



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

# Informe general de actividad

# 2024



10 AÑOS

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

# Informe general de actividad 2024

Aprobado por el Consejo rector de la AESF el 19 de mayo de 2025

**Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria**  
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

NIPO: 196-25-084-8

# Índice

<b>La AESF, autoridad nacional de seguridad ferroviaria.....</b>	<b>1</b>
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
<b>El contexto ferroviario en 2024 .....</b>	<b>7</b>
2.1   El mercado ferroviario y la actividad de la AESF .....	7
2.2   Las políticas ferroviarias en materia de seguridad.....	9
<b>Las actividades de la AESF .....</b>	<b>11</b>
3.1   El trabajo en la AESF en 2024.....	11
3.2   Principales eventos y actividades en 2024 .....	12
3.3   Actividades de fomento normativo .....	13
3.4   Actividades de emisiones de autorizaciones y certificados.....	14
3.5   La supervisión.....	21
3.6   Potestad sancionadora .....	29
3.7   La difusión y el retorno de experiencias.....	30
3.8   La actividad internacional .....	34
3.9   La AESF, ayudando al sector en la mejora de la seguridad. ....	37
3.10   Atención a los ciudadanos y las organizaciones del sector.....	37
3.11   Los retos de futuro.....	38
<b>El funcionamiento interno de la AESF. ....</b>	<b>41</b>
4.1   Actividad económica de la AESF .....	41
4.2   La estrategia de personal de la AESF.....	42
4.3   Construyendo el sistema de gestión. ....	44



# 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](http://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 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**

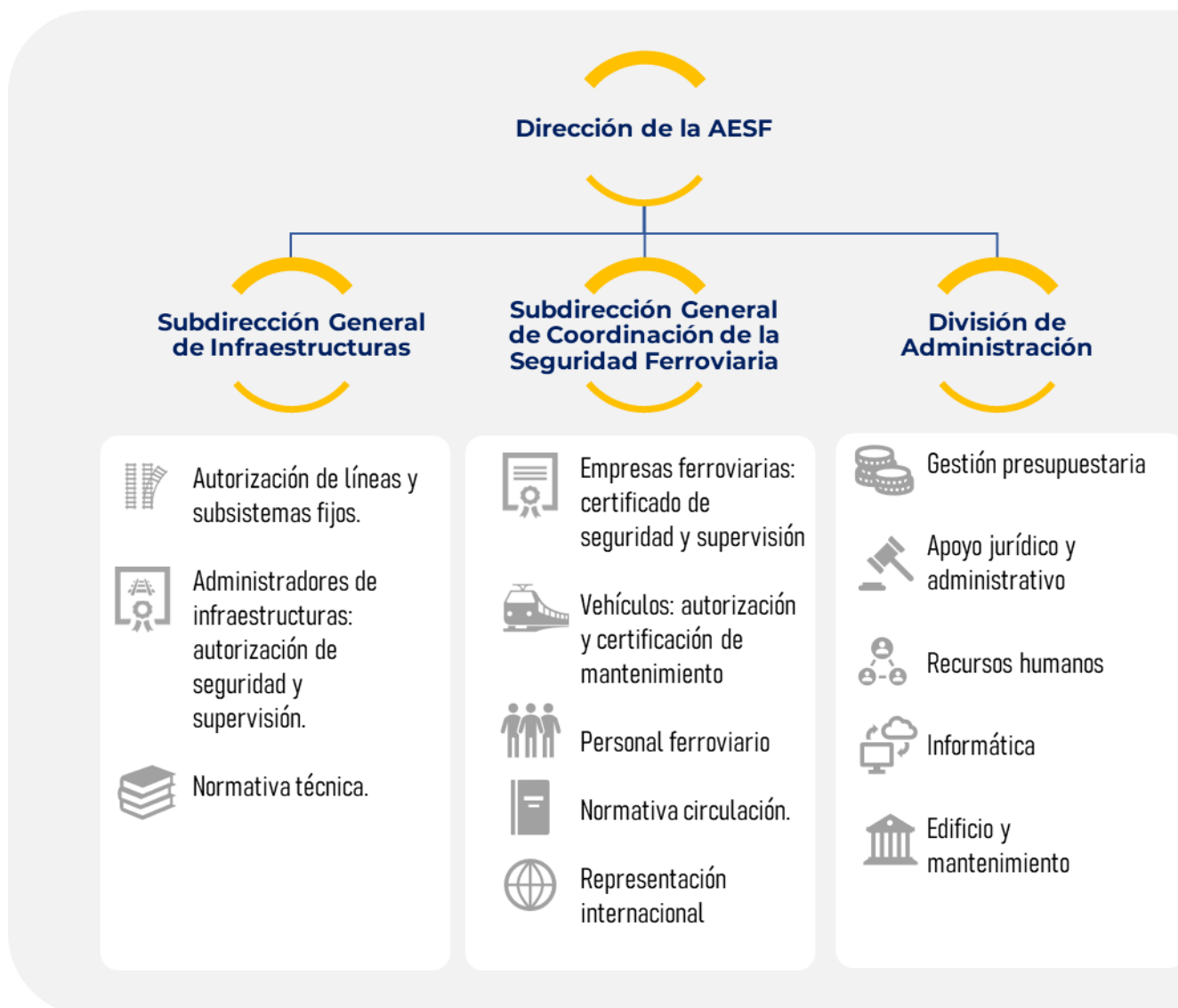
Es la encargada del ejercicio de las funciones relacionadas con la emisión de certificados de seguridad de empresas ferroviarias y su posterior supervisión, así como con todo lo relacionado con material rodante y su mantenimiento, el personal ferroviario y sus centros asociados y la normativa reglamentaria 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 2024-2026 se recogen en el **Plan de Acción Plurianual 2024-2026**<sup>1</sup>. Este plan se particularizó para 2024 en el **Plan de Acción 2024**<sup>2</sup>.



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

<sup>1</sup> [https://www.seguridadferroviaria.es/recursos\\_aesf/plan\\_plurianual\\_2024-2026.pdf](https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/plan_plurianual_2024-2026.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.seguridadferroviaria.es/recursos\\_aesf/plan\\_accion\\_2024.pdf](https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/plan_accion_2024.pdf)

- **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



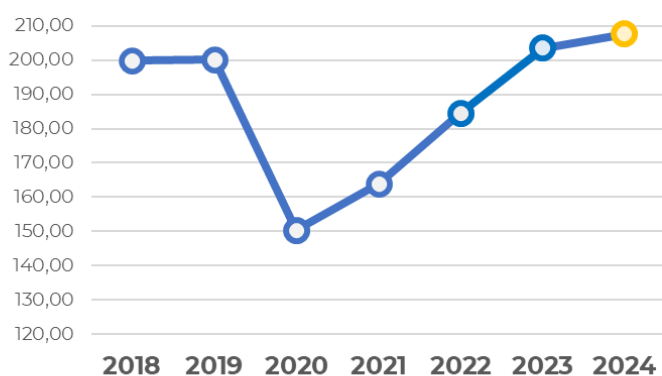
# 2

## El contexto ferroviario en 2024

### 2.1 | El mercado ferroviario y la actividad de la AESF

Los tráficos ferroviarios durante 2024 se caracterizan por **consolidar el crecimiento importante** que se viene produciendo en los últimos años. Los tráficos en 2024 son los máximos de la serie histórica, superando incluso los anteriores a la pandemia de 2020.

**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 de larga distancia, ya que en 2024 sigue el crecimiento del mercado liberalizado en alta velocidad, ampliando los nuevos operadores progresivamente su oferta de servicios a nuevos corredores y ciudades.

Por el contrario, en el caso de los tráficos de mercancías, se observa un crecimiento del porcentaje de los tráficos realizados por las empresas privadas, que adquieren un mayor

peso en el reparto modal, pero no un crecimiento del total del tráfico ferroviario en relación con otros modos de transporte.

Este aumento de los tráficos ha coincidido en un año en el que la inversión en obras ferroviarias ha sido de más de 5600 millones de euros, incluyendo tanto la ejecución de nuevas líneas como un volumen muy importante para la conservación y modernización de las líneas convencionales. Por tanto, buena parte de esas actuaciones se han tenido que realizar en líneas en servicio, simultaneándose con tráficos, lo que supone una mayor dificultad en la ejecución y una necesidad de mayor vigilancia para evitar incidencias.

También hay que destacar que estos crecimientos de tráficos se han producido a pesar de que a lo largo de 2024 se dieron algunos eventos que tuvieron impactos sensibles sobre los tráficos ferroviarios, como todas las afecciones derivadas de la DANA ocurrida en octubre con gravísimas consecuencias o por el descarrilamiento en el túnel Chamartín-Atocha.

Todo este contexto tiene su reflejo lógico en la actividad de la AESF, que tiene que crecer acompasadamente con el sector para dar respuesta a sus demandas y vigilar que no se producen degradaciones de la seguridad operacional.



## 2.2 | Las políticas ferroviarias en materia de seguridad

En 2024 se da un paso más hacia contar con un documento de planificación estratégica en materia de seguridad operacional, que pueda establecer las prioridades, ámbitos de actuación y posibles acciones de todos los agentes del sector. Ese documento es el **Plan Anual de Seguridad Operacional Ferroviaria (PASOF)**, cuyas bases legales se aprobaron este año, a través de la [Orden TRM/975/2024, de 10 de septiembre, para la elaboración del Plan Anual de Seguridad Operacional Ferroviaria](#). Con la aprobación de esta orden se daba cumplimiento a la previsión del artículo 9 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias y se va terminando de configurar una arquitectura de documentos que se ha ido desarrollando en los últimos años:

- Durante 2020, el MITMA presentó su **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**<sup>3</sup>, 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**<sup>4</sup> 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”**.

<sup>3</sup> <https://esmovilidad.mitma.es/>

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

**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.

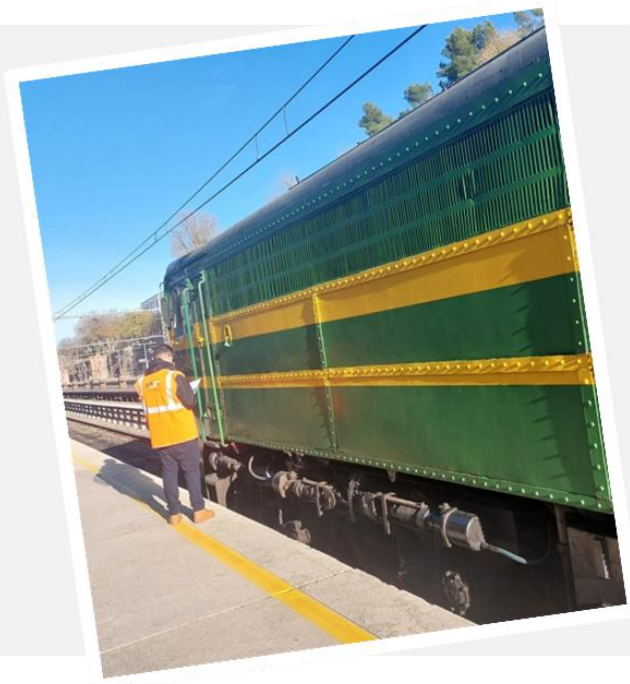
Estos principios servirán de base para el desarrollo del PASOF, cuyos trabajos de redacción se iniciaron en 2025, contando con las propuestas y aportaciones de todas las entidades del sector.



# 3

## Las actividades de la AESF

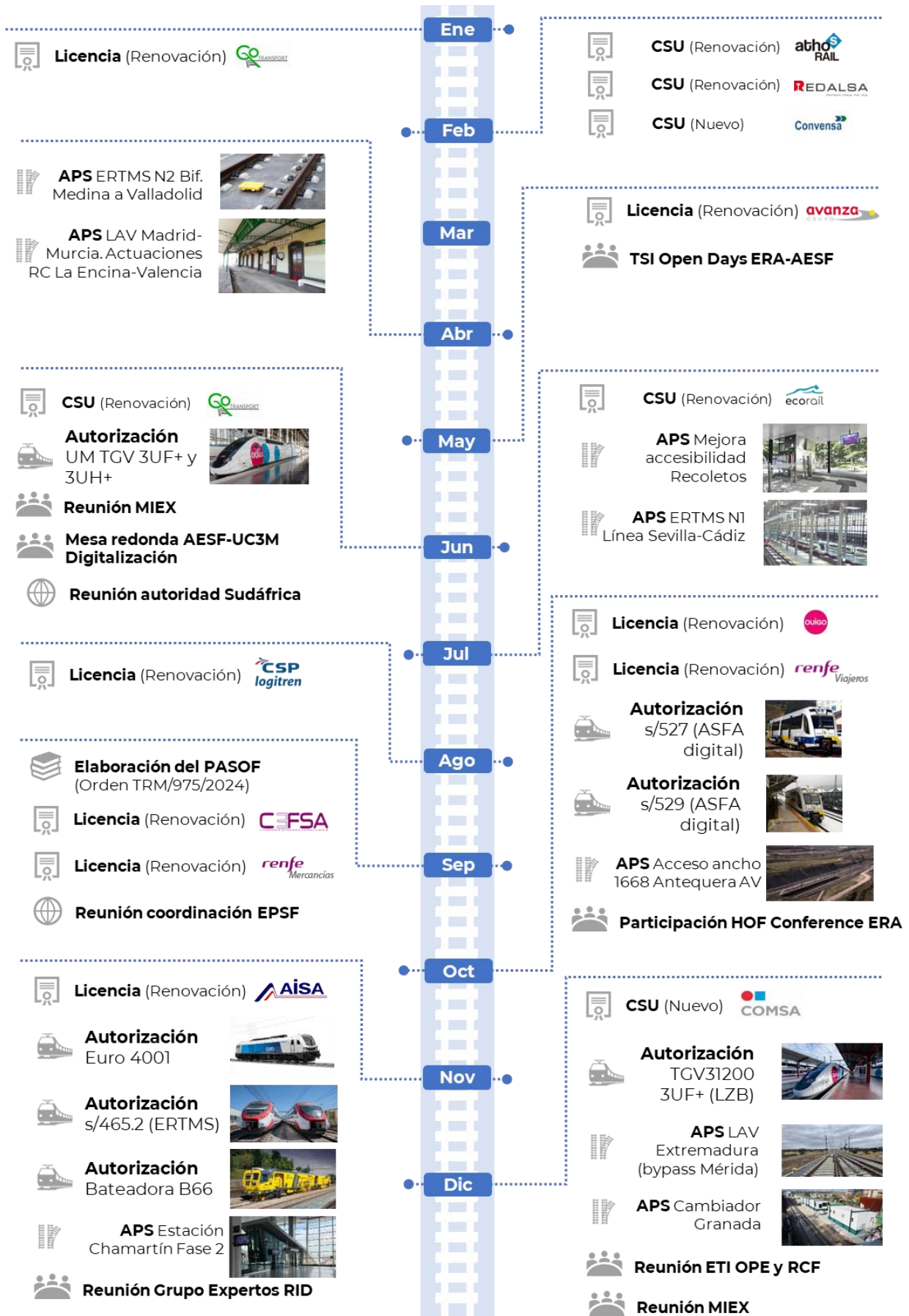
### 3.1 | El trabajo en la AESF en 2024



La actividad de la AESF durante 2024 ha mantenido niveles similares a los de los últimos años, con una presencia *in situ* de su personal cada vez mayor y añadiendo paulatinamente campos nuevos de actividad a los ya numerosos que viene desempeñando y que se reflejan en su plan de acción.

No obstante, en ocasiones el ritmo de algunas de estas acciones queda condicionado por la evolución en materia de recursos humanos de la AESF, ya que no siempre la incorporación de personal para completar la estructura está acompasada a la carga de trabajo real.

## 3.2 | Principales eventos y actividades en 2024



### 3.3 | Actividades de fomento normativo

- A propuesta de la AESF se ha aprobado la Orden TRM/975/2024, de 10 de septiembre, para la elaboración del **Plan Anual de Seguridad Operacional Ferroviaria**.
- Para su adaptación a la Especificación Técnica de Interoperabilidad, se avanzó en una propuesta de modificación del **Reglamento de Circulación Ferroviaria**<sup>5</sup>.
- Se ha seguido avanzando en el desarrollo y tramitación de un marco legal y técnico para **la circulación de vehículos históricos** por la Red Ferroviaria de Interés General.
- Durante el cuarto trimestre del año se ha realizado la traducción del **RID**<sup>6</sup> **2025** al español. Esta versión se ha enviado a tramitar para su aprobación y publicación en el BOE durante el primer semestre de 2025.
- Además, durante 2024 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, la evaluación de andenes o al sistema ASFA. También se han constituido grupos para el seguimiento de las Instrucciones ferroviarias de energía e Infraestructura y la Instrucción ferroviaria de gálibos.

---

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril, Apéndice C del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980.

### 3.4 | Actividades de emisiones de autorizaciones y certificados

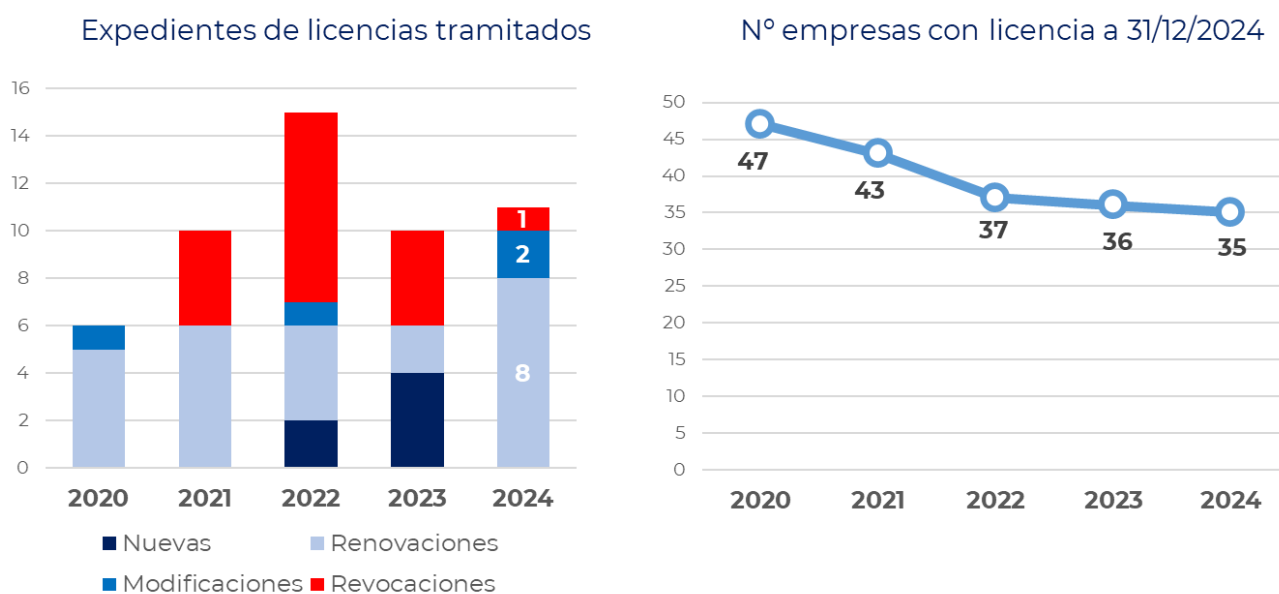
#### ■ Autorizaciones de seguridad de administradores de infraestructura

Durante el año 2024 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 2024 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.

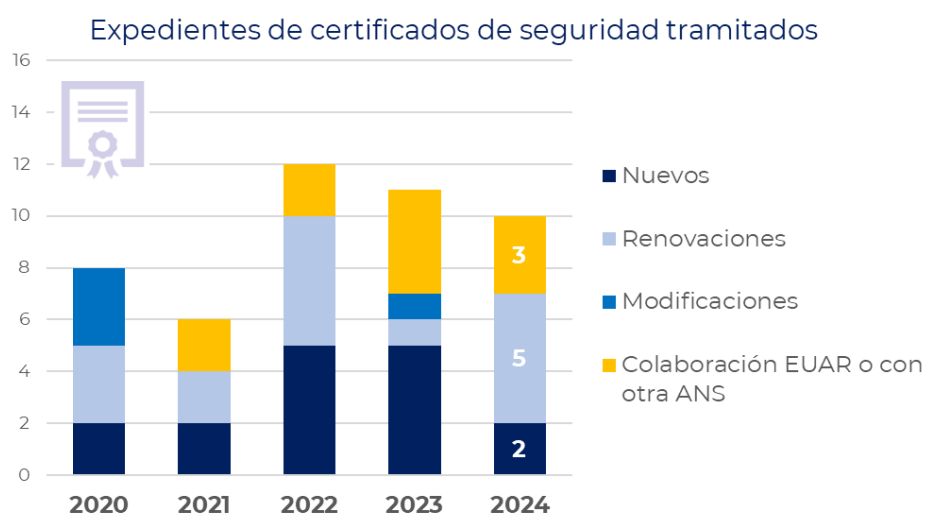


#### ■ Certificados de seguridad de empresas ferroviarias

En relación con los certificados de seguridad durante 2024 se observan varias tendencias:

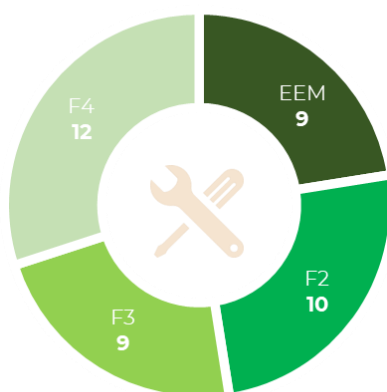
- En 2024 hay un número importante de renovaciones de certificados de seguridad.

- Se continúan incorporando empresas constructoras que solicitan certificado para el movimiento de sus trenes de trabajo y posicionamiento de vehículos y material, si bien ya en menor número tras el pico de años anteriores.
- Se mantiene significativo 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.

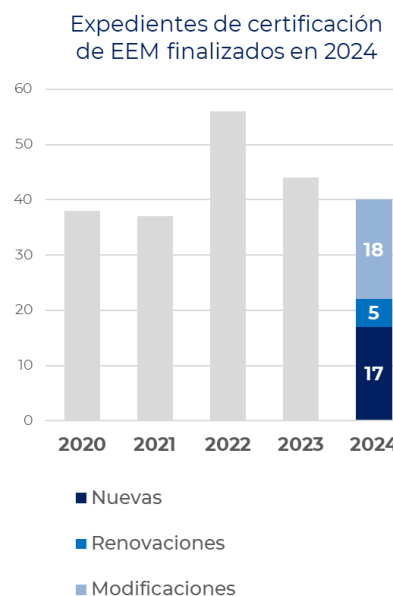


■ **Certificación de entidades encargadas de mantenimiento, según el nuevo Reglamento (UE) 2019/779**

Durante el año 2024 se han emitido 40 certificados de entidad encargada del mantenimiento o de funciones de mantenimiento delegables, correspondientes a 11 empresas.

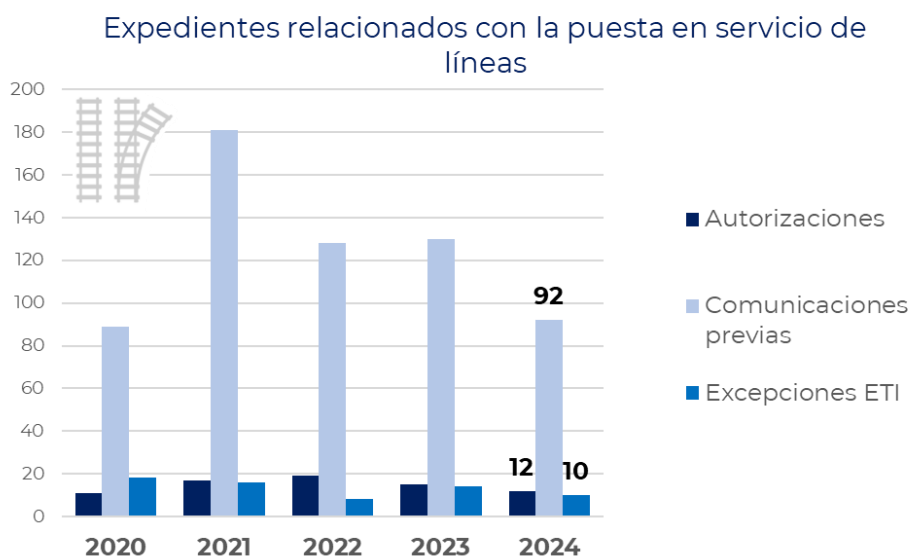


Tipos de expedientes tramitados en 2024



## ■ Autorización de puesta en servicio de líneas y conformidad con los cambios de las condiciones de explotación

Durante 2024 se han tramitado 12 autorizaciones de puesta en servicio de líneas, tramos de líneas y/o estaciones (APS) en la Red Ferroviaria de Interés General.



Entre ellas, se incluyen obras como:

- Desarrollo progresivo de la línea de Extremadura.
- Diferentes subfases parciales de desarrollo de nudos troncales de la red ferroviaria española, como las actuaciones en la parte de ancho internacional e la estación de Madrid-Chamartín Clara Campoamor, lo que ha permitido mejorar sensiblemente el servicio a los usuarios.
- Desarrollo de la instalación de la red ERTMS, como la instalación hasta Valladolid en la línea Madrid-Burgos o en la línea Sevilla-Cádiz.
- Mejora de otros equipamientos de seguridad (mejora de los CTC en diversas líneas de ancho métrico, BLAU en Xàtiva-Alcoi).
- Actuaciones de mejora en estaciones y de su accesibilidad (reapertura de Huércal-Viator como fase transitoria para la actuación de integración, mejora de accesibilidad en Bezana o en Madrid Recoletos).
- Obras que permite mejorar la interconexión entre las redes de los diferentes anchos (acceso en ancho ibérico a la estación de Antequera AV, cambiador de ancho en Granada)

### **Puestas en servicio de la AESF durante 2024**

- *Reapertura de la estación de Huércal-Viator para el servicio de viajeros*
- *Renovación y mantenimiento de los sistemas CTC de El Berrón, Santander y Bilbao de la red de ancho métrico*
- *ERTMS N2 Línea 080 Madrid Chamartín-Burgos. Tramo Hornillos-Valladolid Campo Grande*
- *Mejora de la accesibilidad de la estación de RAM de Bezana (Cantabria)*
- *LAV Madrid-Murcia. Tramo La Encina-Valencia. Fase 1: actuaciones en red convencional.*
- *Mejora de evacuación y accesibilidad estación Madrid-Recoletos*
- *ERTMS N1 Línea Sevilla-Cádiz*
- *Acceso en ancho convencional a la estación de Antequera AV. Línea 468 Bif. Las Maravillas-Antequera AV*
- *Estación Madrid-Chamartín. Actuaciones en ancho UIC. Fase 2.*
- *Línea 342 Xátiva-Alcoi. Fase 1: BLAU*
- *LAV Madrid-Extremadura-frontera portuguesa. Tramo Plasencia-Frontera Portuguesa. Fase V.2 (Bypass de Mérida).*
- *Línea 416 Moreda-Granada. Cambiador de ancho en Granada*

Como paso previo a la tramitación de expedientes de puesta en servicio, se han recibido y resuelto 92 comunicaciones previas de los administradores sobre actuaciones que, según los casos, pueden acabar en procesos de puesta en servicio en el futuro.

También, durante 2024, en los expedientes de puesta en servicio, se han tramitado o continuado la tramitación de 10 solicitudes de no aplicación de especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI).

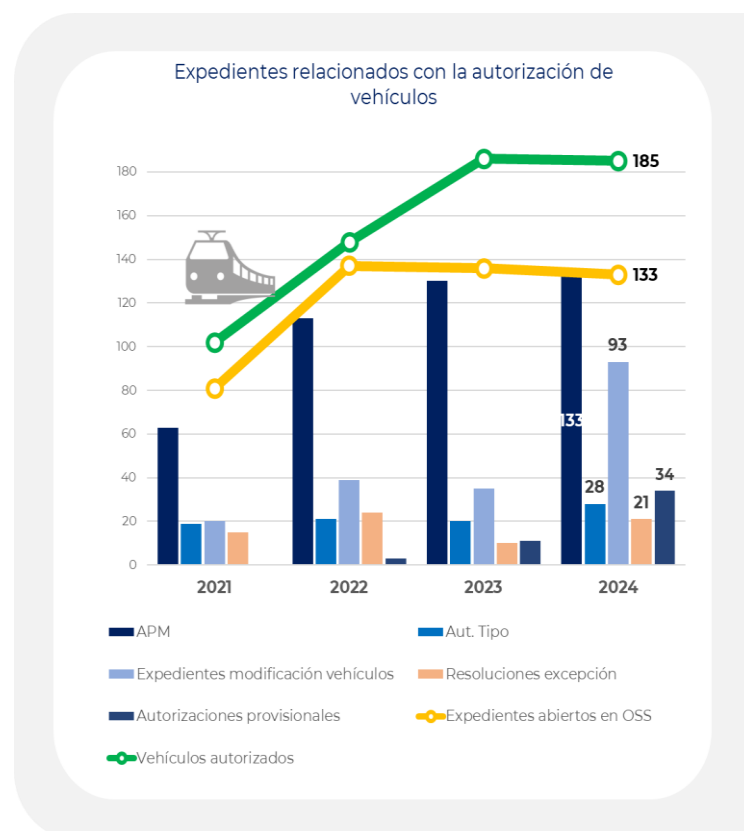
## ■ Autorización de vehículos y gestión de expedientes de modificación

En materia de autorización de vehículos, en 2024 **se mantiene un número similar de expedientes abiertos a los de los últimos años, tanto en número de expedientes iniciados, como en vehículos autorizados.**

Por otro lado, se **observa un considerable crecimiento en otros expedientes de vehículos**, como las notificaciones de modificaciones de vehículos, resoluciones de excepción o las solicitudes de autorizaciones provisionales de circulación para la realización de pruebas y ensayos.

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

- La importante renovación de la flota que se está produciendo en todas las compañías. Los múltiples proyectos en curso incrementan la necesidad de pruebas y ensayos, por lo que ha aumentado el número de autorizaciones de circulación tramitadas.
- La voluntad de los nuevos operadores de alta velocidad para operar en las distintas líneas de la RFIG, lo que requiere de nuevos trenes o la actualización de los modelos existentes para su explotación en dichas líneas.
- El incremento de inversión en mantenimiento y construcción de líneas, lo que supone mayores necesidades de material rodante auxiliar.
- Las campañas de actualización de la flota existente, con programas de mejora de equipos embarcados (ASFA, ERTMS...) o de focos, lo que ha supuesto un aumento de los expedientes de modificación.



Sin embargo, es previsible que no se haya alcanzado el pico de actividad y que en los próximos años siga creciendo en número de expedientes a tramitar, atendiendo a los proyectos que las operadoras y fabricantes ya han puesto de manifiesto a la AESF.

Durante el año 2024 se ha concedido autorización a un total de 28 nuevos tipos de vehículos, y a múltiples vehículos a través de los correspondientes expedientes de conformidad con el tipo. También se ha participado 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 2024, **algunos de los vehículos más singulares autorizados y puestos en el mercado sean los siguientes:**

- **Trenes de alta velocidad**, como los de la serie TGV31200 3UF+ para su circulación por las líneas con sistema de señalización LZB, que permitirán **aumentar** la oferta de servicios a los viajeros y contribuirá a la mejora de la competitividad del sector y con ello a la reducción del precio de los billetes.
- **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 y TGV31200 3UF+, tras la instalación de ERTMS nivel 2 y LZB respectivamente 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/269.4 y s/316 de ALSA, s/321 de TALLERES ALEGRÍA, s/321 de GUI-NOVART, s333 de CONVENSA, o las series s/310 [ancho 1668], s/310 [ancho 1435] y s/311 [ancho 1668] de ADIF.
- **Ampliación el parque de vehículos auxiliares** tras la autorización de numerosos vehículos, tanto bimodales, como dresinas, bateadoras, herbicidas, etc.
- **Ampliación de la flota de locomotoras**, mediante la autorización de locomotoras serie 337 de Stadler.

## ■ Cursos de formación de maquinistas y exámenes de maquinistas

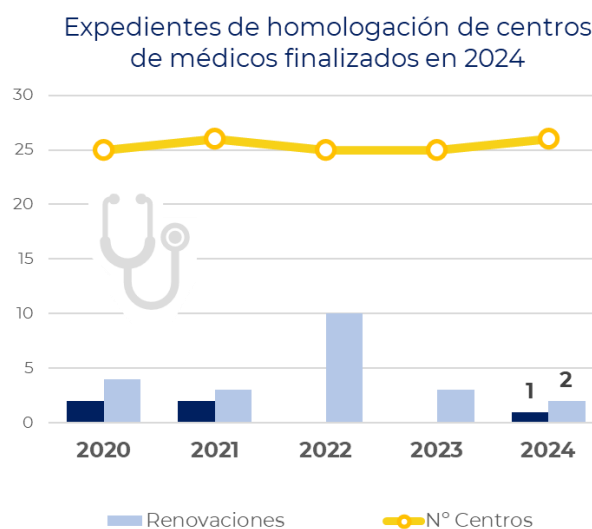
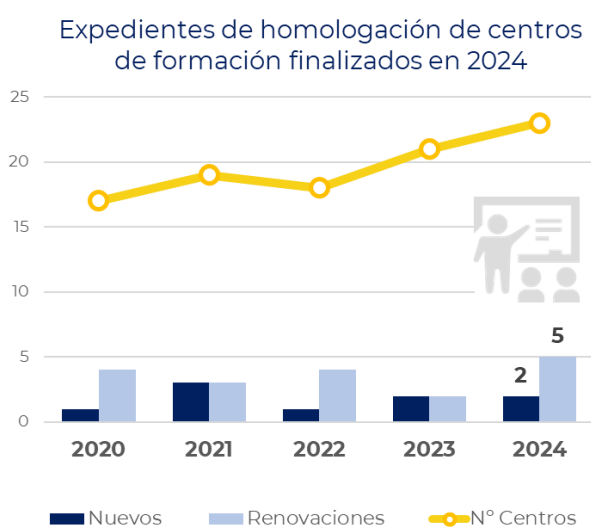
Después de un año 2023 en el que parecía apreciarse un cambio de tendencia y una menor cifra de aspirantes a maquinistas, en 2024 han vuelto a aumentar las cifras tanto de alumnos presentados a las convocatorias como de nuevos maquinistas. Se mantiene, por tanto, la alta demanda de maquinistas en el sector. Así, en ese año se autorizaron un total de 42 cursos de maquinistas, que comenzarían en 2024 y 2025, que supuso una oferta teórica formativa de 1259 (en este caso, sí se percibe un descenso de plazas ofertadas, lo que puede repercutir en cierto descenso en los próximos años en los alumnos presentados a convocatorias).

El número de alumnos que comenzaron su formación de maquinistas durante el año 2024 fue de 964, en 52 cursos que dieron comienzo ese año (de cursos autorizados a finales de 2023 y en 2024).

En 2024 se convocaron tres 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 web<sup>7</sup>. A partir de esa estrategia, el [Plan de acción 2024](#), teniendo en cuenta un enfoque a riesgos, marcó las **siguientes prioridades**:

- La comprobación de la correcta aplicación y efectividad de los procedimientos de los SGS, profundizando en su supervisión in situ.

<sup>7</sup> [https://www.seguridadferroviaria.es/recursos\\_aesf/estrategia\\_supervision\\_aesf\\_2021\\_v3\\_web.pdf](https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/estrategia_supervision_aesf_2021_v3_web.pdf)

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

- La aplicación de los protocolos de emergencias o de contingencias.
- La verificación de que las empresas llevan a cabo actividades de vigilancia interna efectivas (controles de consumo de alcohol y drogas, análisis de registradores...).
- Los aspectos que pueden influir en la reducción de los precursores de accidentes cuya evolución está siendo más desfavorable (rebases de señal o precursores relacionados con el mantenimiento de la infraestructura).
- El seguimiento de medidas técnicas relacionadas con algunos de los sucesos más destacados de los últimos meses: mantenimiento de los bloques de freno, incidencias en la catenaria, incendios, apertura de puertas, mantenimiento de elementos de la infraestructura...
- La realización de campañas de inspección sobre anomalías frecuentes detectadas en la inspección in situ de la AESF: defectos en la banda de rodadura, estado de zapatas de frenos, colocación de ganchos de tracción...
- El liderazgo en el fomento de la cultura de la seguridad.
- La verificación del cumplimiento de las recomendaciones de seguridad emitidas por la CIAF o de recomendaciones técnicas de la AESF.
- La verificación de que los informes anuales de los diferentes actores (empresas, administradores, entidades encargadas de mantenimiento...) 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 tráfico, 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 2024 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**<sup>8</sup> 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 2024 se han llevado a cabo actividades de supervisión de diversa índole:

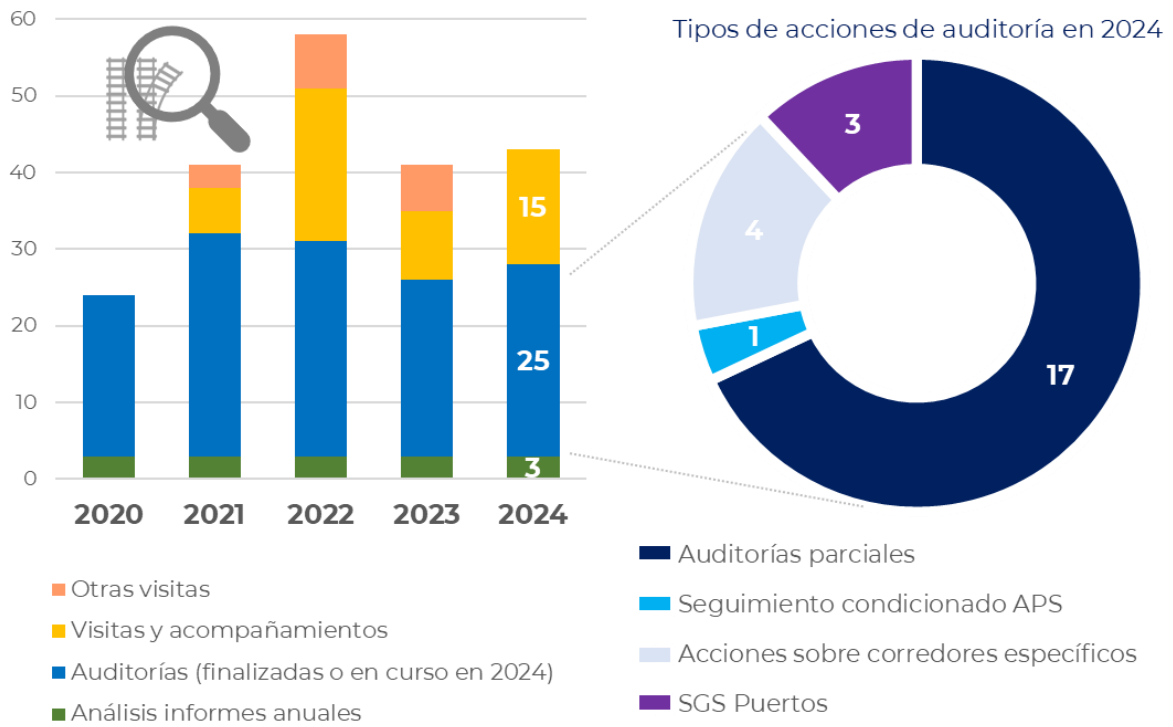
- **Auditorías parciales** con diversos contenidos como:
  - la verificación de los procesos de sus sistemas de gestión de la seguridad,
  - el seguimiento de las recomendaciones del organismo de investigación de accidentes,
  - el seguimiento del condicionado de las puestas en servicio de líneas,
  - la revisión de corredores o puntos concretos de la infraestructura o
  - el análisis de los sistemas de gestión de los puertos con red ferroviaria.

---

<sup>8</sup> [https://www.seguridadferroviaria.es/recursos\\_aesf/ias\\_nsa\\_espana\\_2024.pdf](https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/ias_nsa_espana_2024.pdf)

- **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.

### Acciones de supervisión sobre administradores de infraestructuras

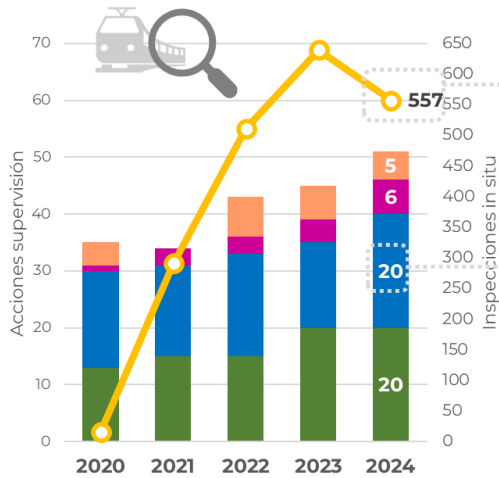


## ▪ **Supervisión a empresas ferroviarias**

En relación con las empresas ferroviarias, durante 2024 se han finalizado o iniciado los siguientes tipos de acciones de supervisión:

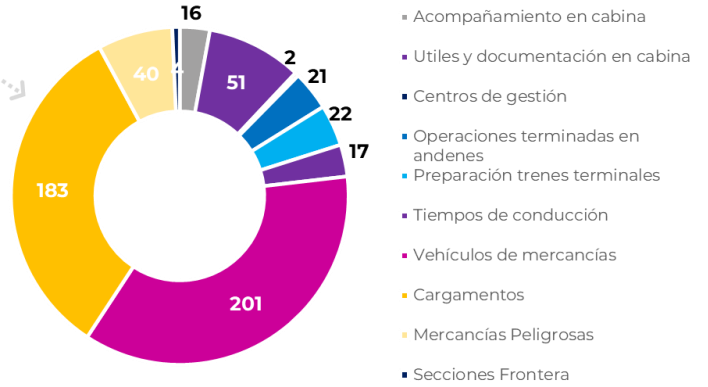
- **Auditorías completas o parciales** de la aplicación de los sistemas de gestión de seguridad, incluyendo
  - Auditorías completas para la supervisión de la aplicación de los sistemas de gestión de seguridad de empresas ferroviarias.
  - Auditorías de seguimiento de acciones anteriores de supervisión 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...
- **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

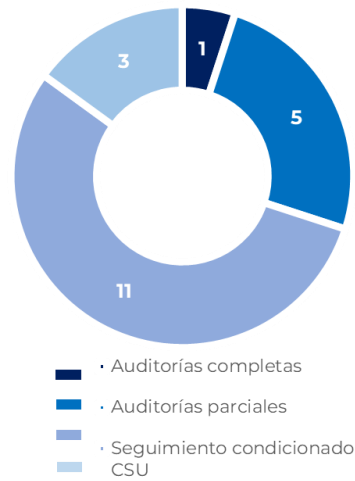


- Peticiones información o planes
- Auditorías transversales
- Auditorías (finalizadas o en curso en 2024)
- Análisis informes anuales

Desglose de acciones de inspección por tipos



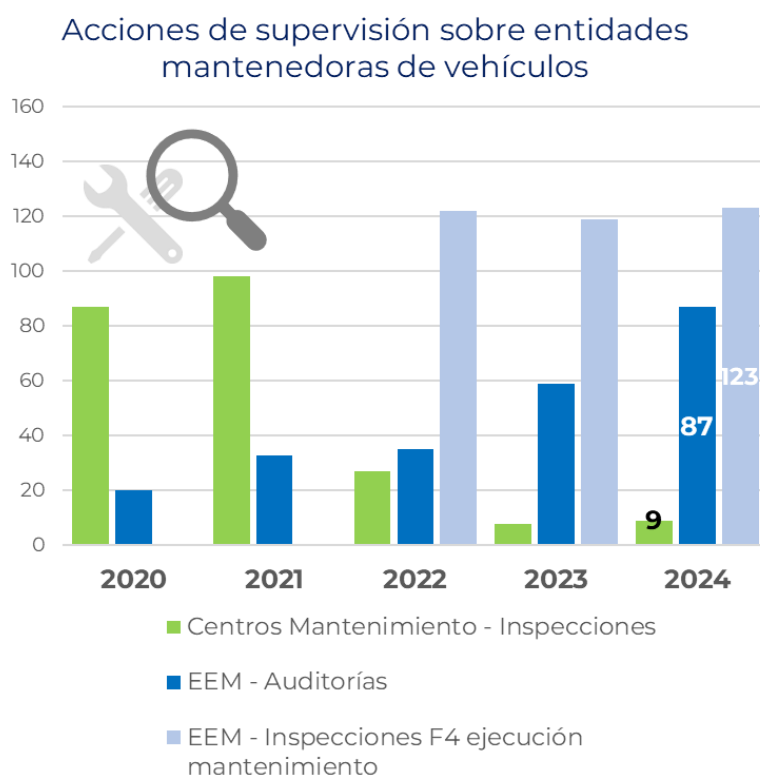
Tipos de acciones de auditoría en 2024



## ■ Supervisión a entidades relacionadas con el mantenimiento de material rodante

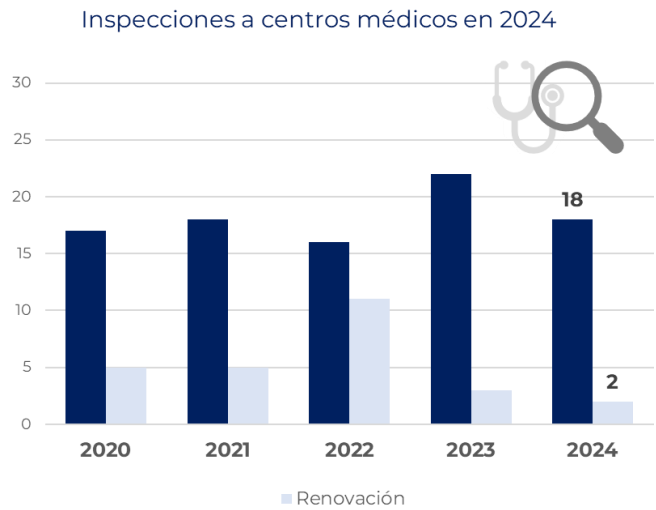
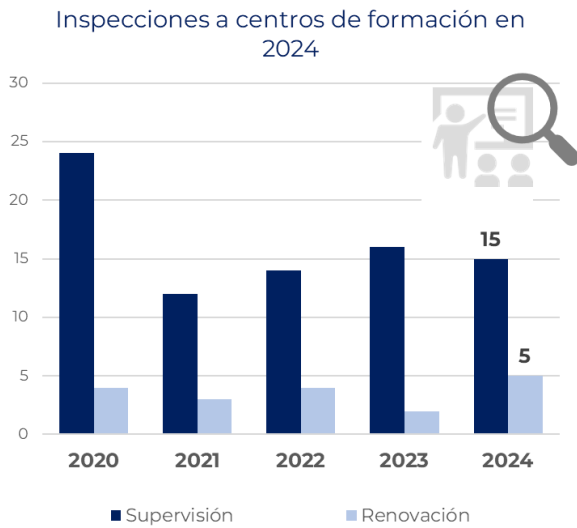
En la supervisión de las entidades involucradas en el mantenimiento de vehículos ferroviarios, ya en 2023 se pudo comprobar que se había concluido prácticamente la migración entre el anterior régimen nacional ([Orden FOM/233/2006](#)) y la actual de entidades certificadas según el [Reglamento de Ejecución \(UE\) 2019/779](#).

Por ello, en 2024 la actividad de inspección anual de los centros de mantenimiento que aún se valen de su homologación según la antigua Orden FOM/233/2006 es prácticamente residual, mientras que se observa un crecimiento en las actividades de auditoría de entidades encargadas de mantenimiento y centros de mantenimiento ya certificados de conformidad con el reglamento europeo.



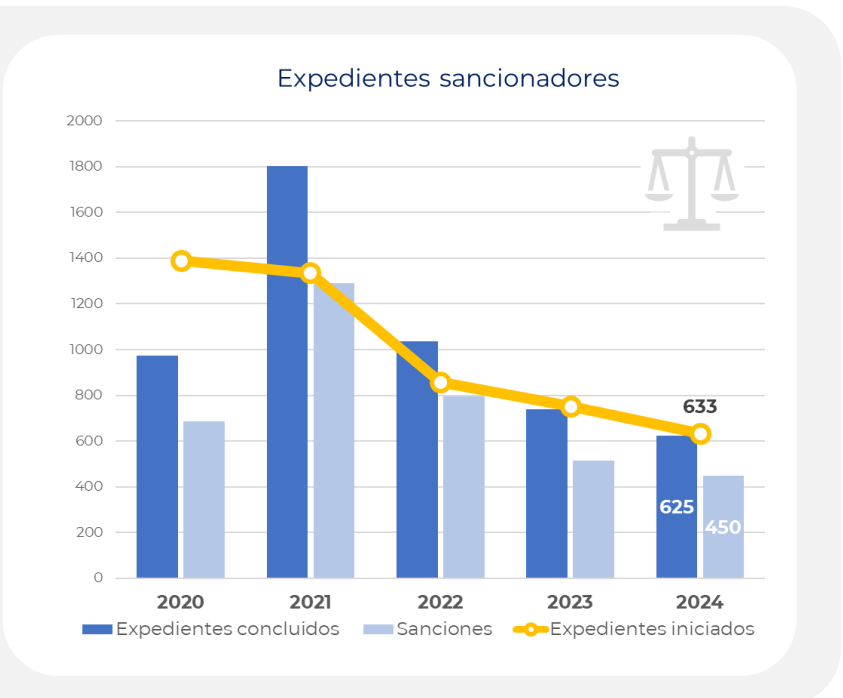
## ■ Supervisión a centros relacionados con el personal ferroviario

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 2024 han tenido entrada 633 expedientes sancionadores, de ellos, 586 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 625, con 450 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.

### 3.7 | La difusión y el retorno de experiencias.

Durante 2024 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. Como novedad y para ampliar su alcance, se comenzaron a realizar en formato híbrido (presencial y videoconferencia).



**Reunion MIEX**  
AESF, diciembre 2024

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

- Mesa redonda sobre retos de la digitalización y del ferrocarril conectado en la seguridad operacional, en cooperación con la universidad Carlos III de Madrid.
- Curso de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos (master) de la ETS ICCP, Universidad Politécnica de Madrid.
- 50º aniversario Plasser & Theurer.
- Jornada en el Congreso de los Diputados de la “Plataforma profesional por la seguridad en el transporte”, para la constitución de un observatorio sobre seguridad en el transporte.



**Jornada “Ferrocarril conectado”**  
UC3M, junio 2024



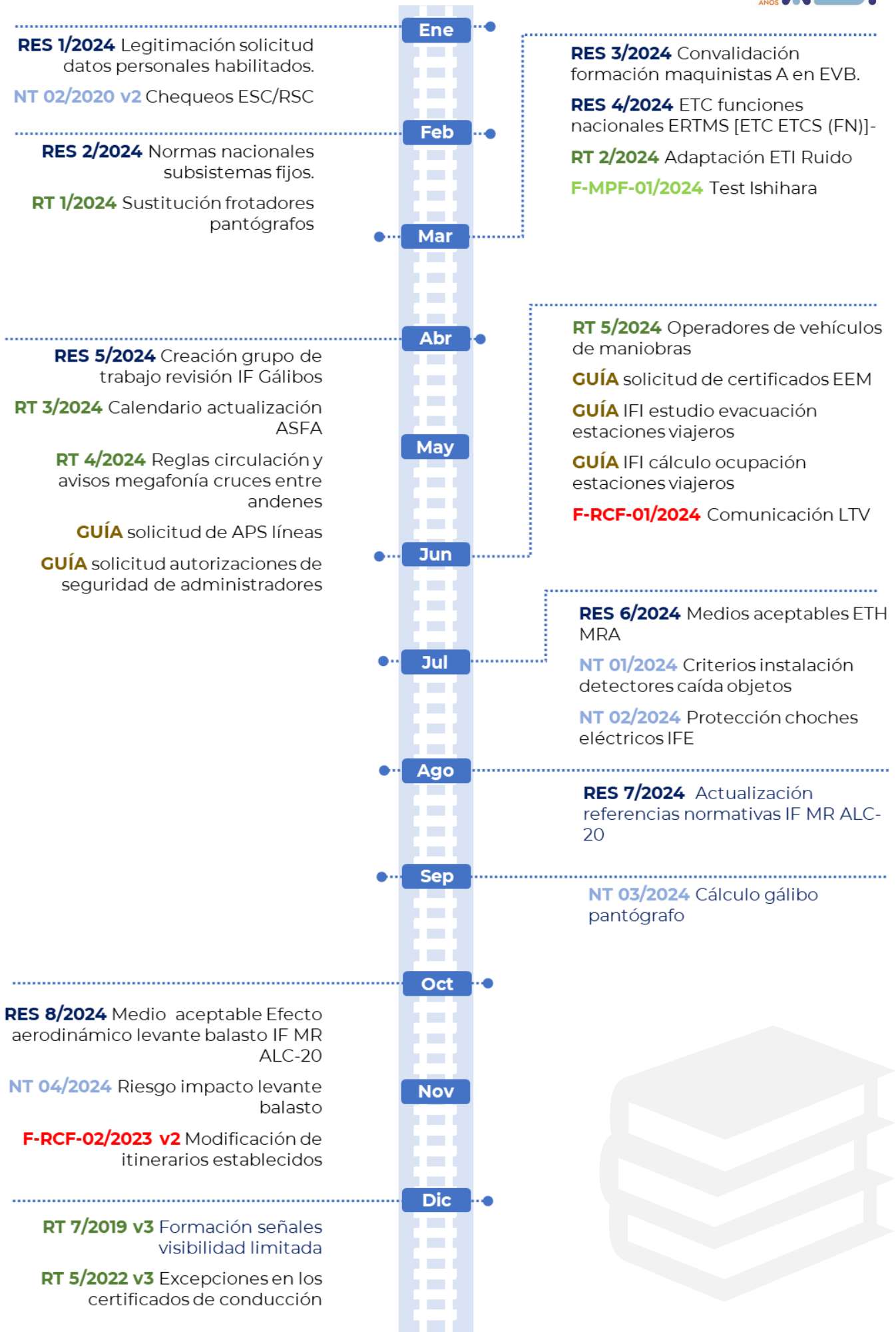
**Observatorio  
Plataforma profesional por la  
seguridad en el transporte**  
Congreso de los Diputados,  
septiembre 2024

Como muestra del compromiso de la AESF con la formación, en julio de 2024 finalizó la tercera 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 la impartición de algunos módulos. En octubre de 2024, se inició la tercera edición de este curso.

También en 2024 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... La producción de documentos de la AESF 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 1000 abonados a ese servicio.



### 3.8 | La actividad internacional

En 2024, la AESF ha participado en la organización en España de dos eventos significativos. En ambos, se contó con la colaboración de la Fundación de Ferrocarriles Españoles:

- Los **TSI Open Days**, que permitieron que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea expusiera de primera mano al sector nacional todas las novedades del último paquete de especificaciones técnicas de interoperabilidad.
- La **reunión 18ª del Grupo de trabajo de expertos del RID**, en el que participan expertos de mercancías peligrosas de todos los países integrantes de la OTIF.

Por otro lado, **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:

- 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.

Asimismo, personal de la AESF ha asistido como participante o incluso, ponente, en algunos de los principales eventos del año, como la **Human & Organizational Factors Conference**, organizada por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, o en el congreso **IRSC Viena 2024**.



**TSI Open Days**  
FFE, junio 2024



 **Grupo Expertos RID**  
FFE, nov. 2024



**IRSC 2024**  
Septbre. 2024



 **HOF Conference**  
Octubre 2024

Durante 2024 se ha mantenido la importante actividad relacionada con **los tráficos fronterizos**, estableciendo contactos de coordinación y cooperación con las autoridades nacionales de los países limítrofes Francia y Portugal. Este trabajo supone:

- Revisión continua de los acuerdos suscritos con estos países.
- Realización de acciones conjuntas de supervisión.
- Gestión de expedientes internacionales, especialmente de certificados de seguridad o de autorización de vehículos.



Encuentro epsf AESF   
París, septbre. 2024



Encuentro RSP RAILWAY SAFETY REGULATORY BOARD AESF AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA  
AESF, Junio 2024

Asimismo, también se han mantenido contactos bilaterales con otras autoridades de otros países, como, por ejemplo, la autoridad reguladora de Sudáfrica o las entidades de Grecia.

### 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 2024 se han iniciado los trabajos de cambios que pueden modificar significativamente algunos aspectos centrales de la manera de gestionar la seguridad en el sistema ferroviario español, y en los que la AESF va a colaborar con el sector para que se realicen de manera ordenada. Estos cambios son derivados de la aplicación de la **Especificación técnica de interoperabilidad de explotación y gestión del tráfico (ETI OPE)** y del proceso de revisión de normas nacionales subsecuente, que está llevando a cabo la Unión Europea, en cumplimiento de lo establecido en las directivas de Seguridad e Interoperabilidad. Todo ello va a conllevar un replanteamiento completo de la regulación en materia de explotación ferroviaria (sustituyendo al actual Reglamento de circulación ferroviaria) y de personal ferroviario que tradicionalmente ha existido en España. Esto supondrá múltiples actividades de la AESF, desde iniciar desarrollos normativos diferentes, elaboración de nuevas recomendaciones y guías, procesos de diálogo y concertación con el sector, adaptaciones de su estructura para implantar nuevos modelos de supervisión... lo que va a condicionar su actividad en los ejercicios posteriores.

### 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 vendrá marcada por los siguientes aspectos:

- **Previsiones de un crecimiento considerable de algunos expedientes**, con la consiguiente alta carga de trabajo, en los siguientes campos:
  - **Autorización de líneas**, como resultado de la gran inversión en los últimos años, con obras que es previsible que vayan finalizando a partir de 2025 y requieran la tramitación de los expedientes necesarios.
  - **Autorización de vehículos**, conforme se vayan materializando los contratos de material en curso (trenes de viajeros, material auxiliar para la ejecución de obras y mantenimiento...).
  - **Autorización de seguridad** de los administradores de infraestructuras, ya que corresponde su renovación en 2025.
- **Mayor necesidad de supervisión de los nuevos entrantes** en el sector, como el elevado número de empresas ferroviarias que tienen previsto operar en el campo de los trenes de trabajo.
- **Posicionamiento de empresas para futuras segundas fases de liberalización** tanto en el campo de los servicios comerciales como en los de obligaciones de servicio público.
- Impulsar la redacción y aprobación del **Plan anual de seguridad operacional ferroviaria (PASOF)**.
- Necesidad de abrir nuevos frentes en campos cada vez más interrelacionados con la seguridad operacional, como los de **ciberseguridad y la digitalización o los de protección contra amenazas derivadas de aspectos climatológicos**. Aunque no son aspectos incluidos tradicionalmente en la seguridad operacional, se hacen patentes interfaces más fuertes y la necesidad de que la AESF cree estructuras y conocimientos sobre estas materias para poder abordarlas convenientemente.
- Mayor necesidad de apertura de la AESF hacia la sociedad para permitir que se cree una **cultura de seguridad “social”**, que trascienda a los agentes ferroviarios y que, creando canales de comunicación, sea capaz de calar en los usuarios y en la sociedad que convive con el ferrocarril.
- **Ayudar al sector en la transición hacia un modelo de mayor madurez de los actores**, con menor peso de las normas y más relevancia a los sistemas de gestión de seguridad. Los cambios derivados de la aplicación de la Especificación técnica de

Interoperabilidad de "Gestión del tráfico y explotación" (ETI OPE) y de la revisión de la normativa en materia de personal ferroviario conducirán a este nuevo modelo.

- **Mejora continua de la actividad de la AESF**, especialmente en aquellos puntos puestos de manifiesto en las auditorías realizadas por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

Para dar correcta respuesta a estos retos y a partir de la experiencia de los años anteriores desde su creación, la AESF está replanteando su papel en el sector y su estructura para el futuro. Por ello, en 2024 se inició la redacción de una **Estrategia de transformación de la AESF** que se prevé que finalice en 2025. A partir de dicha estrategia se desarrollarán propuestas en diferentes ámbitos (mejora del funcionamiento interno, adecuación de la estructura, establecimiento de objetivos de desempeño, transformación digital, mejora de la calidad de los servicios de la AESF...). Todo ello servirá para la redacción de un borrador de **contrato de gestión de la Agencia**, de una nueva estrategia en materia de personal y una propuesta de modificación del Estatuto.





# 4

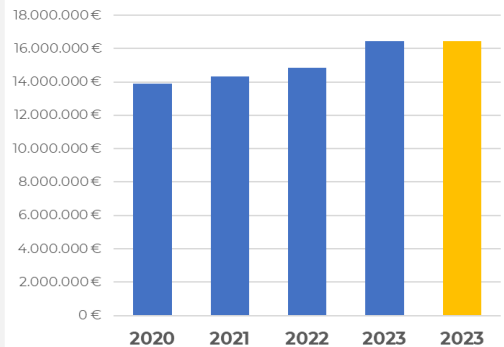
## El funcionamiento interno de la AESF

### 4.1 | Actividad económica de la AESF

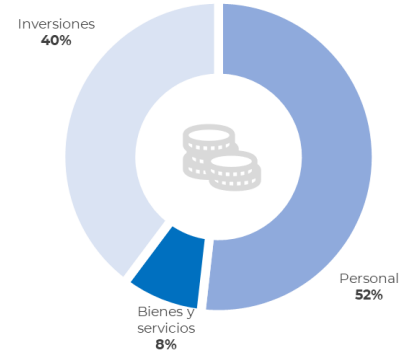
La AESF aplica, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 121 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, los principios contables públicos establecidos en el artículo 122 de citada ley, así como el desarrollo de los principios y normas establecidas en el Plan General de Contabilidad 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 2024 ascendió a unos **16,5 millones de euros** (similar al de 2023 al prorrogarse los Presupuestos Generales del Estado).

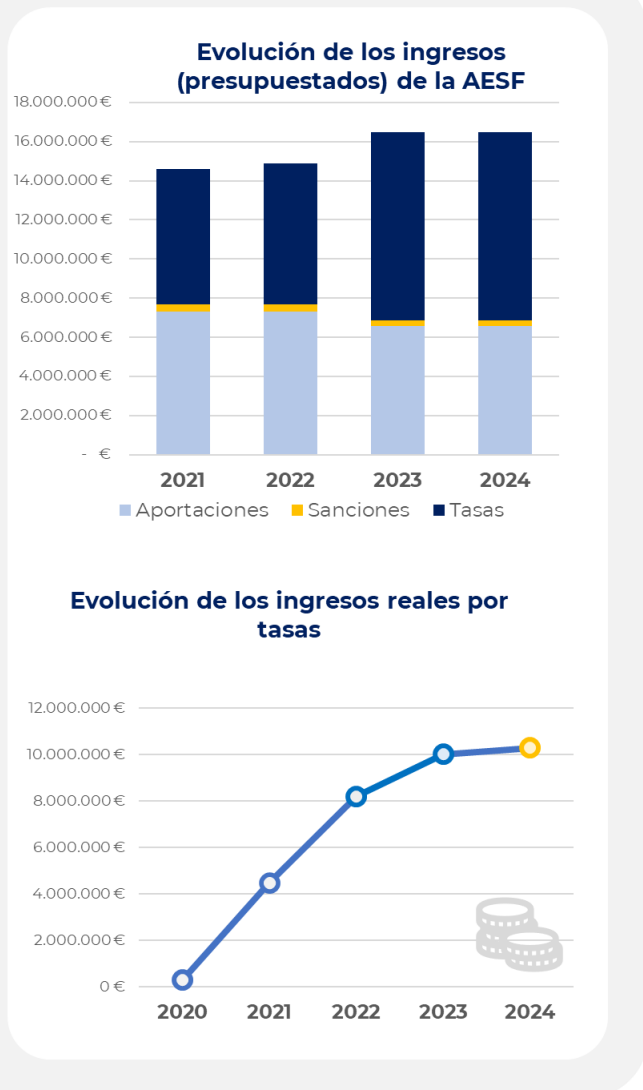
Evolución del presupuesto de la AESF



Presupuesto ejecutado por capítulos



La mayor parte del presupuesto ejecutado (13,5 millones de euros aproximadamente) ha estado destinado a las **retribuciones de su personal** (unos 7 millones de euros en 2024), 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.



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.

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.

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 2024 casi un 75 %.

## 4.2 | La estrategia de personal de la AESF

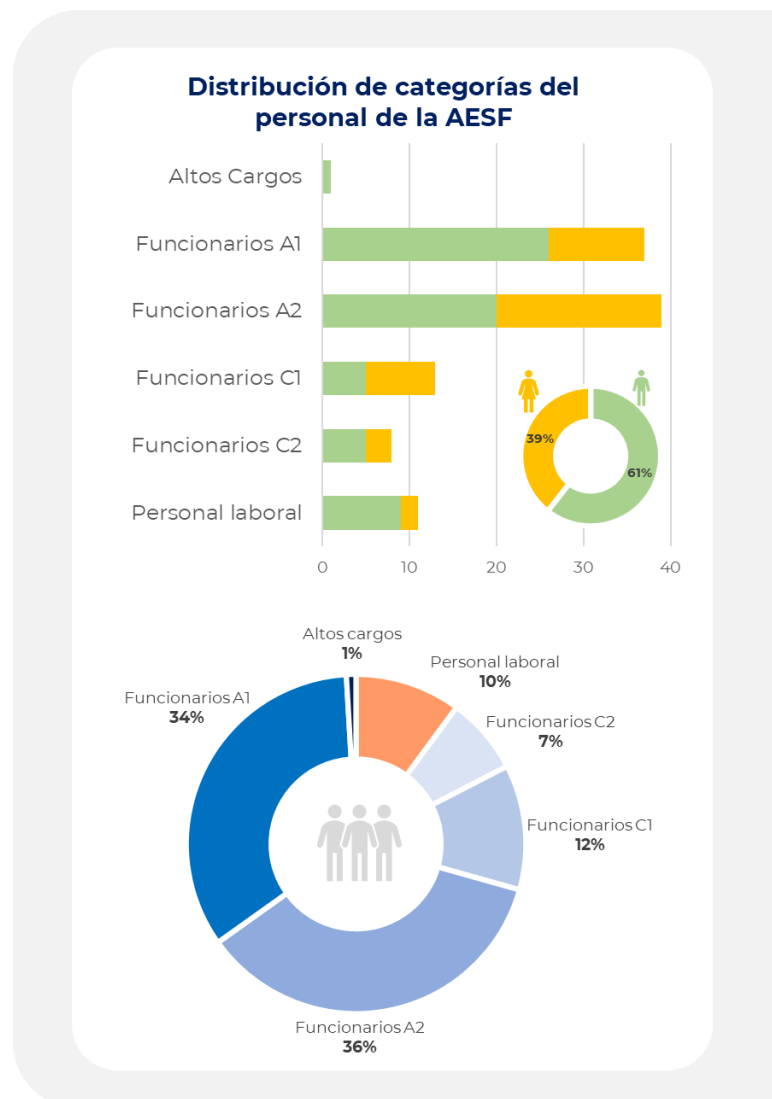
La plantilla de la AESF a final de 2024 era de **109 personas**. De ellos hay un alto cargo, 97 funcionarios y 12 contratados en régimen laboral.

Esto supone que la plantilla creció respecto al año anterior (que finalizó en 2023 con 101 personas). No obstante, hay que tener en cuenta que la plantilla de la AESF sufre variaciones condicionadas por la resolución de las convocatorias de las ofertas de empleo público de los distintos cuerpos y a final de 2024 se produjo la entrada de múltiple personal. A medio plazo,

habrá que tener en cuenta efectos de jubilaciones o de las peticiones de traslado a otros centros o provincias para ver si se van cumpliendo los objetivos de ir completando los puestos vacantes de estructura.

En materia de personal, **los retos principales de la AESF** siguen siendo:

- Cubrir los puestos de trabajo vacantes, haciéndolos más atractivos. Hay que tener en cuenta el elevado número de plazas no cubiertas en las convocatorias de los cuerpos y escalas de la AESF por falta de aspirantes, así como que no siempre se toman posesión de las nuevas plazas asignadas a la AESF en las ofertas de empleo público. Para ello, se están tomando iniciativas relacionadas con el teletrabajo o con ayudas sociales al personal.
- Asegurar el relevo generacional, ya que un porcentaje muy elevado de personal funcionario está en situación de jubilación en los próximos años.
- Seguir desarrollando las modificaciones de la estructura de la AESF, creando nuevos puestos que vayan fortaleciendo su estructura conforme a su "Estrategia de personal y recursos humanos de la AESF".
- Favorecer la carrera profesional dentro de la AESF, promoviendo convocatorias de promoción interna.
- Continuar con la incorporación de perfiles más especializados a través de otras fórmulas, como personal fuera de convenio.
- Proseguir con el desarrollo del sistema de gestión de cualificaciones interno de la AESF.



## 4.3 | Construyendo el sistema de gestión

Durante 2024, 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-02.03-03-GU-01-v01 Guía para la solicitud de autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos y de puesta en servicio de líneas, tramos, estaciones y terminales.
  - O-03.03-01-PG-v01 Certificación de entidades encargadas de mantenimiento por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
  - O-03.01-01-FR-01-v01 Ficha de garantía de la evaluación de autorizaciones de seguridad.
  - O-06.02-03-FR-01-v01 Ficha REX retorno de experiencia administradores de infraestructuras.
- **Actualización de documentos:**
  - Actualización del Manual del sistema de gestión (versión 4)
  - O-03.01-01-PG-v02 Evaluación de las solicitudes de autorización de seguridad.
  - O-03.01-01-GU-01-v3 Guía para la solicitud de autorizaciones de seguridad.
  - O-03.03-01-GU-01-v2 Guía para la solicitud de certificados de entidades encargadas del mantenimiento y funciones de mantenimiento.
  - O-06.02-03-IO-01-v02 Retorno de experiencia de evaluación y supervisión de autorizaciones de seguridad.
  - S-05.01-01-PG-v02 Elaboración y aprobación de documentos del sistema de gestión.