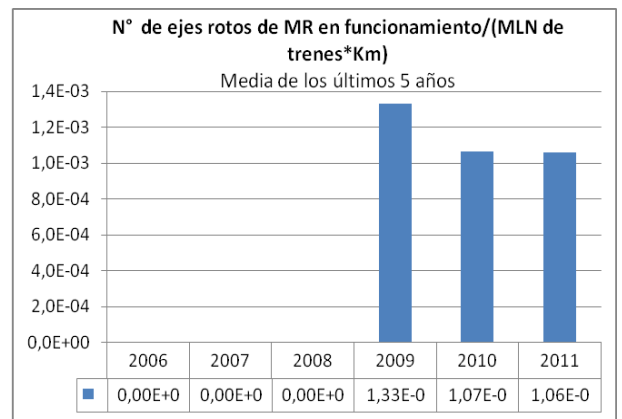
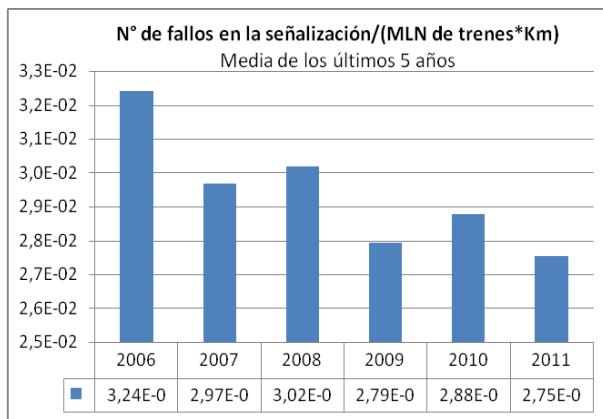
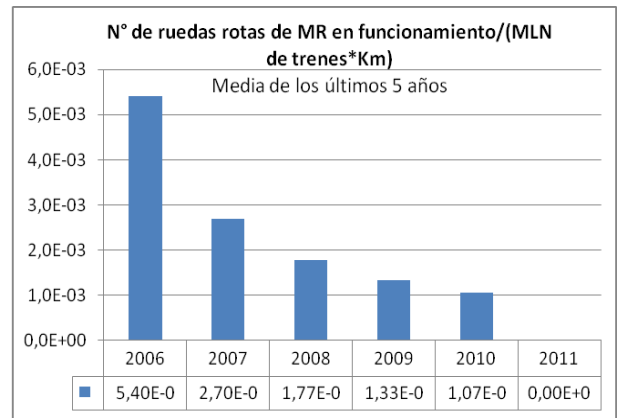
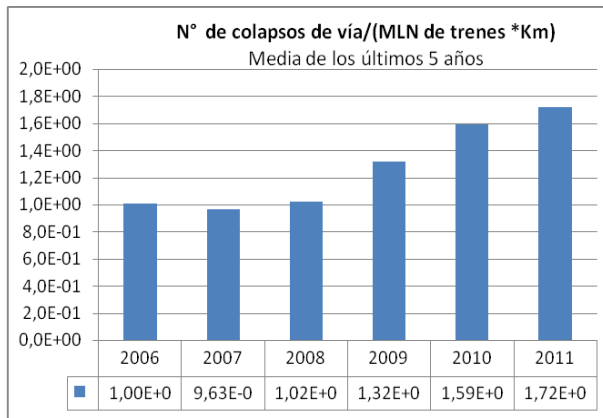
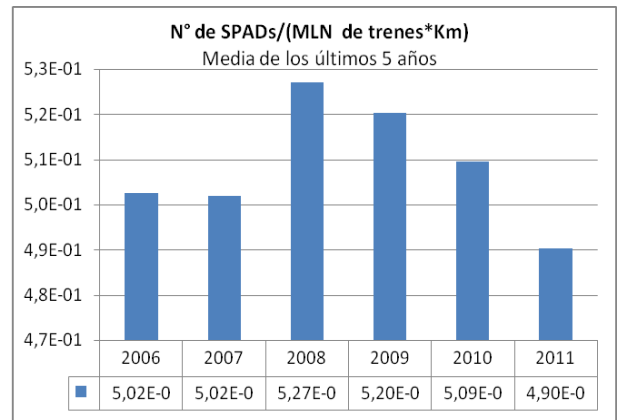
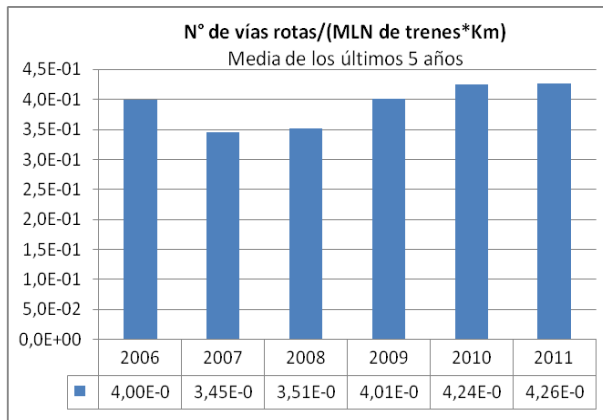
Informe 2012: valores relacionados con la media de 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011.

HERIDOS, DIVIDIDOS POR CATEGORÍAS DE PERSONAS IMPLICADAS



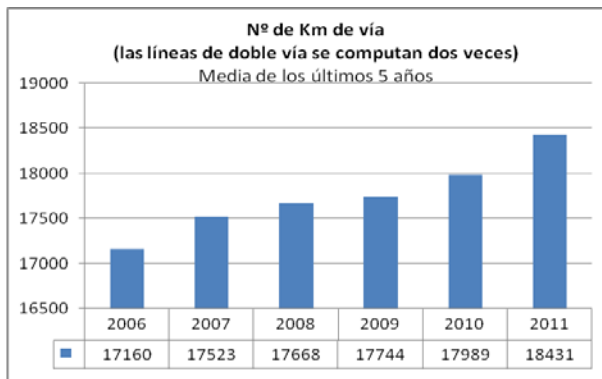
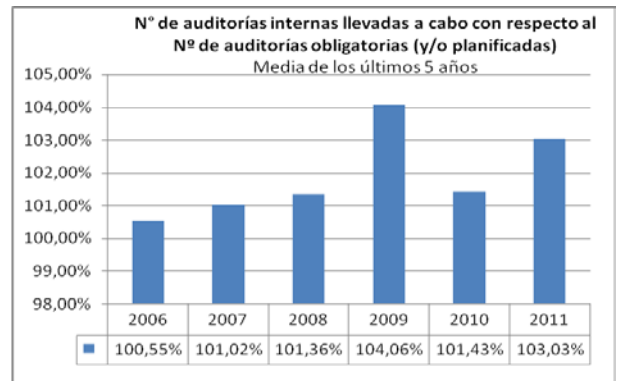
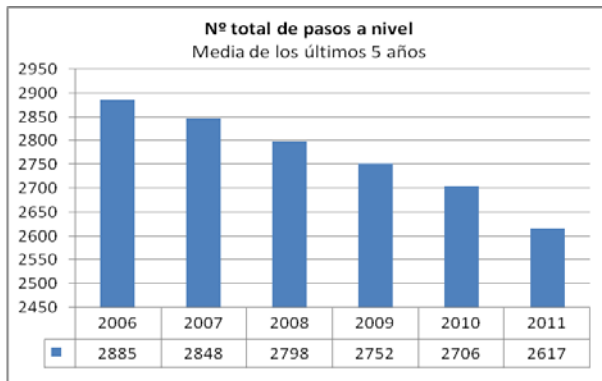
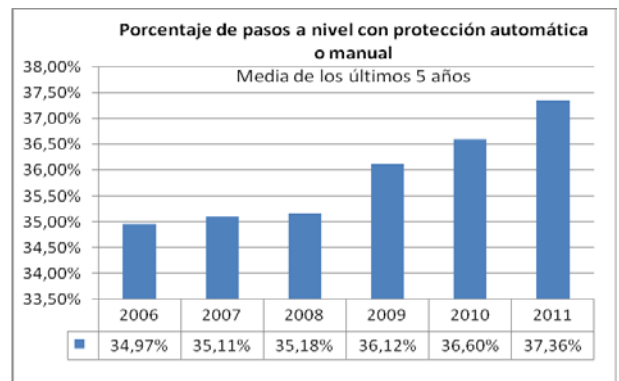
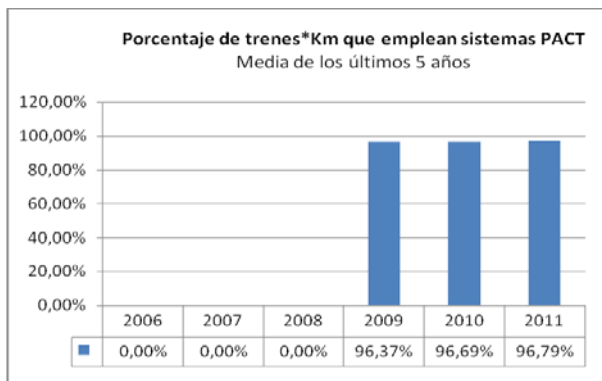
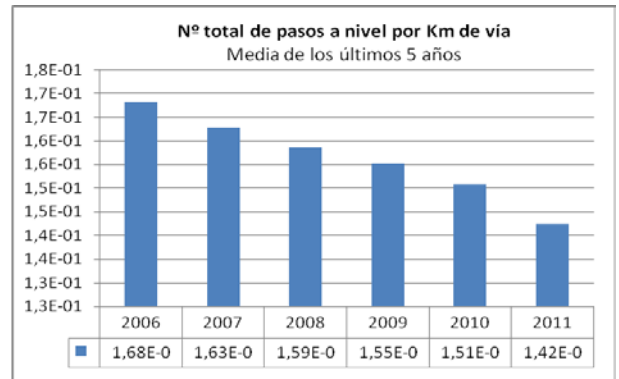
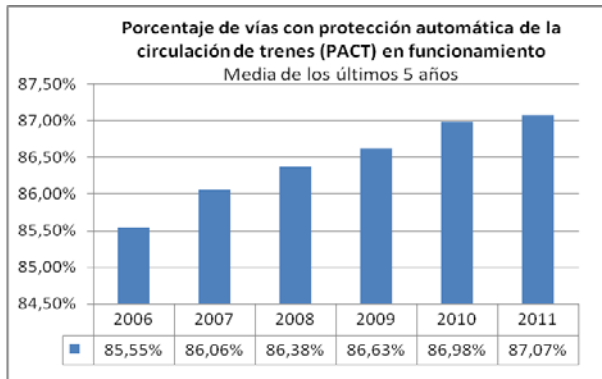
Informe 2012: valores relacionados con la media de 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011.

PRECURSORES DE ACCIDENTES



Informe 2012: valores relacionados con la media de 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011.

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



Informe 2012: valores relacionados con la media de 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011.

C.2. DEFINICIONES UTILIZADAS EN EL INFORME ANUAL

Para el periodo objeto de este informe, es decir, el año 2011, los indicadores serán notificados tratando de seguir, en la medida de lo posible, las definiciones establecidas en la Directiva 2009/149/CE, que aprueba el Nuevo Anexo I modificado de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.

C.2.1. DEFINICIONES NACIONALES

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

- Se han incluido únicamente los **accidentes significativos**, de acuerdo con la definición de la Directiva 2009/149/CE, acaecidos en la RFIG gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif, ya que la accidentabilidad en la red gestionada por TP Ferro ha sido nula en el año 2011.
- La categoría “**Otras personas**” definida en el Reglamento 91/2003 aparece disgregada en los siguientes grupos:
 - Usuarios de pasos a nivel.
 - Personas no autorizadas.
 - Otras personas.

C.3. ABREVIATURAS

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

ANEXO D: 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.	Resolución de 6 de junio de 2011	05/07/2011	Modificación de la Resolución del 15 de octubre de 2007	Establecimiento de los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.
Reglamentación nacional de seguridad ferroviaria	Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo	20/05/2011	Incorporación al derecho español de la Directiva 2008/110	Modificación del Real Decreto 810/2007, de 22 de junio
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 infraestructuras	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los keepers de vagones	-	-	-	-

	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
Normativa sobre los requisitos aplicables a las Entidades Encargadas del Mantenimiento	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los talleres de mantenimiento	-	-	-	-
Normativa nacional de seguridad para EF ¹² y normas de seguridad para otros actores ferroviarios	-	-	-	-
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	Resolución circular 1/2011	26/02/2011	Sustituye en su totalidad a la Resolución 10/2008, de 10 de diciembre de 2008	Procedimiento de validación de vehículos ferroviarios modificados, conforme a lo dispuesto en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, de material rodante
	Orden FOM/3218/2011, de 7 de noviembre	26/11/2011	Transposición de la Directiva 2011/18/UE de la Comisión, de 1 de marzo de 2011	Modificación de los Anexos II, V y VI del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad
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 infraestructuras y las empresas ferroviarias	-	-	-	-

¹² Si existe normativa para AI similar a las NNS para EF (NNS del anexo II de la Directiva de Seguridad: tipo 1, tipos 4 a 7) deberá informarse de ellas. La información sobre normativa de explotación, requisitos del personal e investigación de accidentes deberá incluir información sobre normas nacionales para el transporte de mercancías peligrosas.

	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 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 2004/49/CE

<p>A. Para asegurar que la información de ERADIS está actualizada, por favor, indique el número de certificados existentes en ERADIS válidos al final del año objeto de este informe.</p> <p>B. Por favor, asegúrese de que la información proporcionada en esta tabla es acorde con la información proporcionada en la sección "G. Supervisión de EF y AI".</p>	Número total de certificados	Número de certificados Parte A en ERADIS
E.1.1. Número de certificados de seguridad Parte A emitidos en el año objeto de este informe y años previos que continúen siendo válidos al final del año 2011	10	8 ¹³

<p>C. Para asegurar que la información de ERADIS está actualizada, por favor, indique el número de certificados existentes en ERADIS válidos al final del año objeto de este informe.</p> <p>D. Por favor, asegúrese de que la información proporcionada en esta tabla es acorde con la información proporcionada en la sección "G. Supervisión de EF y AI".</p>	Número total de certificados	Número de certificados Parte B en ERADIS	
E.1.2. Número de certificados de seguridad Parte B emitidos por tu Estado miembro en el año objeto de este informe y años previos que continúen siendo válidos en el año 2011	Número de certificados Parte B, cuya Parte A haya sido emitida en tu Estado miembro	10	8 ¹²
	Número de certificados Parte B, cuya Parte A haya sido emitida en otro Estado miembro	1	1

<p>Por favor, proporcione información sobre las solicitudes de certificados Parte A recibidas en el año objeto de este informe para nuevos certificados o certificados existentes que necesiten ser renovados o actualizados / modificados.</p>	A	R	P	
E.1.3. Número de nuevas solicitudes de Certificados Parte A realizadas por empresas ferroviarias en el año 2011	certificados nuevos	4	0	1
	certificados actualizados / modificados	0	0	0
	certificados renovados	1	0	2

¹³ La ANS de España recibe a finales de noviembre de 2011 dos solicitudes de prórroga para la renovación de los certificados de seguridad de Acciona Rail Services y Continental Rail, las cuales no han sido notificadas a ERADIS.

<i>Por favor, proporcione información sobre las solicitudes de certificados Parte B recibidas en el año objeto de este informe para nuevos certificados o certificados existentes que necesiten ser renovados o actualizados / modificados.</i>			A	R	P
E.1.4. Número de nuevas solicitudes de Certificados Parte B realizadas por empresas ferroviarias en el año 2011	cuya Parte A haya sido emitida en tu Estado miembro	certificados nuevos	4	0	1
		certificados actualizados / modificados	4	0	0
		certificados renovados	1	0	2
	cuya Parte A haya sido emitida en otro Estado miembro	certificados nuevos	0	0	0
		certificados actualizados / modificados	0	0	0
		certificados renovados	0	0	0

A = Solicitud aceptada, certificado ya emitido

R = Solicitudes rechazadas, no se ha emitido certificado

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

<i>Para asegurar que la información de ERADIS está actualizada, por favor, indique el número de certificados en ERADIS revocados al final del año objeto de este informe.</i>	Número total de certificados revocados en el año 2011	Número de certificados revocados en ERADIS (los cuales fueron revocados en 2011)
E.1.5. Número de certificados Parte A revocados en el año objeto de este informe	0	0
E.1.6. Número de certificados Parte B revocados en el año objeto de este informe	0	0

E.1.7. Lista de países donde las empresas ferroviarias solicitantes de un certificado de seguridad Parte B en tu Estado miembro hayan obtenido ya su certificado de seguridad Parte A

Nombre de la EF	Estado miembro donde se emitió el Certificado de Seguridad Parte A
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	Francia (número certificado Parte A : FR1120090021)

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

<p><i>Por favor, asegúrese de que la información proporcionada en esta tabla es acorde con la información proporcionada en la sección "G. Supervisión de EF y AI".</i></p>	<p>Número total de autorizaciones de seguridad</p>
<p>E.2.1. Número de autorizaciones de seguridad emitidas a administradores de infraestructuras en el año objeto de este informe y años previos que continúen siendo válidas al final del año 2011</p>	<p>2</p>

<p><i>Por favor, proporcione información sobre las solicitudes de Autorizaciones de Seguridad recibidas en el año objeto de este informe para nuevas autorizaciones o autorizaciones existentes que necesiten ser renovadas o actualizadas / modificadas.</i></p>	<p>A</p>	<p>R</p>	<p>P</p>	
<p>E.2.2. Número de solicitudes de autorizaciones de seguridad presentadas por administradores de infraestructuras en 2011</p>	<p>autorizaciones nuevas</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>
	<p>autorizaciones actualizadas / modificadas</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>
	<p>autorizaciones renovadas</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>

A = Solicitud aceptada, autorización ya emitida

R = Solicitud rechazada, no se ha emitido autorización

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

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

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

	<p>Nuevos</p>	<p>Actualizados / modificados</p>	<p>Renovados</p>
<p>Plazo medio, desde la recepción de la solicitud con toda la información necesaria a la emisión final de un certificado de seguridad <u>Parte A</u> en 2011 a empresas ferroviarias</p>	<p>4 meses</p>	<p>-</p>	<p>1 mes</p>

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

		Nuevos	Actualizados / modificados	Renovados
Plazo medio, desde la recepción de la solicitud con toda la información necesaria a la emisión final de un certificado de seguridad <u>Parte B</u> en 2011 a empresas ferroviarias	cuya parte A haya sido emitida en tu Estado miembro	4 meses	1 mes	1 mes
	cuya parte A haya sido emitida en otro Estado miembro	-	-	-

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

		Nuevos	Actualizados / modificados	Renovados
Plazo medio, desde la recepción de la solicitud con toda la información necesaria a la emisión final de una autorización de seguridad en 2011 a administradores de infraestructuras		-	-	-