



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Informe general de actividad

2023



AGENCIA ESTATAL DE
SEGURIDAD FERROVIARIA

Aprobado por el Consejo rector de la AESF el 18 de septiembre de 2024

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
Gobierno de España

Plaza de los Sagrados Corazones, 7
28071 Madrid (España)

NIPOe: 196-24-057-4

NIPO: 196-24-056-9

Depósito Legal:M-22157-2024

Índice

La AESF, autoridad nacional de seguridad ferroviaria.....	1
1.1 ¿Qué es la AESF?	1
1.2 Competencias de la AESF.....	2
1.3 Los principios de actuación.....	3
1.4 La organización.....	3
1.5 Los órganos de gobierno.....	4
1.6 La planificación de actuaciones de la AESF.....	5
El contexto ferroviario en 2023.....	7
2.1 El mercado ferroviario y la actividad de la AESF	7
2.2 Las políticas ferroviarias en materia de seguridad.....	9
Las actividades de la AESF	10
3.1 El trabajo en la AESF en 2023	10
3.2 Principales eventos y actividades en 2023	11
3.3 Actividades de fomento normativo	12
3.4 Actividades de emisiones de autorizaciones y certificados.....	13
3.5 La supervisión.....	20
3.6 Potestad sancionadora	28
3.7 La difusión y el retorno de experiencias.....	29
3.8 La actividad internacional	32
3.9 La AESF, ayudando al sector en la mejora de la seguridad.	33
3.10 Atención a los ciudadanos y las organizaciones del sector	34
3.11 Los retos de futuro.....	35
El funcionamiento interno de la AESF.	36
4.1 Actividad económica de la AESF	36
4.2 La estrategia de personal de la AESF.....	37
4.3 Construyendo el sistema de gestión.	38



1

La **AESF**, autoridad nacional de seguridad ferroviaria

1.1 | ¿Qué es la AESF?

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

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

Su estatuto fue aprobado mediante el [Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre](#), que fijó como inicio de su actividad el 1 de abril de 2015.

Dentro de su ámbito de competencias -la Red Ferroviaria de Interés General-, ejerce como **autoridad nacional de la seguridad ferroviaria**, tal y como se establece en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, realizando la ordenación y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario: las infraestructuras, el material rodante, el personal y la operación ferroviarios.

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

1.2 | Competencias de la AESF

Las principales competencias de la AESF son:

- **Velar por el mantenimiento general de la seguridad** en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General mediante **la supervisión** del cumplimiento de las obligaciones de los diferentes actores en esta materia, así como el ejercicio de la **potestad sancionadora**, en su caso, en materia de seguridad ferroviaria.
- **Autorizar la entrada en servicio de los subsistemas** fijos control-mando y señalización en las vías, energía e infraestructura del sistema ferroviario y **autorizar la puesta en el mercado de los vehículos** que por él circulan, cuando su área de uso esté comprendida íntegramente en el Estado español e incluya la Red Ferroviaria de Interés General o una parte de ella, así como comprobar que mantienen sus requisitos.
- Otorgar, suspender y revocar **licencias a las empresas ferroviarias**.
- Expedir, renovar, modificar o revocar **los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias**, cuando su ámbito de operación se circunscriba a la Red Ferroviaria de Interés General, y **las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura**, así como supervisarlos posteriormente
- Proponer, elaborar y desarrollar **el marco normativo** de seguridad y la supervisión de su cumplimiento por los agentes del sistema ferroviario.
- Otorgar, renovar, suspender y revocar **las licencias y títulos de conducción** del personal ferroviario.
- Conceder, suspender o revocar **la homologación de los centros de formación y de reconocimiento psicofísico** del personal ferroviario.
- Conceder, suspender o revocar la homologación de los centros de mantenimiento de material rodante y **la certificación de las entidades encargadas del mantenimiento** de dicho material.
- Asistir y participar en **los grupos de trabajo de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y en otras Organizaciones nacionales e internacionales** relacionadas con la seguridad o interoperabilidad del transporte ferroviario.
- Ejercer competencias del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en materia de **transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril**.
- Prestar asistencia técnica y colaborar con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el ejercicio de sus competencias ferroviarias.

1.3 | Los principios de actuación

La Agencia se guía por los siguientes principios de actuación:

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

1.4 | La organización

La Agencia está estructurada en las siguientes unidades:

- **Subdirección General de Infraestructuras**

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

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

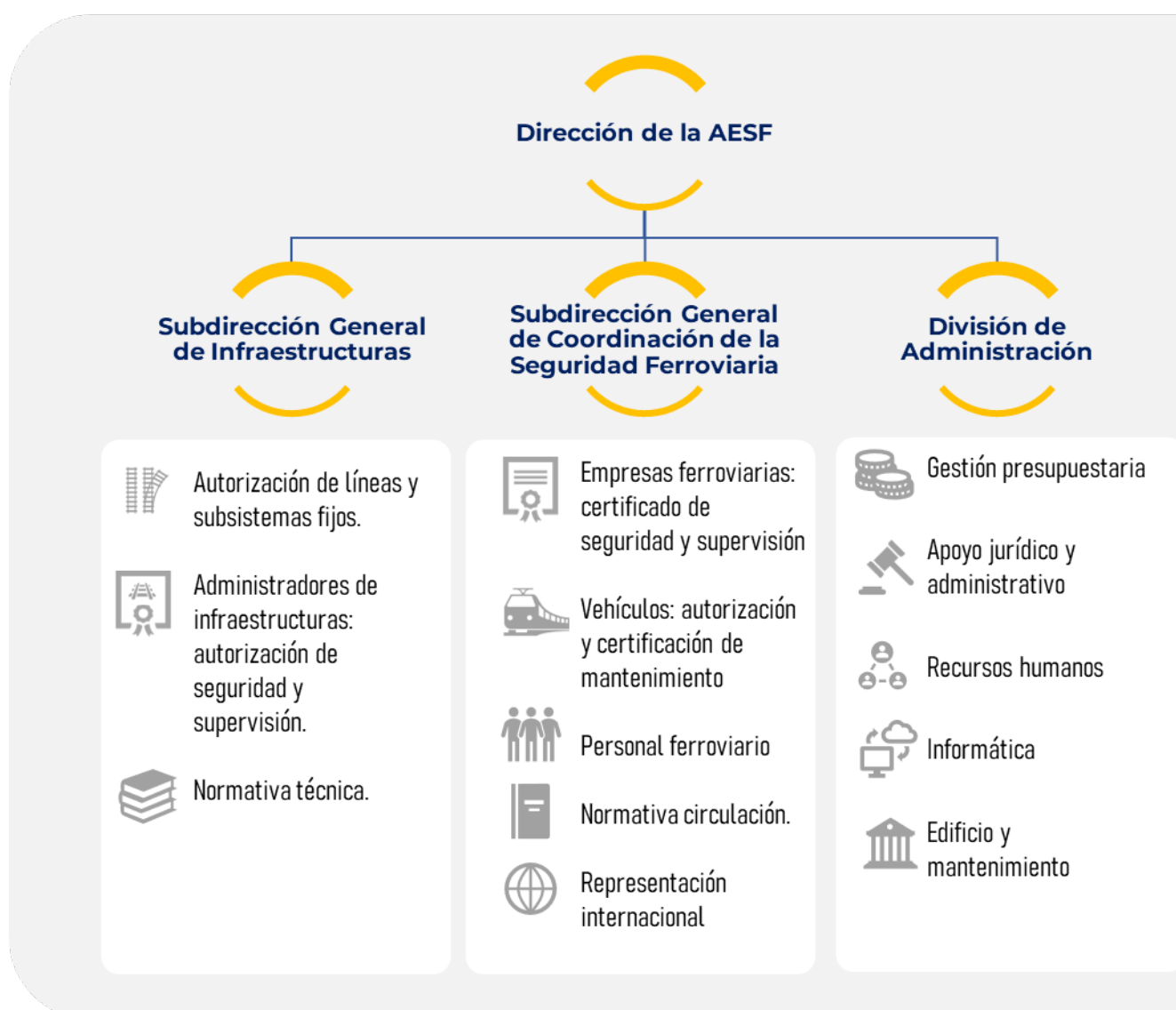
Es la encargada del ejercicio de las funciones relacionadas con la emisión certificados de seguridad de empresas ferroviarias y su posterior supervisión, así como con todo lo relacionado con material rodante y su mantenimiento, el personal ferroviario y sus centros asociados y la normativa reglamentaria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

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

- **División de Administración**

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

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



1.5 | Los órganos de gobierno

Son **órganos de gobierno** de la Agencia:

- **Presidencia**

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

- **El Consejo Rector**

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

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

Las funciones del Consejo Rector se recogen en el Estatuto de la AESF, siendo la más importante desde el punto de vista contable la aprobación de las cuentas anuales de la Agencia y del informe de gestión y la aplicación de los resultados, a propuesta del Director.

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

1.6 | La planificación de actuaciones de la AESF

Las principales líneas generales de actuación que la AESF pretende poner en marcha durante el periodo 2021-2023 se recogen en el **Plan de Acción Plurianual 2021-2023**¹. Este plan se particularizó para 2023 en el **Plan de Acción 2023**².



¹ https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/plan_plurianual_2021-2023_0.pdf

² https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/plan_accion_2023.pdf

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

- **Actuaciones de soporte**

Incluye las acciones de la AESF encaminadas a la mejora de su funcionamiento interno y a dotar de herramientas a la organización para facilitar su desempeño.

- **Actuaciones operativas**

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

- El desarrollo normativo y la regulación en materia de seguridad e interoperabilidad, tanto desde el punto de vista técnico como jurídico.
- La emisión de licencias, autorizaciones, certificados y homologaciones requeridos por los diferentes elementos y organizaciones del sector ferroviario para su incorporación al sector.
- La supervisión del sector.
- La difusión.

- **Actuaciones estratégicas**

- De mayor nivel y a medio plazo, la AESF participa en el seguimiento de acciones estratégicas de mejora de seguridad en el sector, que por su envergadura requieren de acciones continuadas a lo largo del tiempo. En ellas, la AESF puede funcionar de catalizador y coordinador de las actuaciones de otros agentes.
- Cultura de la seguridad
- Representación internacional



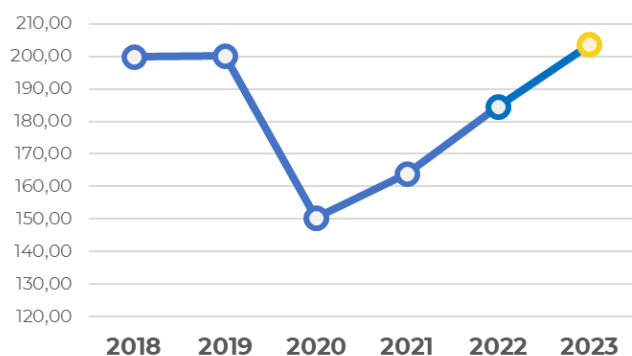
2

El contexto ferroviario en 2023

2.1 | El mercado ferroviario y la actividad de la AESF

Los tráficos ferroviarios durante 2023 se caracterizan por **un crecimiento importante** respecto al año anterior y que hacen que se alcancen niveles récord incluso anteriores a la pandemia.

Evolución de los tráficos ferroviarios
(millones tren x km)



Este aumento de los trenes-kilómetro está impulsado especialmente en el ámbito del tráfico de viajeros, con varios factores clave:

- En 2023 se han consolidado el mercado liberalizado en alta velocidad, con una mayor madurez de los nuevos operadores (OUIGO, IRYO) que se incorporaron en 2022 y con la incorporación de nuevos servicios (AVLO) en otros corredores. La incorporación de los trenes de la Serie 106 AVRIL o la apertura de nuevas líneas de alta velocidad que han

extendido los servicios a otros corredores, especialmente en el sector Noroeste, van a seguir suponiendo nuevos tráficos y nuevos usuarios.

- Las medidas de fomento del transporte público con subvenciones a tráficos de Cercanías o Media Distancia o la gratuidad para determinados colectivos (como el de los jóvenes), también están acercando el ferrocarril a sectores que no lo usaban con tanta intensidad.

Todo esto ha hecho que **el número de usuarios del ferrocarril haya crecido significativamente en 2023**. Cada vez son más las personas que se acercan al tren como medio de transporte, por el que número de viajeros en estaciones se aumentó entre un 22% en estaciones de alta velocidad y un 6% en el resto.

Sin embargo, otros tráficos como los de mercancías, no tuvieron esa línea de crecimiento tan marcada, y se sigue apreciando un fenómeno de mayor reparto de los tráficos existentes entre los diferentes operadores.



Este incremento de tráficos en la red tiene sus repercusiones sobre la actividad de la AESF. Por un lado, la Agencia tiene que seguir haciendo importantes esfuerzos para dar respuesta a las necesidades de autorización de trenes, maquinistas, emisión de certificados de seguridad, certificación de las empresas mantenedoras... La implicación de la AESF ha sido importante para que los nuevos servicios se realicen en condiciones de seguridad, sin perjudicar la operativa.

Y, por otro lado, la mayor saturación en la red con actores de diferentes empresas genera otro tipo de situaciones que deben ser vigiladas desde el punto de vista de la seguridad operacional.

2.2 | Las políticas ferroviarias en materia de seguridad

Durante 2020, el MITMA presentó su **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**³, que guiará sus actuaciones en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos años.

Uno de sus tres pilares es la seguridad, garantizando una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad. Engloba la seguridad de las infraestructuras, seguridad operacional, seguridad en casos de emergencia y crisis, seguridad contra actos ilícitos y ciberseguridad.

En diciembre de 2022, el MITMA aprobó la **Estrategia Indicativa Ferroviaria**⁴ para el periodo 2021-2026. El documento, con el que se da cumplimiento a la **Ley 38/2015 del Sector Ferroviario** y a la **Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario único europeo**, establece las bases de las políticas públicas para el desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria, así como el marco financiero y de prioridades para la actuación sobre la red ferroviaria, de cara a satisfacer las necesidades futuras de movilidad, la sostenibilidad del sistema y la consecución de un espacio ferroviario único europeo.

Uno de sus ocho grandes objetivos estratégicos es *“Potenciar la seguridad operacional en el transporte ferroviario mediante la aplicación de medidas encaminadas a la mejora de la explotación y a la reducción de la accidentalidad”*.

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

³ <https://esmovilidad.mitma.es/>

⁴ <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/estrategia-indicativa-ferroviaria>



3

Las actividades de la **AESF**

3.1 | El trabajo en la AESF en 2023

La actividad de la AESF durante 2023 ha mantenido niveles similares a los de los últimos años, con una presencia in situ de su personal cada vez mayor.

El personal de la AESF ha realizado su actividad en régimen de trabajo presencial y a distancia, como en el resto de la Administración Pública, aplicando las instrucciones derivadas del [Plan de medidas de ahorro y eficiencia energética de la Administración General del Estado y las entidades del sector público institucional estatal](#), aprobado por Acuerdo de Consejo de Ministros de 24 de mayo de 2022.



3.2 | Principales eventos y actividades en 2023



3.3 | Actividades de fomento normativo

- Se han aprobado las **Instrucciones ferroviarias de Infraestructura y Energía**, que incluyen una modificación de la Instrucción Ferroviaria de gálbos y del Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General⁵. Desde el punto de vista técnico y del diseño de líneas ferroviarias, son unas normas muy relevantes, ya que incluyen las normas nacionales complementarias a las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, así como otras instrucciones adicionales.
- Se publicó una orden ministerial por la que se aprueban los **registros de la actividad de vigilancia de infraestructuras ferroviarias (REVINFE-23)**⁶.
- Se propuso una modificación del **Reglamento de Circulación Ferroviaria**⁷, para adaptar los plazos transitorios e introducir algunas medidas de mejora urgente ante algunos eventos ocurridos.
- Se ha trabajado en el desarrollo y tramitación de un marco legal y técnico para la **circulación de vehículos históricos** por la Red Ferroviaria de Interés General.
- Además, durante 2023 se ha trabajado en **diferentes grupos de trabajo para el desarrollo de normativa técnica** como, por ejemplo, la aplicable a los diferentes subsistemas en la red de ancho métrico, autorización de material rodante auxiliar o el sistema ASFA digital.

⁵ "Orden TMA/135/2023, de 15 de febrero, por la que se aprueban la instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de infraestructura (IFI) y la instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de energía (IFE) y se modifican la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la Instrucción ferroviaria de gálbos y la Orden FOM/2015/2016, de 30 de diciembre, por la que se aprueba el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General".

⁶ Orden TMA/698/2023, de 27 de junio, por la que se aprueba la instrucción sobre los registros de la actividad de vigilancia de infraestructuras ferroviarias, REVINFE-23.

⁷ Real Decreto 606/2023, de 11 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

3.4 | Actividades de emisiones de autorizaciones y certificados

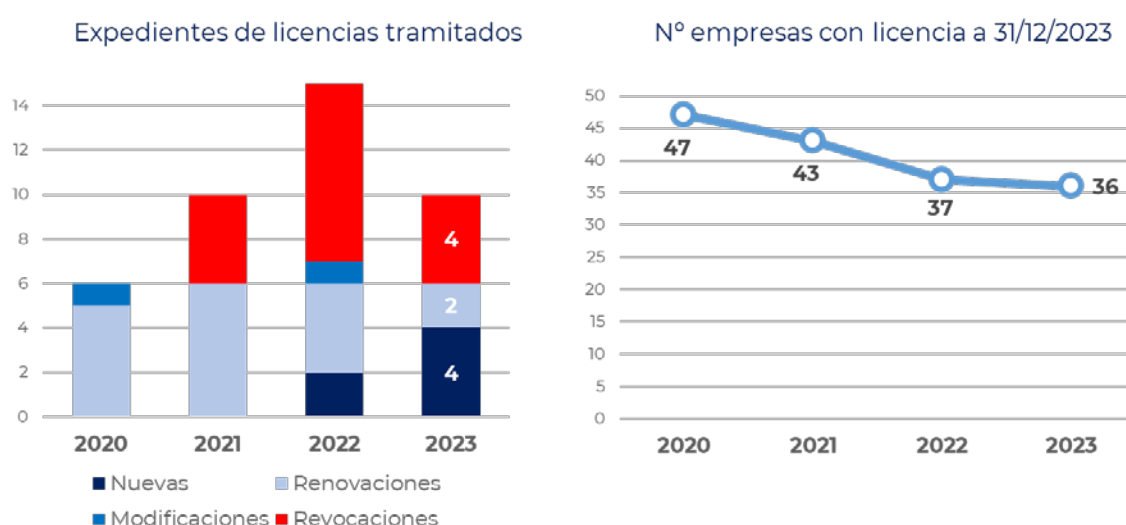
■ Autorizaciones de seguridad de administradores de infraestructura.

Durante el año 2023 no ha habido solicitudes de renovación de las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructuras (ya que se emitieron en 2020 con una validez de cinco años).

En este periodo se sigue vigilando el cierre de los puntos pendientes residuales que pudieran quedar en la emisión de dichas autorizaciones.

■ Emisión de licencias de empresas ferroviarias

El número de resoluciones emitidas durante 2023 en relación con licencias se reflejan en el gráfico siguiente. En este año, se prosigue con **el proceso de revocación de licencias** de empresas que no habían demostrado su voluntad de iniciar la operación.

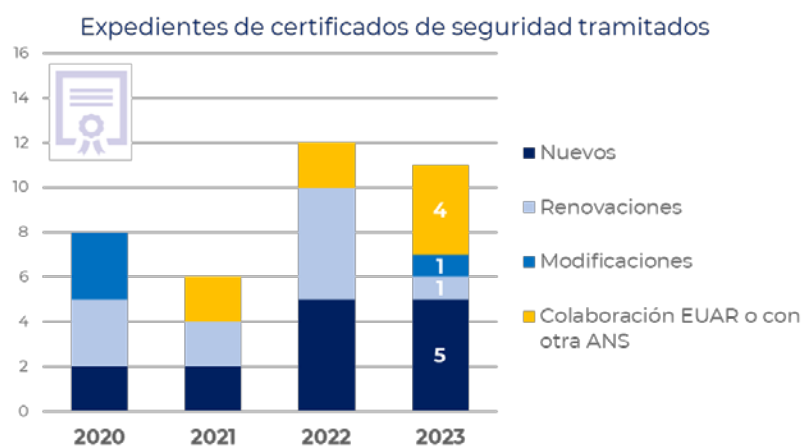


■ Certificados de seguridad de empresas ferroviarias

En relación con los certificados de seguridad durante 2023 se observan varias tendencias:

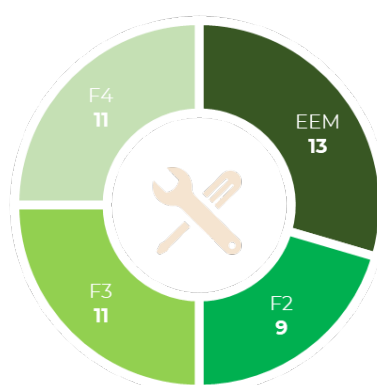
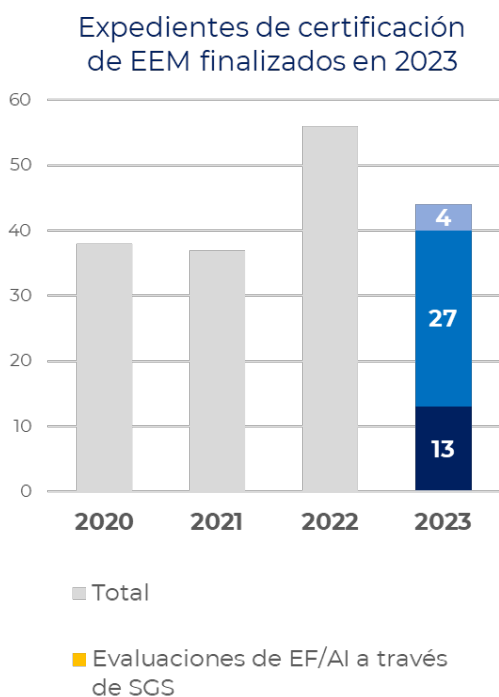
- Nuevas empresas constructoras se están incorporando que solicitan certificado para el movimiento de sus trenes de trabajo y posicionamiento de vehículos y material.
- Aumenta significativamente el número de expedientes en los que la AESF debe colaborar con la entidad emisora del certificado, ya sea la Agencia Ferroviaria

de la Unión Europea (participando también en la bolsa de expertos en su caso), u otras autoridades nacionales fronterizas, en virtud de los acuerdos suscritos.



■ **Certificación de Entidades encargadas de mantenimiento, según el nuevo Reglamento (UE) 2019/779.**

Durante el año 2023 se han emitido 44 certificados de entidad encargada del mantenimiento o de funciones de mantenimiento delegables, correspondientes a 18 empresas.

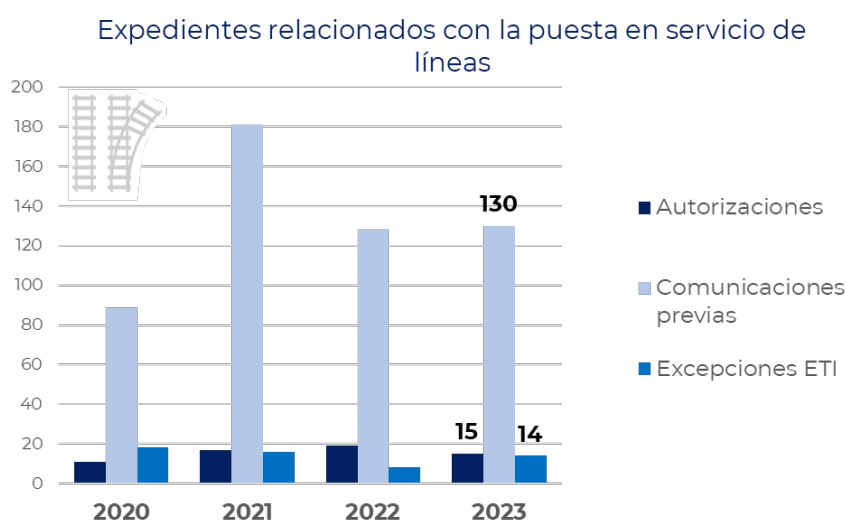


Tipos de expedientes tramitados en 2023

Además, en 2023 ya no ha habido actividad de homologación de centros de mantenimiento, realizándose de manera efectiva la migración al régimen de certificación, en aplicación de la [Orden TMA/404/2022](#), que supuso la derogación de la Orden FOM/233/2006.

■ **Autorización de puestas en servicio de líneas y conformidad con los cambios de las condiciones de explotación.**

Durante 2023 se han tramitado 15 autorizaciones de puesta en servicio de líneas, tramos de líneas y/o estaciones (APS) en la Red Ferroviaria de Interés General. Además de realizar 5 actuaciones previas, durante la fase de pruebas de fiabilidad y de resolver puntos pendientes y condicionados de uso dentro de las propias APS.



Entre ellas, se incluyen obras muy significativas y que van a condicionar el desarrollo de la red y de los tráficos de los próximos años, como:

- La Variante de Pajares, que mejora significativamente el acceso a la cornisa cantábrica. Es una obra de ingeniería única en España, que ha supuesto décadas de trabajos y que con su puesta en servicio en 2023 va a permitir mejorar significativamente los tiempos de viaje a Asturias.
- Diferentes subfases parciales de desarrollo de nudos troncales de la red ferroviaria española, como Madrid – Chamartín Clara Campoamor, Barcelona-Sagrera o Barcelona-Sants.

Puestas en servicio de la AESF durante 2023

- *Línea AV Antequera Santa Ana – Granada. Nueva estación de Alta Velocidad de Antequera.*
- *Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad Madrid - Castilla La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia. Tramo: Beniel - Murcia del Carmen (Fase 2)*
- *Nuevo vestíbulo de cercanías de la estación de Chamartín-Clara Campoamor. Conexión con metro y los núcleos de comunicación vertical con los andenes 1, 2, 3, 4, 5 y 7.*
- *Línea 920 Móstoles-El Soto-Parla. Línea C-4. Renovación de la losa, superestructura y electrificación del Túnel de Getafe.*
- *LAV Madrid-Zaragoza-Barcelona- Frontera Francesa. Tramo: La Sagrera - Nudo de la Trinidad. Estación de la Sagrera. Segunda actuación de las líneas convencionales Fase 2.*
- *Renovación y adecuación de la línea 610 Sagunt-Bif. Teruel, Corredor Cantábrico-Mediterráneo (Sagunt-Teruel-Zaragoza) Fase 1 B.*
- *Línea 610 Sagunt-Bif Teruel. Ampliación de vías de apartado en siete estaciones y cambio de bloqueo en el tramo Estivella-Caudiel.*
- *Instalaciones Seguridad, Mando y control para la red ferroviaria del Puerto de Huelva.*
- *Eje Atlántico: Tramos: Vigo-Santiago de Compostela y Santiago de Compostela-A Coruña. Implantación del sistema de protección del tren ERTMS N 1.*
- *Línea 200 Madrid-Chamartín - Barcelona - Estación de Franca. Nueva configuración 4+4 de la Estación de Sants.*
- *Línea 080 Madrid-Chamartín- Burgos. Subfase 6.4. Extensión del sistema ERTMS N 1 en servicio en la línea Madrid - Valladolid AV. (Pk 169+242 hasta el Pk. 183+800).*
- *LAV Madrid Extremadura Frontera Portuguesa. Tramo: Plasencia-Frontera Portuguesa. Subfase I.4.2 (Infra y CMS).*
- *Corredor Norte-Noroeste de alta velocidad. Tramo: León - Pola de Lena. Puesta en servicio de las vías I y II en ancho ibérico desde Bif. Pajares hasta la Estación de Pola de Lena. Línea 984 Bif. Pajares - Pola de Lena. Subsistemas Infra/Ene/CMS*
- *Renovación y mantenimiento de los sistemas de CTC de León y Oviedo de red convencional.*
- *LAV Madrid Extremadura Frontera Portuguesa. Tramo: Plasencia-Frontera Portuguesa. Subfase II.4 (Electrificación) y Tramo: Cáceres-Mérida-Badajoz. Subfase II.5 (Electrificación).*
- *Actuaciones en el ancho UIC en complejo ferroviario de Chamartín.*

- Nuevas estaciones como la de Antequera Alta velocidad.
- La mejora del equipamiento de líneas, lo que va a permitir mejorar el número de tráficos y servicios, ya sea mediante su electrificación (como tramos del acceso a Extremadura en alta velocidad) o con ERTMS (Eje Atlántico o entre Río Duero y Valladolid).
- La fase 2 Beniel-Murcia del Carmen del nuevo acceso en AV a Murcia.

Como paso previo a la tramitación de expedientes de puesta en servicio, se han recibido y resuelto 130 comunicaciones previas de los administradores sobre actuaciones que, según los casos, pueden acabar en procesos de puesta en servicio en el futuro.

También, durante 2023, en los expedientes de puesta en servicio, se han tramitado o continuado la tramitación de 14 solicitudes de no aplicación de especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), dándose por concluidos 9 de ellos.

■ Autorización de vehículos y gestión de expedientes de modificación.

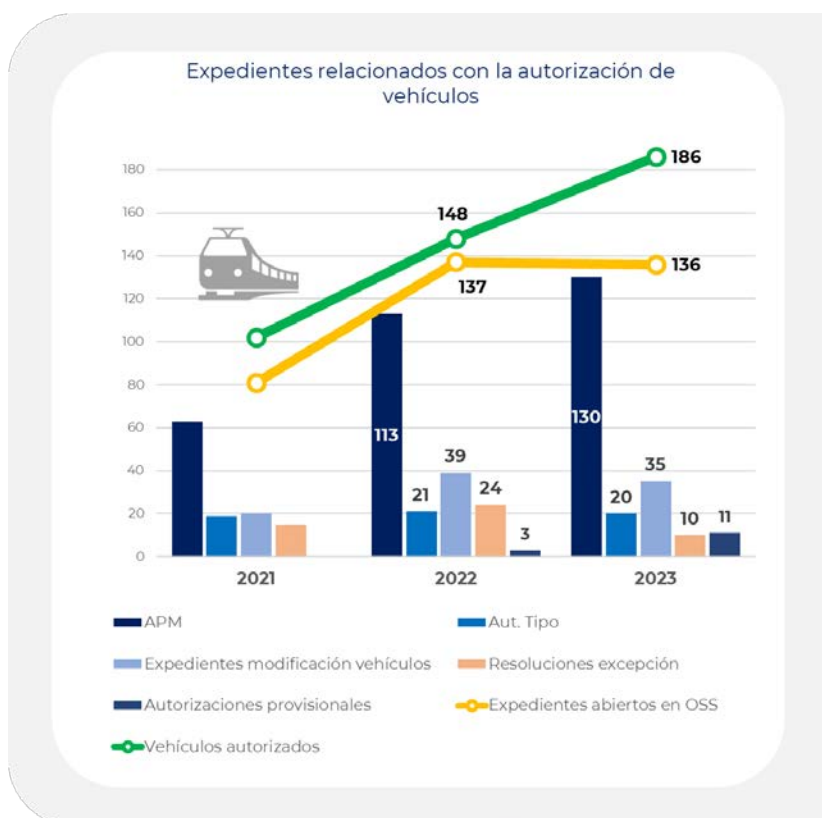
En materia de autorización de vehículos, en 2023 **se mantiene un número similar de expedientes abiertos a los de 2022**, año en el que hubo un importante crecimiento de expedientes tramitados, después de 2021 que fue el primer año completo de funcionamiento bajo la regulación del Cuarto Paquete Ferroviario. Sí se observa en 2023 un notable aumento de la cifra de vehículos autorizados.

Este gran volumen de la actividad, mantenido en el tiempo, responde a varios factores:

- La entrada de nuevos operadores que requieren nuevos trenes para su explotación (trenes de alta velocidad).
- La renovación de la flota de Renfe Viajeros.
- El incremento de inversión en mantenimiento y construcción de líneas, lo que supone mayores necesidades de material rodante auxiliar.
- La actualización de la flota existente, con programas de mejora de equipos embarcados (ASFA, ERTMS...).

En general, se observa un conocimiento más profundo del sector en la regulación que introdujo el Cuarto Paquete Ferroviario, que ha sido potenciado por la AESF mediante jornadas de difusión y numerosas reuniones con distintos solicitantes, fabricantes, empresas ferroviarias, etc.

Esta dinámica es previsible que se mantenga en los próximos años, atendiendo a los proyectos que las operadoras y fabricantes ya han puesto de manifiesto a la AESF durante 2023.



Durante el año 2023 se ha concedido autorización a un total de 20 tipos de vehículos, y a múltiples expedientes de conformidad con el tipo. También se ha colaborado en expedientes gestionados directamente por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en los que la AESF ha colaborado como autoridad competente del área de uso.

Todo ello ha supuesto que, durante 2023, **algunos de los vehículos más singulares autorizados y puesto en el mercado** sean los siguientes:

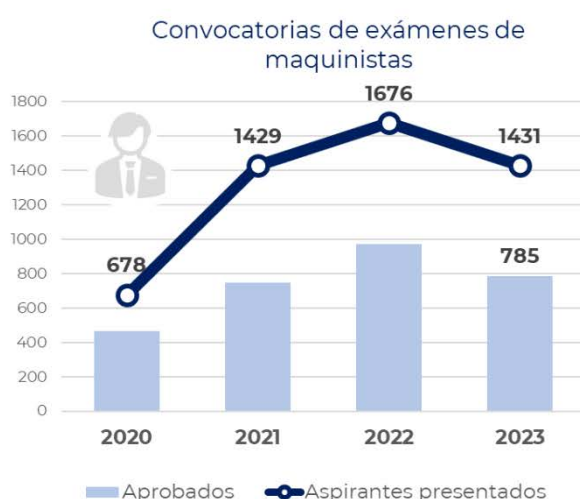
- **Trenes de alta velocidad** como los de la serie 106 TALGO AVRIL que, con sus cuatro configuraciones (ancho fijo/rodadura desplazable y configuración normal/alta capacidad) va a dar a Renfe posibilidades de modificación de los servicios ferroviarios en la red española en los próximos años.
- **Mejora de los equipos de seguridad en diversas series:**
 - Mejora en la seguridad de las flotas de vehículos autopropulsados de alta velocidad de RENFE, OUIGO e ILSA, mediante la autorización de vehículos Serie 121, TGV31200 3UF+, TGV31200 3UH+, en los tres casos tras la instalación de ERTMS nivel 2, y V300ZEFIRO ES 25_3 US tras la incorporación de los sistemas que les permiten circular por vías con sistema de electrificación de 3kV.
 - Mejora en la seguridad de la flota de locomotoras, mediante la instalación de ASFA Digital en numerosas locomotoras, por ejemplo, de las series s/269.0 de ATHOS, o las series s/310 [1668], s/310 [1435] y s/311 [1668] de ADIF.
- **Ampliación el parque de vehículos auxiliares** tras la autorización de numerosos vehículos, tanto bimodales, como dresinas, perfiladoras, bateadoras, herbicidas, etc.
- **Ampliación de la flota de locomotoras de ADIF**, mediante la autorización de locomotoras serie 336 de Stadler.
- **Nuevos vagones de mercancías**, como los vagones plataforma 2Ssag, tolva 2Tag, los REGS 1435/1668 o los FACCS 1435/1668 de Siderúrgica Requena.

■ Cursos de formación de maquinistas y exámenes de maquinistas.

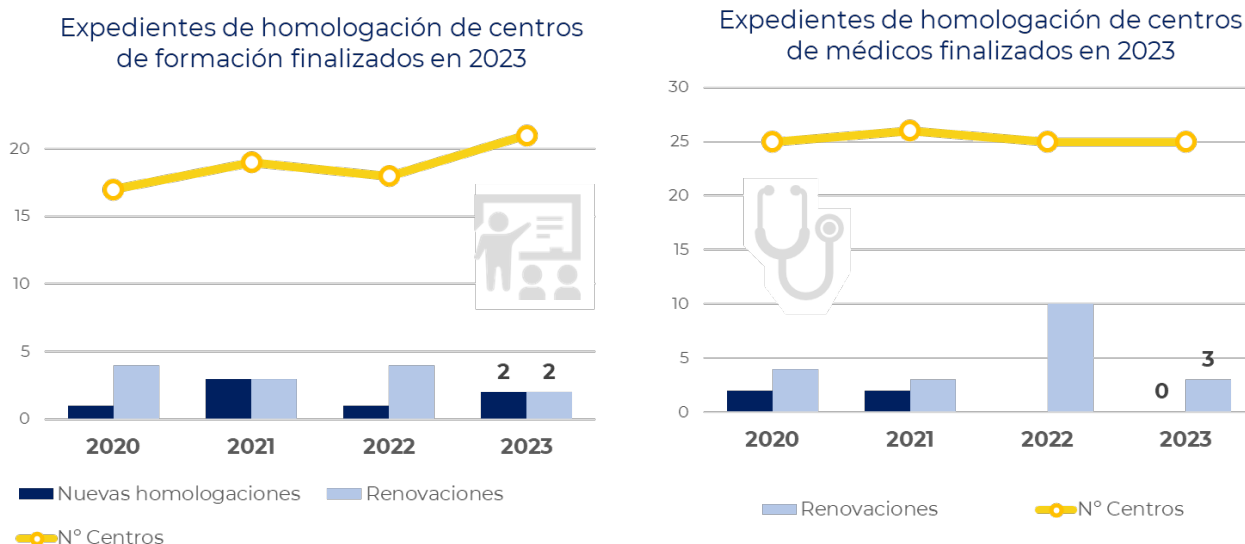
Después de alcanzar un máximo en 2022 en alumnos examinados, la alta demanda de maquinistas en el sector hizo que las actividades relacionadas con la evaluación de maquinistas se mantuvieran en cifras muy altas durante 2023. Así, en ese año se autorizaron un total de 47 cursos de maquinistas, que comenzarían en 2023 y 2024, que supuso una oferta teórica formativa de 2.145 matrículas (casi 400 más que los autorizados para 2022).

El número de alumnos que comenzaron su formación de maquinistas durante el año 2023 fue de 1.262, en 46 cursos que dieron comienzo ese año (de cursos autorizados a finales de 2022 y en 2023).

En 2023 se convocaron 3 pruebas para obtener la licencia y el diploma de maquinista.



■ Homologación de centros relacionados con personal ferroviario: formación y reconocimiento psicofísico.



3.5 | La supervisión

■ Planificación de la supervisión.

Corresponde a la AESF la supervisión de todos los actores del sector ferroviario como administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, entidades encargadas del mantenimiento de material rodante y entidades certificadas para las funciones delegables de mantenimiento, centros homologados de formación de personal ferroviario, centros homologados de reconocimiento médico de personal ferroviario, centros de mantenimiento de material rodante, explotadores de instalaciones de servicio y otros prestadores de servicios, o personal ferroviario que realice actividades relacionadas con la seguridad.

Los principios y criterios de la AESF para el establecimiento y planificación de sus actividades de supervisión se recogen en su [Estrategia de Supervisión](#), disponible en la web⁸. A partir de esa estrategia, el [Plan de acción 2023](#), teniendo en cuenta un enfoque a riesgos, marcó las **siguientes prioridades**:

⁸ https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/estrategia_supervision_aesf_2021_v3_web.pdf

- La comprobación de la correcta aplicación y efectividad de los procedimientos de los SGS, profundizando en su supervisión in situ.
- La comprobación de la madurez de los sistemas de gestión, incluidas las Entidades encargadas de mantenimiento.
- El seguimiento de las acciones derivadas de acciones de supervisión de años anteriores, como los planes de acción puestos en marcha por las entidades tras inspecciones de la AESF.
- El seguimiento y supervisión sobre servicios novedosos o nuevos operadores, por ejemplo, nuevos servicios en el campo de viajeros que iniciaron en 2023 o las nuevas empresas especializadas en la realización de trenes de trabajos en el mantenimiento y construcción que se están incorporando al sistema ferroviario.
- La verificación de la correcta aplicación de los Métodos Comunes de Seguridad.
- El cumplimiento de la normativa en cuanto a tiempos máximos de conducción, jornadas laborales y descanso del personal, teniendo en cuenta la repercusión que pueden tener estos aspectos sobre el desempeño correcto de sus cometidos, y la aplicación de los nuevos criterios establecidos en el Real Decreto 929/2020.
- La supervisión de que la formación se realiza adecuadamente y que el personal que ejecuta las actividades dispone de las habilitaciones pertinentes.
- La verificación de los procesos operativos previos a la marcha, ya sea de inspección previa en trenes de viajeros o de operaciones terminadas en andenes.
- El análisis de las responsabilidades en las interfaces entre empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras en la explotación de estaciones, especialmente cuando estas no son gestionadas directamente por los administradores.
- La actividad en las secciones fronterizas y en los servicios internacionales.
- La actividad de los centros de gestión de las empresas ferroviarias y su interfaz con los administradores de infraestructuras.

- Los aspectos que pueden influir en la reducción de los precursores de accidentes cuya evolución está siendo más desfavorable (rebases de señal y precursores relacionados con el mantenimiento de la infraestructura).
- El liderazgo en el fomento de la cultura de la seguridad.
- La verificación del cumplimiento de las recomendaciones de seguridad emitidas por la CIAF.
- La verificación de que los Informes Anuales de Seguridad de los administradores cumplen con lo indicado en la normativa.

A partir de ese Plan de Acción anual, se establecieron programas y previsiones de supervisión a los diferentes agentes (empresas ferroviarias, administradores, entidades encargadas de mantenimiento, centros...), con la estimación de entidades que previsiblemente serían supervisadas y su motivación.

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

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

■ Supervisión sobre el sistema global

Durante el año 2023 se han realizado diversas actividades de supervisión sobre el sistema ferroviario nacional a nivel global, como, por ejemplo:

- Seguimiento periódico de la accidentalidad de la red, y elaboración de boletines internos con la información de las tendencias de los sucesos.

- Elaboración del **informe anual de la AESF**⁹ para su remisión a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, y revisión de los informes anuales de las entidades ferroviarias.
- Seguimiento del cumplimiento de las **recomendaciones de seguridad** emitidas por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios o con las denuncias recibidas sobre seguridad.

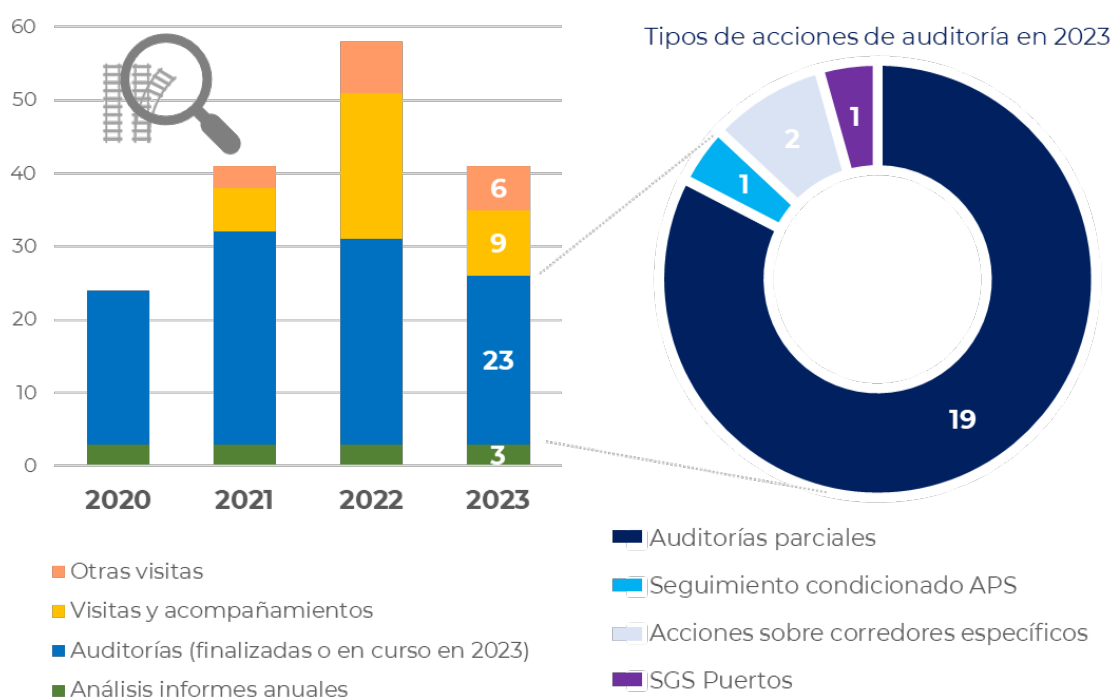
■ **Supervisión a los administradores de infraestructura**

Durante el año 2023 se han llevado a cabo actividades de supervisión de diversa índole:

- **Auditorías parciales** con diversos contenidos como:
 - la verificación de los procesos de sus sistemas de gestión de la seguridad,
 - el seguimiento de las recomendaciones del organismo de investigación de accidentes,
 - el seguimiento del condicionado de las puestas en servicio de líneas,
 - la revisión de corredores o puntos concretos de la infraestructura o
 - el análisis de los sistemas de gestión de los puertos con red ferroviaria.
- **Acciones in situ**, complementarias a dichas auditorías, así como visitas y acompañamientos a la infraestructura.
- **Análisis de los informes anuales de seguridad** de los administradores.

⁹ https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/ias_nsa_espana_2023.pdf

Acciones de supervisión sobre administradores de infraestructuras

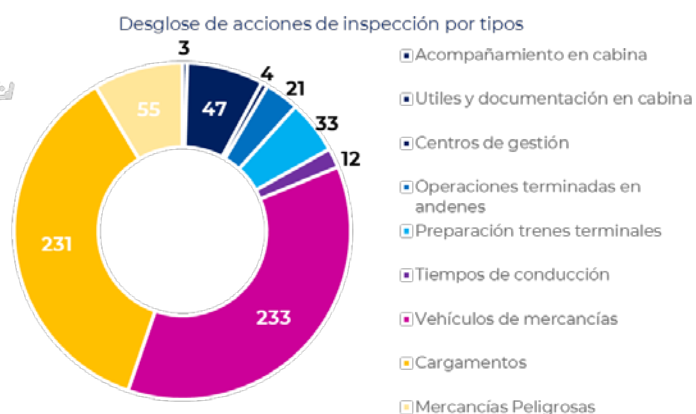
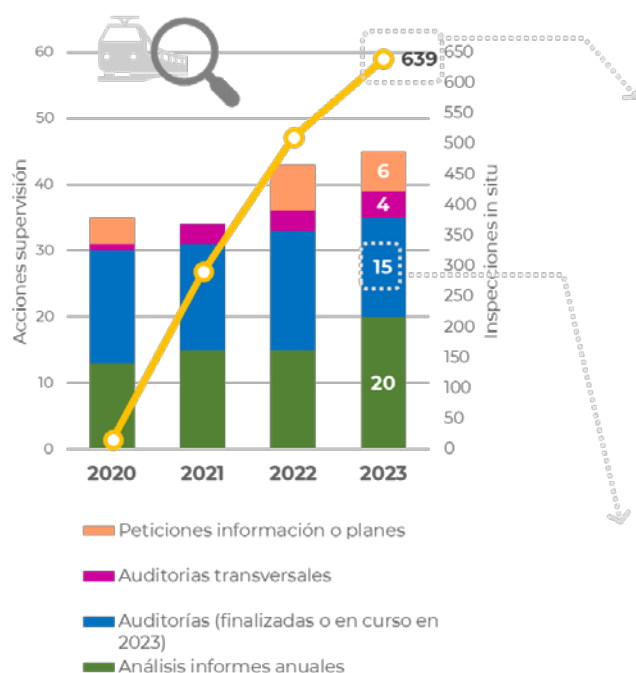


■ Supervisión a empresas ferroviarias

En relación con las empresas ferroviarias, durante 2023 se han finalizado o iniciado los siguientes tipos de acciones de supervisión:

- **Auditorías completas o parciales** de la aplicación de los sistemas de gestión de seguridad, incluyendo
 - Auditorías completas para la supervisión de la aplicación de los sistemas de gestión de seguridad de empresas ferroviarias.
 - Auditorías de seguimiento de acciones anteriores de supervisión y para verificar el cumplimiento de aspectos pendientes o mejorables detectados durante el proceso de evaluación para la emisión de los certificados de seguridad, ya sean independientes o dentro del marco del procedimiento de renovación del certificado de seguridad.
 - Auditorías específicas en el marco de ampliaciones o modificación del certificado de seguridad.
 - Auditorías de supervisión parcial a empresas ferroviarias individuales por circunstancias específicas.
- **Auditorías “transversales”** en las que, sobre un tema concreto, se hace un análisis de su aplicación en cada empresa y se obtiene una imagen global en el sector.
- **Inspecciones in situ** de diferentes aspectos: estado de los vehículos o de los cargamentos, operaciones previas de preparación del tren, operaciones terminadas en andenes, visibilidad en estaciones, dotación en cabina, entrevistas al personal para verificar el cumplimiento de tiempos de conducción y descanso... Precisamente en 2023 se observa el gran esfuerzo que está realizando la AESF en potenciar este tipo de actividades con un crecimiento mantenido en los últimos años.
- **Peticiones puntuales de información o planes de acción** a empresas como resultado de denuncias, sucesos...
- **Análisis de los informes anuales de seguridad** de las empresas ferroviarias.

Acciones de supervisión sobre empresas ferroviarias



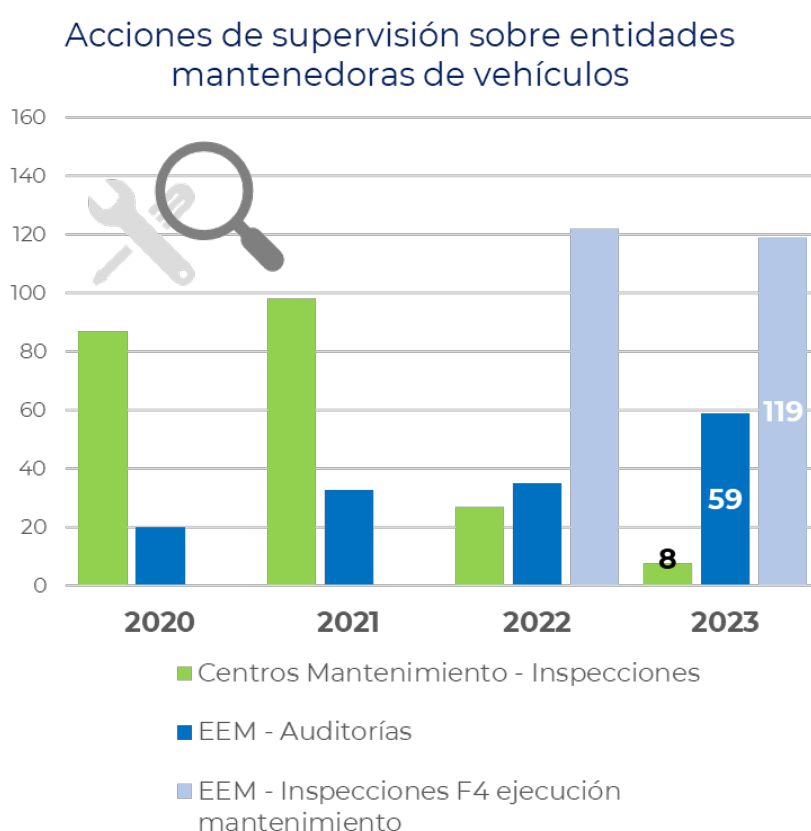
Tipos de acciones de auditoría en 2023



■ Supervisión a entidades relacionadas con el mantenimiento de material rodante

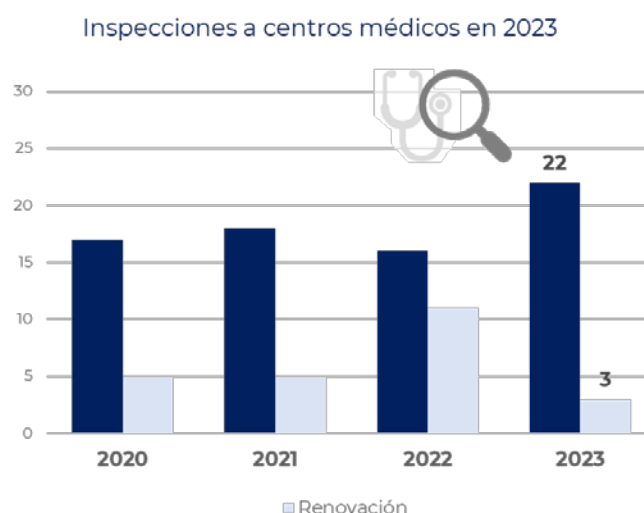
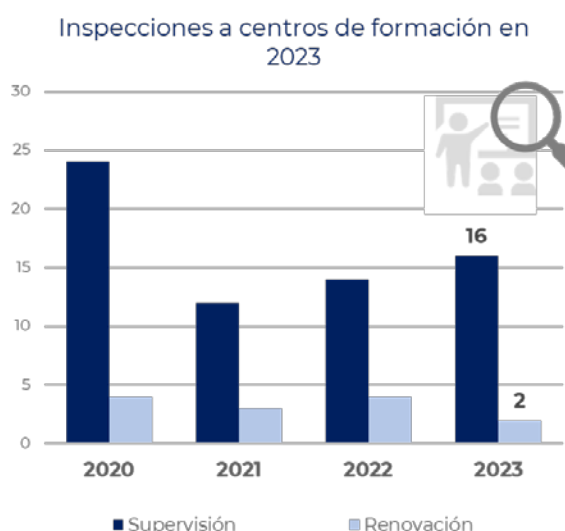
En la supervisión de las entidades involucradas en el mantenimiento de vehículos ferroviarios, 2023 destaca como el año en el que parece concluida la migración entre el anterior régimen nacional ([Orden FOM/233/2006](#)) y la actual de entidades certificadas según el [Reglamento de Ejecución \(UE\) 2019/779](#).

Por ello, en 2023 la actividad de inspección anual de los centros de mantenimiento es prácticamente residual, mientras se observa un crecimiento en las actividades de auditoría de entidades encargadas de mantenimiento.



■ Supervisión a centros relacionados con el personal ferroviario

Las inspecciones a los centros homologados de formación y de reconocimiento psicofísico de personal ferroviario se deben realizar anualmente en virtud de lo establecido en la [Orden FOM/2872/2010](#).



3.6 | Potestad sancionadora

La [Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario](#), establece la competencia de la AESF para imponer sanciones por las infracciones relativas a la seguridad del sistema ferroviario, las infracciones en materia de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril y las infracciones en relación con el dominio público ferroviario. También le corresponde la competencia para iniciar e instruir los procedimientos sancionadores, excepto en las infracciones relativas a la infraestructura y el dominio público en que la competencia de iniciación e instrucción corresponde a las delegaciones del Gobierno en las Comunidades Autónomas.

En el ejercicio 2023 han tenido entrada 753 expedientes sancionadores, de ellos, 688 son denuncias remitidas por ADIF y el resto, provienen de los Cuerpos de Seguridad, las Delegaciones del Gobierno y las propias actividades de supervisión de la AESF.

Del total de los expedientes recibidos en el año pasado o en años anteriores, se han concluido 740, con 514 sanciones impuestas.



Las infracciones que se repiten un mayor número de veces son las relacionadas con el cruce de vías, que tienen el carácter de leves, pero existe la preocupación de su repetición y el consiguiente peligro para la seguridad de los infractores y del tráfico ferroviario. Ante este tipo de infracciones parecen imprescindibles acciones de difusión y concienciación social, como el principal mecanismo a medio plazo para modificar las prácticas incorrectas de los usuarios de los entornos ferroviarios. Iniciativas como “Cruzar las vías” de la AESF, deben seguir planteándose para años sucesivos.

3.7 | La difusión y el retorno de experiencias

Durante 2023 se prosiguieron con las reuniones de la **Mesa de Intercambio de Experiencias**, con las dos jornadas anuales, que, además, de servir para la difusión de experiencias y novedades en materia de seguridad, se están convirtiendo en un punto de referencia y encuentro de todo el sector ferroviario nacional.



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



- Jornadas formativas con las empresas constructoras sobre autorización de vehículos auxiliares.
- Participación en RailLive 2023.
- Mesa Redonda sobre retos de captación de talento en el sector ferroviario en seguridad operacional, en cooperación con la Universidad Carlos III de Madrid.
- Participación en la II Jornada sobre Intermodalidad en la Logística de Aprovisionamiento, organizada por la Cátedra Transporte y Sociedad de la Universidad Politécnica de Valencia.

- Participación en la Segunda Jornada sobre reglamentación internacional del transporte de mercancías peligrosas, organizada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- Curso de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos (master) de la ETS ICCP Universidad Politécnica de Madrid.

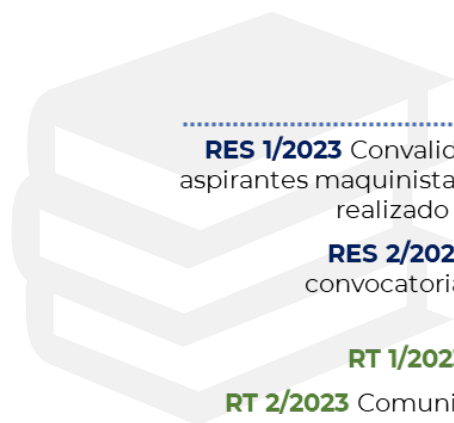


Como muestra del compromiso de la AESF con la formación, en julio de 2023 finalizó la segunda promoción del curso **“Especialista en seguridad operacional”** en la Universidad Carlos III de Madrid, pionero en España, organizado por la AESF, junto con Ineco, Adif y Renfe. En él, la AESF ha participado en la coordinación de los programas, en el diseño del curso y en impartición de algunos módulos. En octubre de 2023, se inició la tercera edición de este curso.

También en 2023 se celebró la primera edición del curso de **“Especialización en Control, Mando y Señalización Ferroviarias”**, impartido por la Universidad Politécnica de Madrid con la colaboración de Adif, Adif-Alta Velocidad, Cedex, Ineco y Metro de Madrid.

Uno de los elementos principales para conseguir la labor de difusión de la AESF es a través de **sus diferentes publicaciones**: resoluciones, recomendaciones técnicas, guías... 2023 ha sido un año de intensa producción que se resume en el gráfico de la página siguiente.

Por último, sigue a pleno funcionamiento el **buzón de avisos normativos**, que se está consolidando como uno de los sistemas más relevantes para obtener información sobre publicaciones y novedades normativas ferroviarias en el sector nacional, con más de 1.000 abonados a ese servicio.



RES 1/2023 Convalidación cursos aspirantes maquinistas que ya han realizado curso previo.

RES 2/2023 Calendario convocatorias exámenes maquinistas

RT 1/2023 Uso silbato

RT 2/2023 Comunicaciones del maquinista en accidentes

RT 3/2023 Retorno a la circulación vehículos apartados

RT 4/2023 Gestión del riesgo operación nuevos vehículos

GUÍA solicitud de licencia de empresa ferroviaria

GUÍA homologación centros médicos

RT 5/2023 Medidas prevención rebases señales salida

F-RCF-03/2023 Traslado vehículos sin sistema protección

RT 7/2023 Operaciones de mantenimiento con afección sobre frenado

RT 8/2023 Competencias personal mantenimiento

NT 01/2023 Carga por eje ETH MRA

F-RCF-05/2023 Pruebas frenado

RES 8/2023 Prórroga de diferentes grupos trabajo (normativa ancho métrico, revisión ETI, aplicación del hidrógeno)

RES 9/2023 Creación grupo trabajo detectores cajas calientes

NT 02/2023 Gálidos uniformes

F-RCF-06/2023 Señales "P"

F-MPF-01/2023 Trastornos mentales

F-RCF-01/2023 Condiciones marcha especiales

RES 3/2023 ETC Tren Tierra versión 1.1 [ETC TT]

RES 4/2023 Actualización referencias normativas IF MR ALC-20

RES 5/2023 Actualización requisitos normativos ASFA ancho métrico

F-RCF-02/2023 Modificación itinerarios

RT 6/2023 Recopilación información rebases señal

GUÍA solicitud autorizaciones provisional circulación

F-RCF-04/2023 Anuncio parada señales retroceso

RES 6/2023 Medios aceptables conformidad ETH Material Auxiliar

F-RCF-06/2018 v2 Trenes prueba

RES 7/2023 Convalidación formación títulos habilitantes

RT 9/2023 Comunicación reconocimientos psicofísicos

3.8 | La actividad internacional

En 2023, **la participación y asistencia en grupos de trabajo y reuniones internacionales** ha sido abundante, la mayoría de ellos organizados por la Comisión Europea y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea. Así, se ha participado, por ejemplo, en reuniones de:

- Grupos de expertos del RID en la OTIF
- Comité "RISC" de la Comisión Europea
- Grupo de expertos de la Comisión Europea de aplicación del Cuarto Paquete Ferroviario.
- Nuevos "advisory groups" de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea
- Red "NSA Network" de autoridades nacionales y sus subgrupos
- Grupos de trabajo abiertos a la participación de las autoridades nacionales (desarrollo de nuevos métodos comunes de seguridad, revisión de las ETI, etc) de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.
- Asistencia a los representantes españoles en otros grupos de trabajo como los comités de gestión y ejecutivos de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

Otro aspecto que ha supuesto una gran actividad internacional para la AESF en 2023 ha sido el relacionado con **los tráficos fronterizos**:

- En 2023 se produjo la firma del **acuerdo de secciones fronterizas** con la autoridad portuguesa **IMT** y española AESF, que complementa el ya existente sobre supervisión.
- Con Francia, se trabajó en la aplicación del acuerdo de supervisión y secciones fronterizas.
- Independientemente del estado de dichos acuerdos, entre las tres



Inspección conjunta  
Frontera España-Portugal

autoridades se establecieron múltiples reuniones de coordinación o incluso, acciones conjuntas de supervisión.

- La intención de diversas empresas nacionales, francesas o portuguesas en establecer **tráficos internacionales con afección a las secciones fronterizas** con Francia o Portugal ha requerido un importante esfuerzo de la AESF para facilitar la interoperabilidad de esos tráfico, adaptando los certificados de seguridad correspondientes, autorizando vehículos y, especialmente, buscando soluciones más eficientes a problemas planteados como el de los conocimientos idiomáticos del personal implicado.

3.9 | La AESF, ayudando al sector en la mejora de la seguridad

La posición estratégica de la AESF le permite colaborar con los actores del sistema ferroviario en el desarrollo de iniciativas que redunden en la mejora de la seguridad operacional y que requieran la coordinación y participación de diferentes agentes.

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

- Plan de Mejora de los Equipamientos de Seguridad
- Plan de Mejora de las Comunicaciones
- Plan de mejora de equipamientos en cruce entre andenes
- Despliegue de Asfa Digital
- Plan de despliegue de ERTMS
- Plan de implementación de detectores de caídas de objetos
- Plan de mejora de equipamientos en pasos a nivel
- Plan de adecuación de cerramientos existentes



Fomentando la aplicación del nuevo paquete de Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad

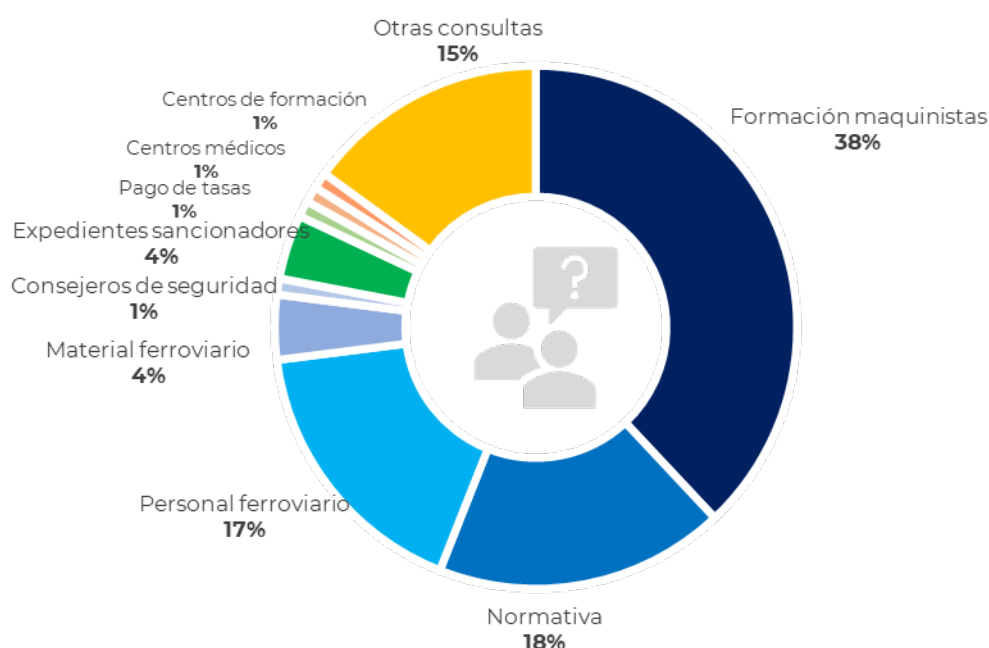
En 2023 se ha aprobado un nuevo paquete de Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad. Durante los primeros meses de este año, la AESF participó muy activamente en el proceso de negociación previa a su aprobación para defender las particularidades del sector español.

Una vez publicadas estas normas, la labor de la AESF es de difusión de esta nueva normativa y realizar el seguimiento de su aplicación, así como impulsar los cambios normativos para adecuar el marco nacional.

3.10 | Atención a los ciudadanos y las organizaciones del sector

Una actividad continua de la AESF es atender las consultas del sector, ya sea a través de consultas directas, reuniones u otros cauces más establecidos. Solo a través del Buzón WEB de la AESF (uno de los múltiples cauces disponibles) se recibieron unas 600 consultas, con tiempos medios de respuesta de dos días.

Temas de las consultas al buzón de la AESF



3.11 | Los retos de futuro

Durante los próximos años, la actividad de la AESF se desarrollará en un contexto de cambio en el sector ferroviario:

- **Previsible crecimiento de los tráficos** como resultado de las políticas de fomento del sector ferroviario y de la entrada de nuevos operadores, que van a requerir mayor participación de la AESF en la supervisión y autorización de nuevos actores.
- **Puesta en marcha de nuevas tecnologías con soluciones innovadoras diferentes**, que requieren que la AESF sea capaz de responder a la demanda del sector de regular y, en su caso, autorizar estas innovaciones, sin que los procesos de homologación y demostración de seguridad supongan una barrera al avance tecnológico.
- **Digitalización del ferrocarril**. La AESF no puede quedarse atrás y deberá prepararse para dar respuesta a nuevas necesidades y a aprovechar las posibilidades que las nuevas tecnologías pueden suponer en el futuro de sus actividades.
- **Proceso de relevo generacional** en el que está inmerso el sector desde unos años atrás. Un elevado número de profesionales se están incorporando sin experiencia previa, por lo que las necesidades de supervisión del factor humano se van a ver acrecentadas. La AESF deberá ayudar al sector en la formación de nuevos profesionales sobre seguridad operacional, incluso con perfiles apenas existentes en la actualidad, colaborando en todos los ámbitos.
- **Mayor exigencia social de mejores niveles de seguridad**. En los próximos años, la AESF debe abrirse aún más a actividades hacia la ciudadanía, fomentando la cultura de la seguridad sobre el ferrocarril en la sociedad.
- **Nuevos enfoques** para seguir avanzando en la mejora de la seguridad operacional, como el de **cultura de la seguridad o los factores humanos organizativos**. La AESF debe proseguir con su papel difusor y de referencia en estos campos para facilitar su incorporación a todas las entidades del sector.
- A nivel interno, para poder adaptarse adecuadamente al contexto, en los próximos años la AESF debe **consolidar su estructura y aumentar sus recursos**, incorporando nuevos profesionales, reduciendo la rotación del personal y procediendo al relevo generacional de su plantilla.



4

El funcionamiento interno de la AESF.

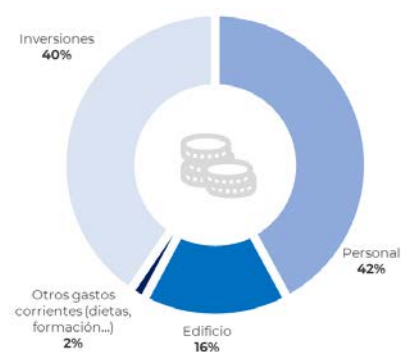
4.1 | Actividad económica de la AESF

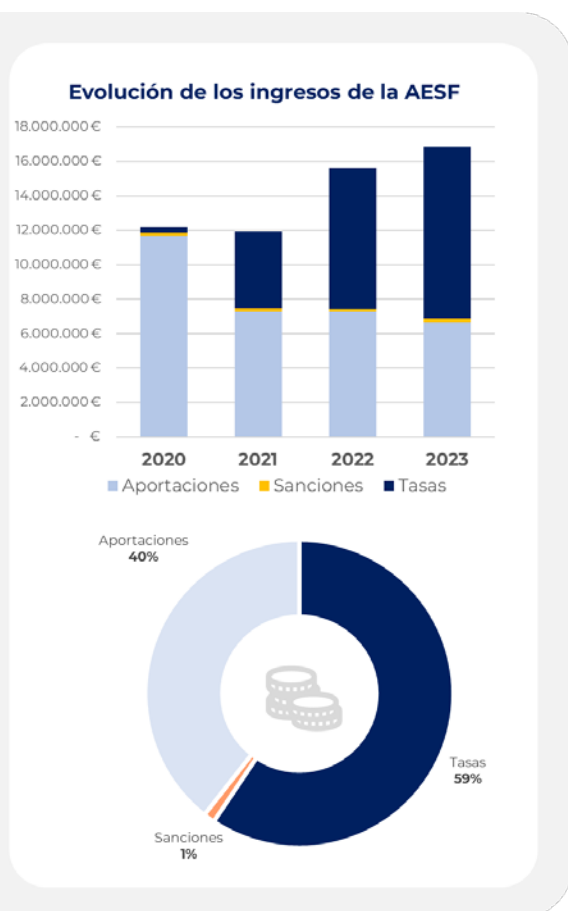
La AESF aplica, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 121 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, los principios contables públicos establecidos en el artículo 122 de citada ley, así como el desarrollo de los principios y normas establecidas en el Plan General de Contabilidad Pública, estando obligada a la formulación de sus cuentas anuales de acuerdo con lo previsto en los artículos 127 y siguientes de dicha norma.

El presupuesto de la AESF para el ejercicio 2023 ascendió a unos **16,5 millones de euros**, manteniendo su tendencia creciente.

La mayor parte del presupuesto está destinado a las **retribuciones de su personal** (casi 7 millones de euros en 2023), así como al abono de todos **aquellos gastos necesarios para el ejercicio de las competencias que le son propias**, tales como desplazamientos interiores o internacionales, formación del personal, etc. (0,3 M€ en 2023)

Evolución del presupuesto de la AESF





Igualmente, la AESF debe afrontar todos los **gastos de mantenimiento del edificio** en el que está situada su sede, así como todos aquellos gastos de carácter instrumental necesarios para que el personal pueda realizar sus funciones (2,6 millones de euros en 2023).

Otra parte importante del presupuesto de la AESF está destinada a la **celebración de contratos y de encargos a medios propios de la Administración para la realización de actividades de soporte** y apoyo al ejercicio de sus competencias en materia de seguridad, interoperabilidad y supervisión (unos 6,7 millones de euros en 2022).

En cuanto a sus **ingresos**, lo más significativo es el incremento progresivo que se está produciendo en el porcentaje de cobertura de las actividades de la AESF a través de **tasas**, alcanzándose en 2023 casi un 60 %. Ello es consecuencia de la regularización en el cobro de la tasa de seguridad ferroviaria, aumentando de forma significativa su importe, al haberse incrementado las circulaciones de las empresas ferroviarias en los últimos años.

4.2 | La estrategia de personal de la AESF

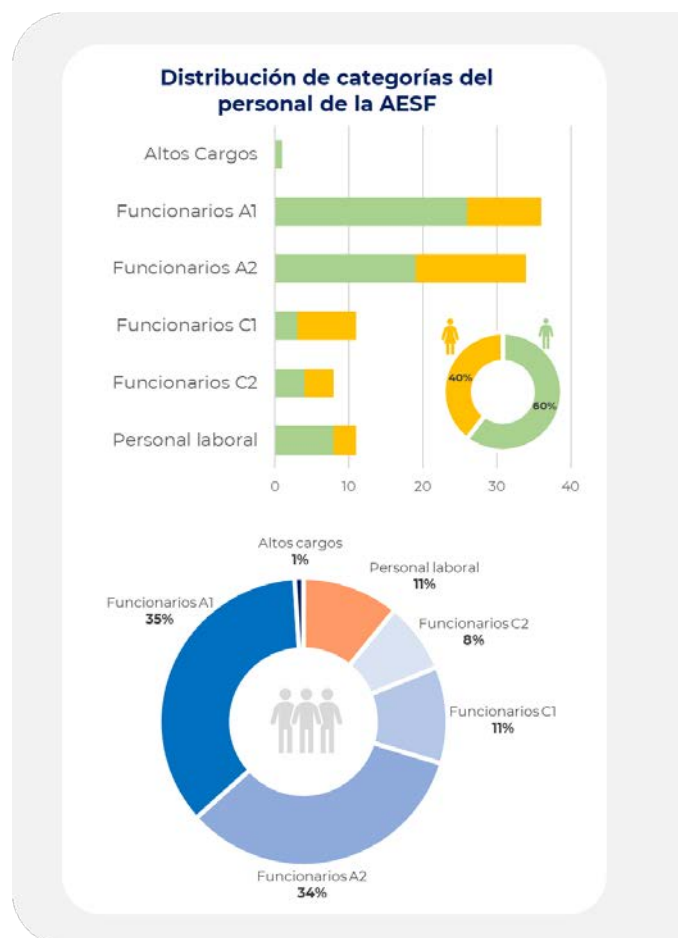
La plantilla de la AESF a final de 2023 era de **101 personas**. De ellos hay un alto cargo, 90 funcionarios y 11 contratados en régimen laboral.

Esto supone que la plantilla se mantuvo estable respecto al año anterior (que finalizó con 104 personas). A pesar de que hubo un número importante de entradas (aproximadamente una decena de personas), el balance fue ligeramente negativo, por lo que no se pudo lograr el objetivo de ir completando los puestos vacantes de la estructura. Los efectos de las jubilaciones o las peticiones de traslado a otros centros o provincias siguen compensando negativamente la incorporación de nuevo personal.

En materia de personal, **los retos principales de la AESF** siguen siendo cubrir los puestos de trabajo vacantes, incluyendo los perfiles más especializados, asegurar el relevo generacional y fidelizar el personal que ya presta servicio en la Agencia.

Para ello, **durante 2023 se han realizado las siguientes iniciativas** para dar cumplimiento a la estrategia de personal aprobada por la AESF:

- Se han aprobado varias modificaciones de la RPT de la AESF que están suponiendo la creación de nuevos puestos para fortalecer las estructuras, conforme a los objetivos de la “Estrategia de personal y recursos humanos de la AESF”, que fue presentada a los organismos encargados de su tramitación.
- Se llevaron a cabo, con Tribunales constituidos principalmente por la AESF, los procesos selectivos de la Escala Superior de Especialistas en Transporte, Infraestructuras y Seguridad de los Organismos Autónomos y las Agencias Estatales del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, especialidad Seguridad e Interoperabilidad Ferroviaria, y de la Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- En cuanto al personal laboral, se está tramitando la incorporación de maquinistas, esenciales para la actividad de la AESF.
- A nivel interno, se están sentando las bases para el desarrollo de un sistema de gestión de cualificaciones de la AESF.



4.3 | Construyendo el sistema de gestión

Durante 2023, la AESF prosiguió con el desarrollo progresivo de su sistema de gestión emitiendo documentos sobre sus procesos internos. En este periodo se emitieron los siguientes:

- **Nuevos documentos:**

- O-02.02-03-PE-v01 Participación de la AESF en los procesos de autorización de tipo y de puesta en el mercado de vehículos ferroviarios en los que la entidad responsable de la autorización no sea la AESF.
- O-02.02-04-PE-v01 Intercambios de información en la AESF tras procesos de autorización de vehículos.
- O-02.02-05-GU-01 Guía sobre el proceso para la solicitud y obtención de autorización provisional de circulación. (v01)
- O-02.03-01-PG-v01 Puesta en servicio de líneas, tramos, estaciones y terminales y entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos.
- O-02.03-03-PE-v01 Tramitación de solicitudes de autorización de puesta en servicio de líneas, tramos, estaciones y terminales y de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos.
- O-02.03-04-PE-v01 Tramitación de solicitudes de no aplicación de especificaciones técnicas de interoperabilidad y de disconformidad con las normas nacionales para subsistemas estructurales fijos.
- O-03.06-01-GU-01 Guía para la homologación de centros de reconocimiento psicofísico de personal ferroviario. (v01)
- O-05.01-01-GU-01 Guía para la solicitud de licencia de empresa ferroviaria. (v01)
- S-07.02-01-PE-v01 Licitación de contratos de servicios y suministros por procedimiento abierto.
- S-07.02-02-PE-v01 Contratos menores.
- S-07.02-03-PE-v01 Contratación de servicios y adquisición de suministros declarados de adquisición centralizada.

- **Actualización de documentos:**

- O-02.03-02-PE-v02 Tramitación de comunicaciones previas para subsistemas estructurales fijos.
- O-06.02-05-PE-v02 Supervisión de entidades encargadas del mantenimiento y funciones de mantenimiento de vehículos ferroviarios.