

# Informe general de actividad

2022





# 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 2022.....</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.....	8
<b>Las actividades de la AESF .....</b>	<b>10</b>
3.1   El trabajo en la AESF en 2022 .....	10
3.2   Principales eventos y actividades en 2022 .....	11
3.3   Actividades de fomento normativo .....	12
3.4   Actividades de emisiones de autorizaciones y certificados.....	13
3.5   La supervisión.....	19
3.6   Potestad sancionadora .....	26
3.7   La difusión y el retorno de experiencias.....	27
3.8   La actividad internacional .....	30
3.9   La AESF, ayudando al sector en la mejora de la seguridad. ....	31
3.10   Atención a los ciudadanos y las organizaciones del sector.....	32
3.11   Los retos de futuro.....	33
<b>El funcionamiento interno de la AESF. ....</b>	<b>34</b>
4.1   Actividad económica de la AESF .....	34
4.2   La estrategia de personal de la AESF.....	35
4.3   Construyendo el sistema de gestión.....	37



# 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, Movilidad y Agenda Urbana.

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 RFIG-, ejerce como **autoridad responsable 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 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 Europea Ferroviaria y en otras Organizaciones nacionales e internacionales** relacionadas con la seguridad o interoperabilidad del transporte ferroviario.
- Ejercer competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de **transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril**.
- Prestar asistencia técnica y colaborar con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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**

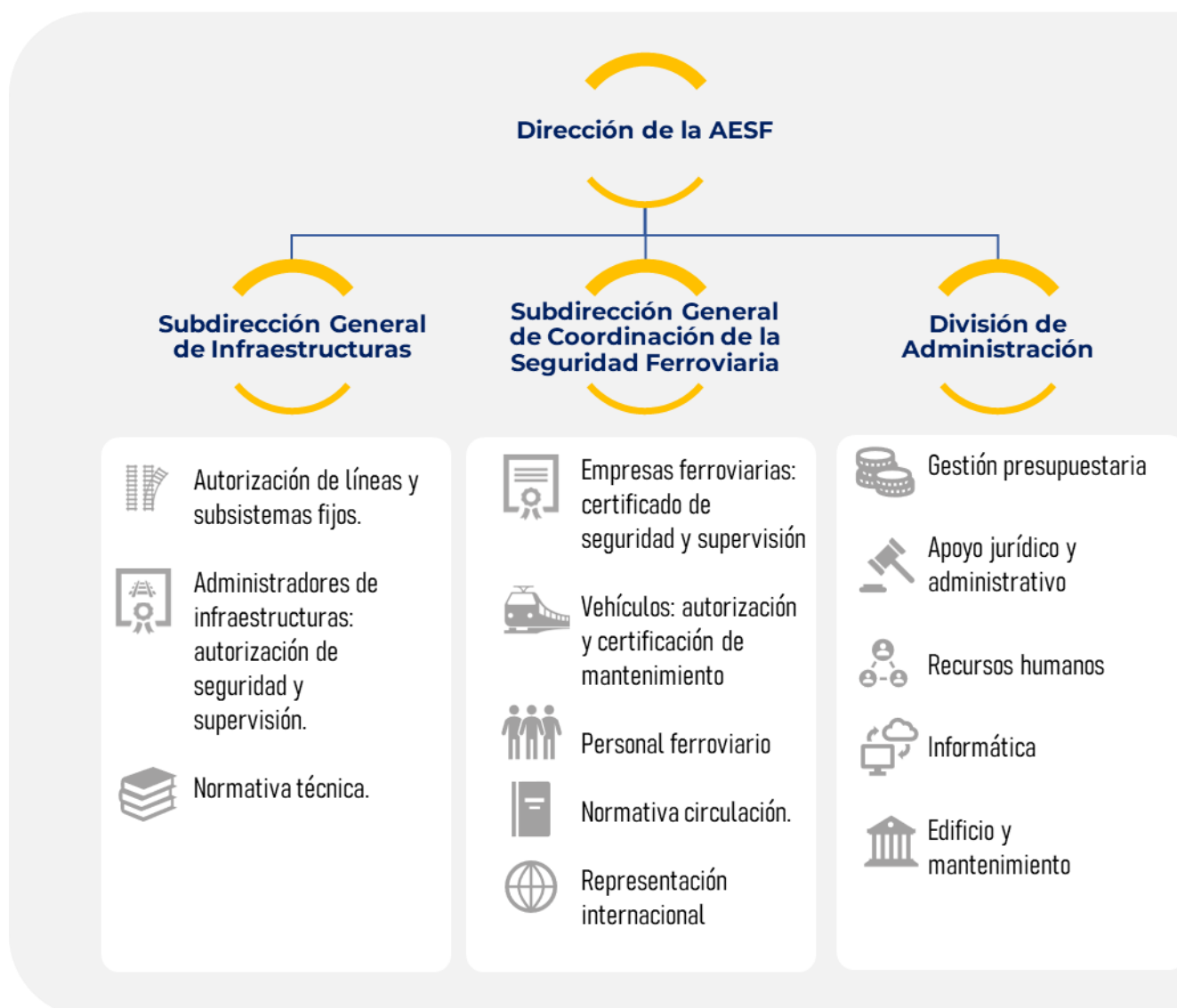
Es la encargada del ejercicio de las funciones relacionadas con la emisión certificados de seguridad de empresas ferroviarias y su posterior supervisión, así como con todo lo relacionado con material rodante y su mantenimiento, el personal ferroviario y sus centros asociados y la normativa reglamentaria 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 al Secretario General de Infraestructuras, 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, Movilidad y Agenda Urbana; Ministerio de Hacienda y Función Pública; Ministerio de Asuntos

Económicos y Transformación Digital; Ministerio de Industria, Comercio 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**<sup>1</sup>. Este plan se particularizó para 2022 en el **Plan de Acción 2022**<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\\_2021-2023\\_0.pdf](https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/plan_plurianual_2021-2023_0.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.seguridadferroviaria.es/recursos\\_aesf/plan\\_accion\\_2022.pdf](https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/plan_accion_2022.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

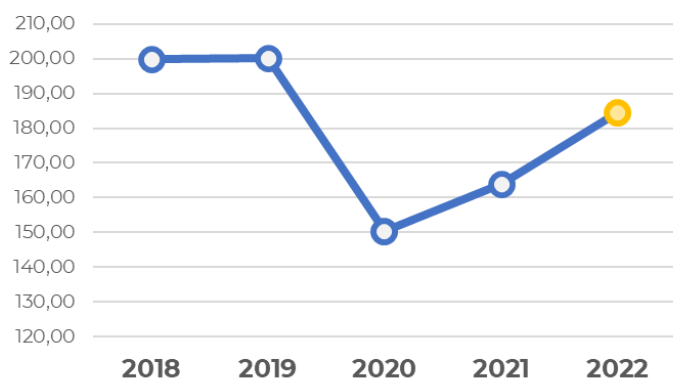
## El contexto ferroviario en 2022

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

Tras la caída de tráficos ferroviarios sufridos durante la pandemia, 2022 consolida **la recuperación del tráfico** ferroviario, impulsado por la incorporación de nuevos operadores en alta velocidad.

Sin embargo, otros tráficos como los de mercancías, no tuvieron esa línea de crecimiento tan marcada.

**Evolución de los tráficos ferroviarios**  
(millones tren x km)



**2022 es el año en el que la liberalización del tráfico interior de viajeros se culmina**, con la entrada de manera significativa de nuevos operadores en el mercado de alta velocidad:

- OUIGO comenzó nuevos servicios a Madrid-Valencia en octubre de 2022.
- IRYO inició sus servicios en octubre de 2022.

Todo ello supuso importantes esfuerzos en la AESF, involucrada en la autorización de trenes, maquinistas, emisión de certificados de seguridad, certificación de las empresas mantenedoras... La cooperación con estas empresas, acompañándolas en todo el proceso, ha sido importante para que los nuevos servicios se realicen en condiciones de seguridad, sin perjudicar la operativa.

También ha sido novedoso en 2022 el inicio de la explotación del tranvitrén de la Bahía de Cádiz, con su entrada en la RFIG, un proceso en el que la AESF ha venido colaborando desde hace varios años.



## 2.2 | Las políticas ferroviarias en materia de seguridad.

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

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

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

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

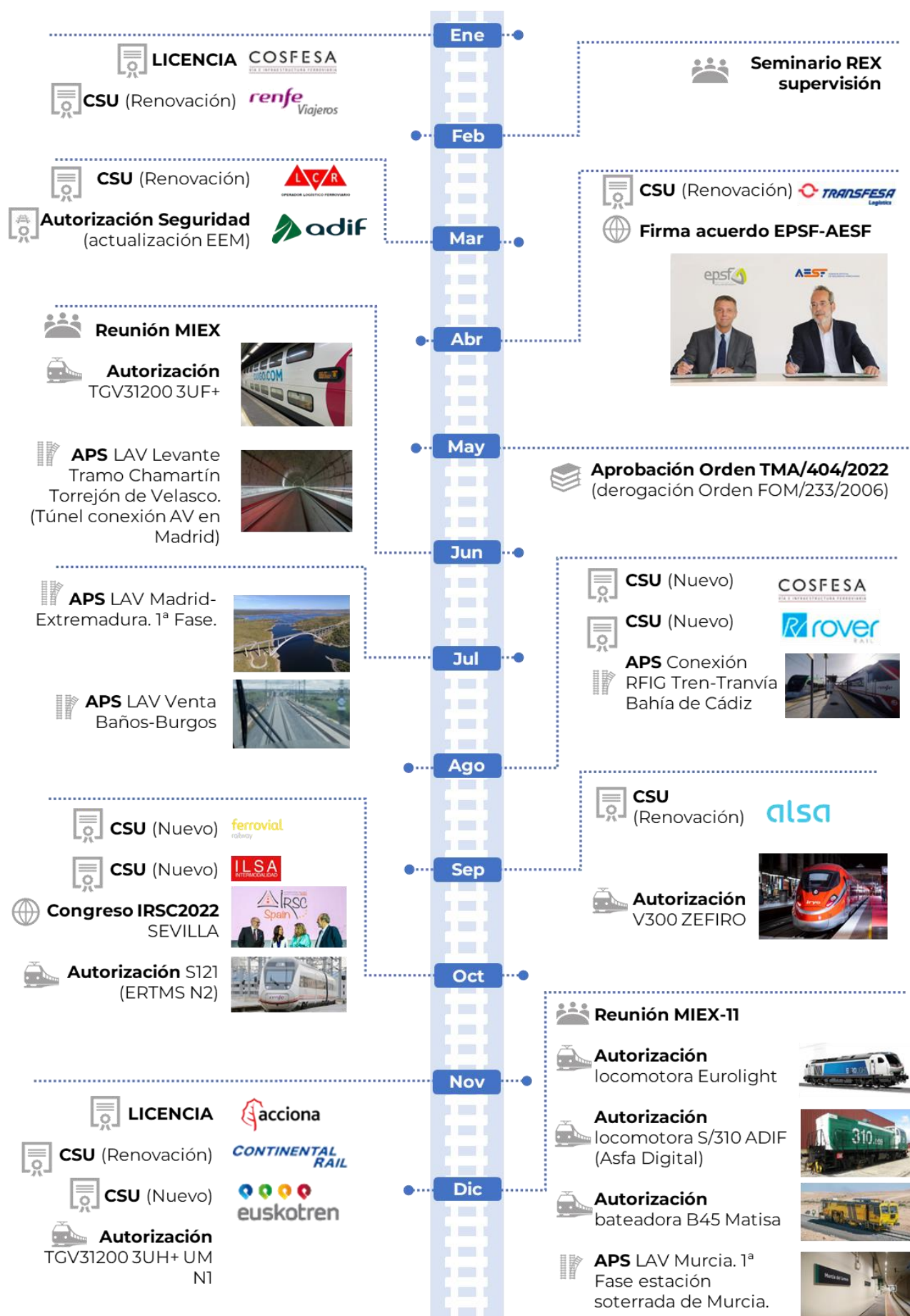
## Las actividades de la AESF

### 3.1 | El trabajo en la AESF en 2022

Las actuaciones ordinarias de la AESF en 2022 se han normalizado, una vez prácticamente superada la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-2019. 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. Esta situación mixta ha permitido una realización más amplia de actividades presenciales que en el ejercicio 2021, incluso superiores a los niveles realizados antes de la pandemia, incluida la actividad de supervisión, fundamental entre las competencias de la AESF.

Asimismo, otras actividades habitualmente presenciales, en la medida de lo posible se han transformado en a distancia en su mayor parte, por ejemplo, la formación. Las relaciones internacionales, asistencia a grupos de trabajo, reuniones de trabajo, etc, se han continuado realizando por videoconferencia, aunque ya se reiniciado esta actividad en el formato presencial, tanto dentro del territorio nacional como internacional.

## 3.2 | Principales eventos y actividades en 2022



### 3.3 | Actividades de fomento normativo

- Se ha publicado la orden<sup>5</sup> por la que se fija **la derogación de la Orden FOM/233/2006**, de 31 de enero, por la que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento, mediante la que se pretende resolver la dualidad actual de requisitos sobre los centros de mantenimiento, exigidos en la normativa de la Unión europea y española y facilitar la transición entre el régimen nacional y la nueva normativa europea.
- Se ha participado en la tramitación de **dos proyectos de modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre**. La primera, relativa a diversos aspectos de la RFIG y los cánones ferroviarios, publicada en diciembre de 2022. Y, una segunda, relativa a la modificación del régimen sancionador, pendiente de tramitación.
- En 2022 se finalizó la tramitación del **real decreto sobre circulación en tramos con características tranviarias** de la RFIG. Su publicación va a permitir una mayor integración del ferrocarril con características tranviarias en las ciudades que dispongan de este medio.
- Se ha iniciado la tramitación de una orden ministerial por la que se aprueban los **registros de la actividad de vigilancia de infraestructuras ferroviarias**, habiendo realizado la fase de información pública a interesados en 2022.
- Se ha continuado la tramitación, tras las consultas al sector, con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea de las **Instrucciones ferroviarias de Infraestructura y Energía**, que incluye una modificación de la Instrucción Ferroviaria de gálibos y del Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria de la RFIG<sup>6</sup>.

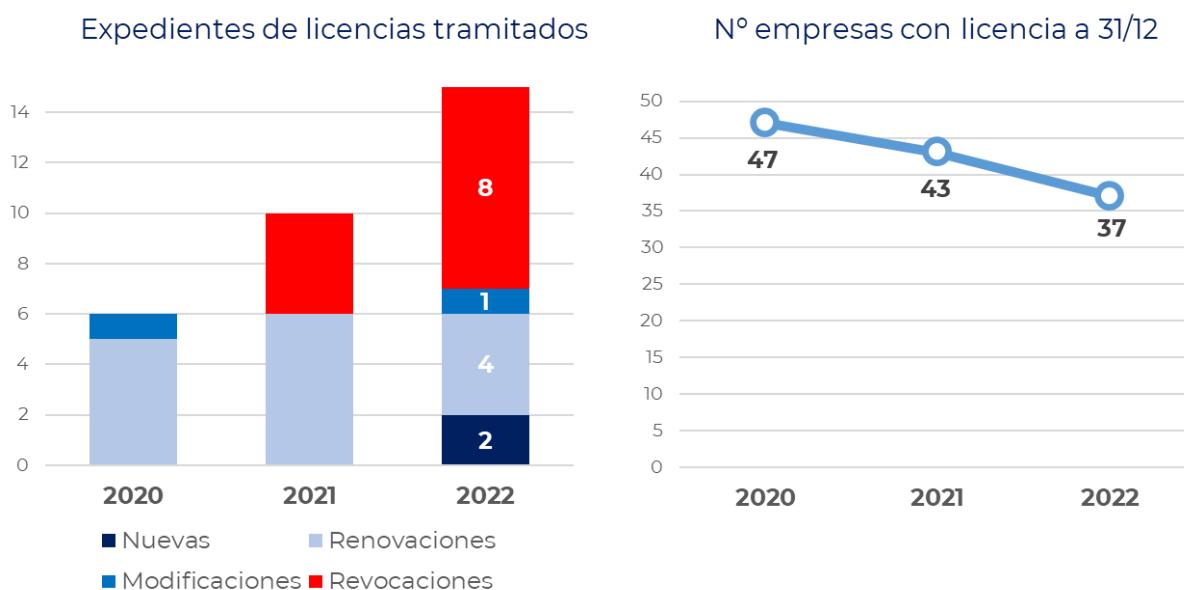
<sup>5</sup> Orden TMA/404/2022, de 25 de abril, por la que se regulan aspectos del régimen de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos ferroviarios, se modifican los datos inscribibles en el Registro Especial Ferroviario del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre y se establece un régimen transitorio de homologación para los centros de mantenimiento de material rodante distinto de vagones de mercancías regulado en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento.

<sup>6</sup> Finalmente se publicó en febrero de 2023, como la "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 gálibos 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".

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

#### ▪ Emisión de licencias de empresas ferroviarias

El número de resoluciones emitidas durante 2022 en relación con licencias se reflejan en el gráfico siguiente. En este año, destaca **el proceso de revocación de licencias** de empresas que no habían demostrado su voluntad de iniciar la operación.

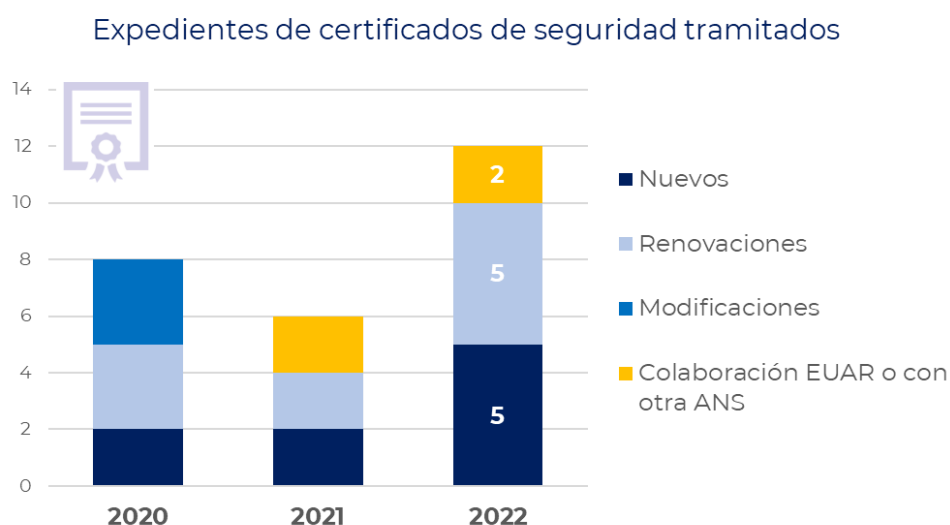


#### ▪ Certificados de seguridad de empresas ferroviarias

En relación con los certificados de seguridad durante 2022 se observan varias tendencias:

- Se está llevando a cabo un proceso de revisión de los certificados de seguridad al Cuarto Paquete Ferroviario.
- Se están incorporando empresas constructoras que solicitan certificado para el movimiento de sus trenes de trabajo y posicionamiento de vehículos y material.
- Se empiezan a producir 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.





■ **Autorizaciones de seguridad de administradores de infraestructura.**

Durante el año 2022 se han realizado trabajos para otorgar la ampliación de la Autorización de Seguridad a ADIF para considerarlo como Entidad Encargada de Mantenimiento.

También se ha procedido a realizar el seguimiento del cierre de problemas residuales identificados en la renovación de la autorización de seguridad de Adif y Adif AV.

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

Durante 2022 se han tramitado 19 autorizaciones de puesta en servicio de líneas, tramos de líneas y/o estaciones (APS) en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Además de realizar 6 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 tan significativas como:

- La primera fase del acceso ferroviario a Extremadura.
- El nuevo túnel de conexión de alta velocidad entre Chamartín y Atocha.
- La línea Venta de Baños – Burgos.

## Principales puestas en servicio de la AESF

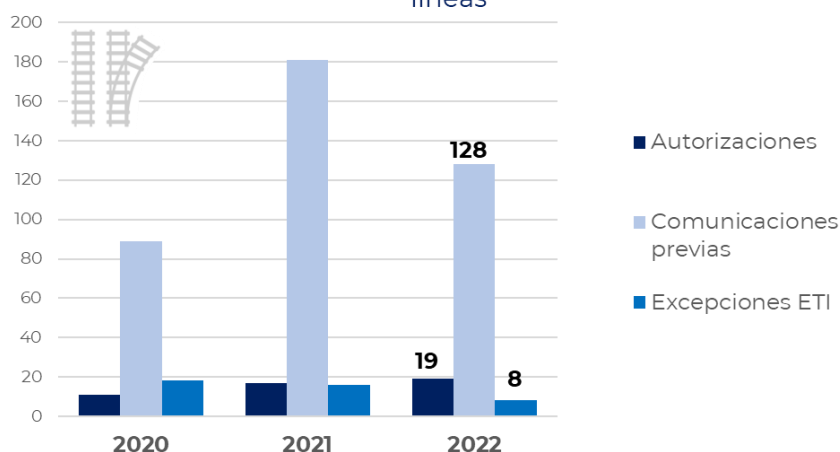
- LAV Madrid Extremadura Frontera Portuguesa. Tramo Plasencia-Frontera Portuguesa. Subfase I.4.2
- Corredor Norte-Noroeste AV Valladolid-Burgos. Tramo Venta de Baños-Burgos. Fase 2
- Banalización del triángulo de Tamarguillo y de las líneas L444, L450.
- Línea L520 Ciudad Real-Badajoz. Tramo: Guadalmez-Cabeza de Buey-Castuera. Renovación de vía"
- Conexión con la RFIG del Tren-tranvía de la Bahía de Cádiz en la Estación del Río Arillo.
- Línea 780 Bilbao Concordia Santander. Tramo Aranguren-Karrantza. Electrificación
- Línea 850 Vigo-Urzáiz - Bifurcación Arcade. Adecuación de la Estación Vigo con el Centro Vialia
- Línea 352 Almussafes Valencia La Font de San Lluís. Corredor de mercancías. BAB con CTC Benifaió y Silla. Fase I
- Línea 200 Madrid – Barcelona Estación de Francia. Instalación toperas
- Núcleo de Cercanías de Barcelona. Nueva estación en Santa Perpetua de Mogoda.
- LAV Madrid - Barcelona - Frontera francesa. Estación de La Sagrera
- LAV Madrid - Barcelona - Frontera francesa. Tramo: La Sagrera - Nudo de la Trinidad. Zona de estacionamiento para composiciones de alta velocidad en Sant Andreu Comptal
- Nuevo acceso ferroviario de AV de Levante. Tramo: Madrid Chamartín Torrejón de Velasco.
- Nuevo acceso ferroviario AV Levante. Tramo: Monforte del Cid-Beniél. Situación Provisional 1 C para la ejecución de las obras de infraestructura de Accesos a Murcia (Fase 1 C).
- Nuevo acceso ferroviario AV Levante. Tramo: Beniél-Murcia del Carmen (Fase 2).
- Nuevo acceso ferroviario AV Levante. Tramo: Monforte del Cid-Beniél. Estaciones San Isidro-Albatera-Catral, Callosa de Segura-Cox y Beniél en ancho estándar.

- Los accesos a Murcia en Alta Velocidad con la primera fase de la estación soterrada de Murcia El Carmen.
- La conexión de la red tranviaria de la Junta de Andalucía con la RFIG.
- Actuaciones sobre estaciones como la actuación Vialia de Vigo, la estación de Santa Perpetua o la primera fase sobre las vías de La Sagrera en Barcelona.

Como paso previo a la tramitación de expedientes de puesta en servicio, se han recibido y resuelto 128 comunicaciones previas de los administradores sobre actuaciones que, según los casos, pueden acabar en procesos de puesta en servicio en el futuro.

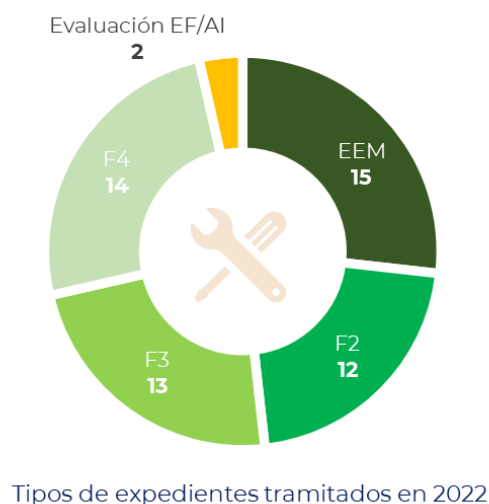
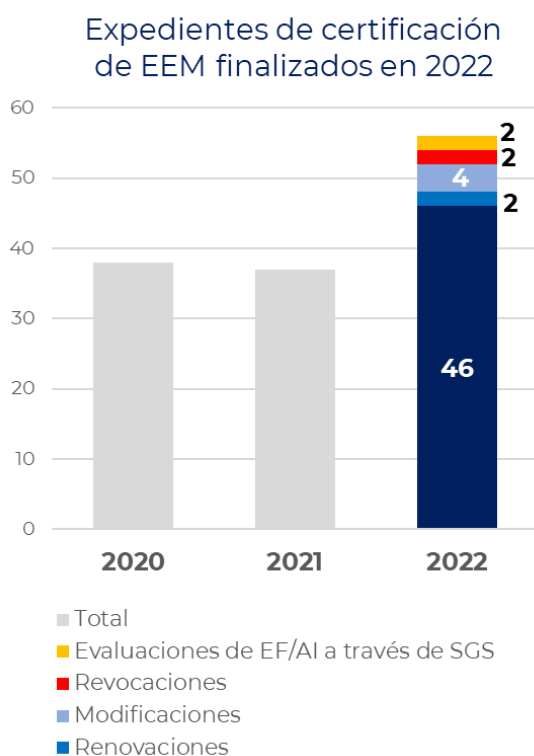
También, durante 2022, en los expedientes de puesta en servicio, se han tramitado o continuado la tramitación de 8 solicitudes de no aplicación de especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), dándose por concluidos 4 de ellos por desistimiento del administrador, 2 por resolución de la AESF con comunicación a la CE, 1 por aprobación de la CE y 1 en fase de trámite, todos ellos durante 2022.

Expedientes relacionados con la puesta en servicio de líneas



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

Durante el año 2022 se han emitido 54 certificados de entidad encargada del mantenimiento o de funciones de mantenimiento delegables, correspondientes a 21 empresas.



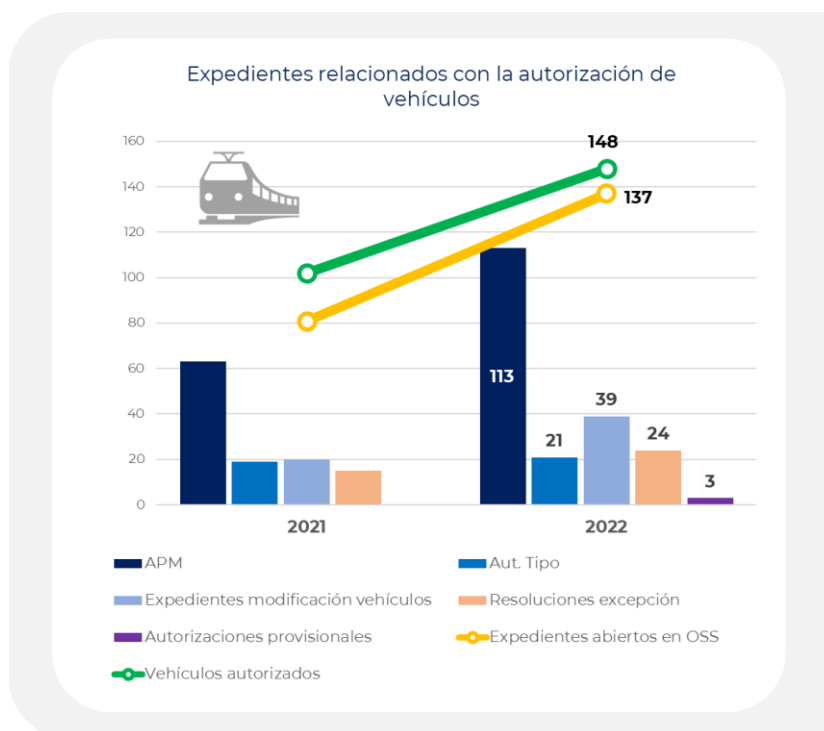
Probablemente, el evento más destacado en relación con el mantenimiento de vehículos ferroviarios es **la derogación de la Orden FOM/233/2006** con la entrada en vigor de la [Orden TMA/404/2022](#). Ello ha supuesto el cese de la actividad de homologación de centros de mantenimiento y su migración progresiva al régimen de certificación de entidades encargadas de mantenimiento.

■ **Autorización de vehículos y gestión de expedientes de modificación.**

En materia de autorización de vehículos, en 2022 se observa un **importante crecimiento de expedientes tramitados**, después de 2021 que fue el primer año completo de funcionamiento bajo la regulación del Cuarto Paquete Ferroviario.

Este aumento de la actividad 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.



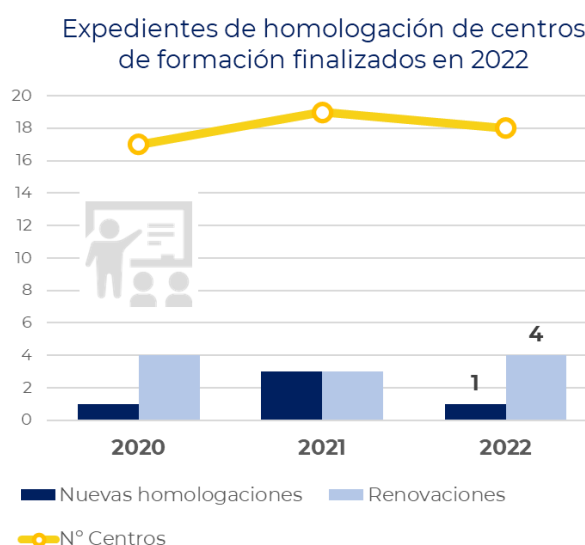
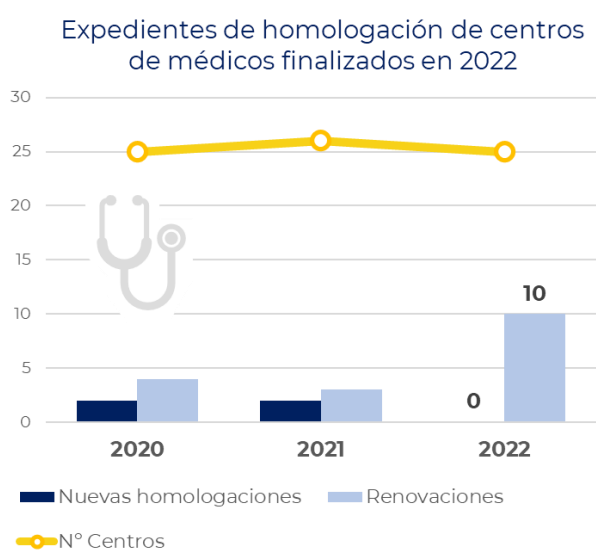
Esta dinámica es previsible que se mantenga en los próximos años, atendiendo a los proyectos que las operadoras y fabricantes ya han puesto de manifiesto a la AESF durante 2022.

**Algunos de los vehículos más singulares autorizados durante 2022** son los siguientes:

- **Trenes de alta velocidad** como los de la empresa OUIGO, (TGV31200 3UF+ y 3UH+ en diferentes configuraciones de unidad simple o múltiple y tras la instalación del ERTMS Nivel 2) o los empleados por la empresa IRYO (V300ZEFIRO ES 25 US).
- **Adaptación de vehículos existentes mejorando sus equipos de seguridad:**
  - Modificación de la serie 121 de Renfe Viajeros para la instalación de ERTMS Nivel 2.
  - Instalación de ASFA Digital en la locomotora S/310 ADIF [1668].
  - Nuevas locomotoras para empresas de mercancías, como la locomotora Eurolight diesel ES – Hybrid coupling.
  - Mejora en la seguridad de la flota, mediante la instalación de ASFA Digital en numerosos vehículos de las series 316, 433, 436, 438, 524, 526 y 619, para su circulación en la red de ancho métrico.

- **Material auxiliar** como la perfiladora USP-103 TT-HM-KE de PLASSER, la dresina APV 600 MG N SPAZIO 8 de VEFCA, o la bateadora B45 002.00.00 de MATISA y de otras tipologías, como bimodales, perfiladoras, herbicidas, etc.

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

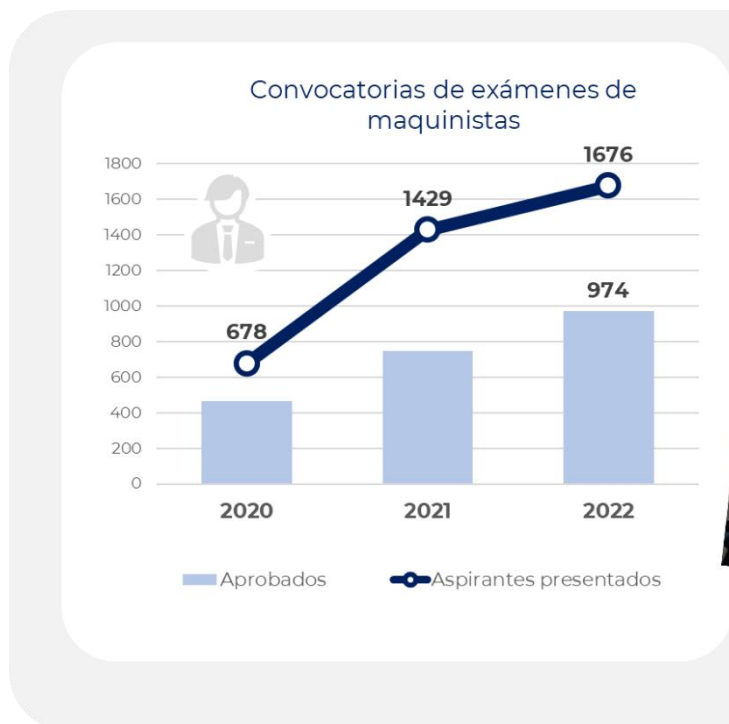


▪ **Cursos de formación de maquinistas y exámenes de maquinistas.**

La alta demanda de maquinistas en el sector hizo que las actividades relacionadas con la evaluación de maquinistas siguieran creciendo durante 2022. Así, en ese año se autorizan un total de 39 cursos de maquinistas, que comenzarían en 2022 y 2023, que supuso una oferta formativa de 1.774 matrículas (un 70% más que el 2021, año en el que se autorizaron 27 cursos).

El número de alumnos que comenzaron su formación de maquinistas durante el año 2022 fue de 920, en 27 cursos que dieron comienzo ese año (de cursos autorizados a finales de 2021 y en 2022).

En 2022 se convocaron 3 pruebas para obtener la licencia y el diploma de maquinista.



### 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 2022](#), teniendo en cuenta un enfoque a riesgos, marcó las **siguientes prioridades**:

<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 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.
- El seguimiento y supervisión sobre servicios novedosos o nuevos operadores, por ejemplo, nuevos servicios en el campo de viajeros que iniciaron en 2022.
- 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 gestión de la seguridad en las relaciones de empresas y administradores con terceros y contratistas.
- La prestación de servicios en instalaciones de servicio.
- Los aspectos de seguridad operacional de los trabajos en vía por parte de los agentes implicados.

- Los aspectos que pueden influir en la reducción de los precursores de accidentes cuya evolución está siendo más desfavorable (rebases de señal precursores relacionados con el mantenimiento de la infraestructura).
- 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.
- La verificación de que los planes de mantenimiento de los administradores se aplican correctamente.

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 2022 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**

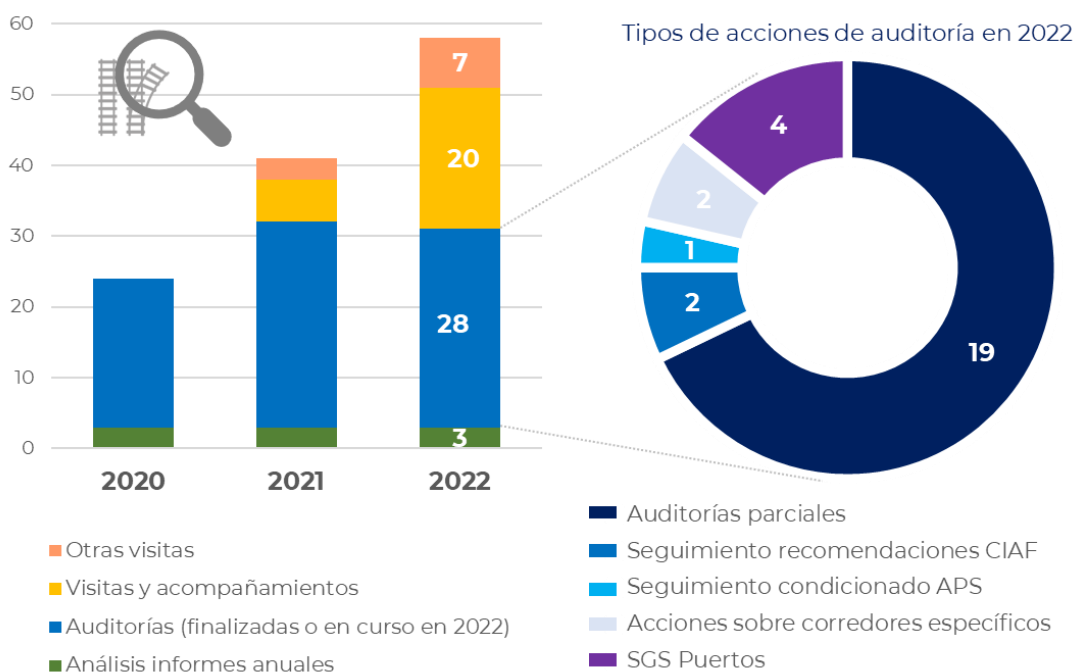
Durante el año 2022 se han llevado a cabo actividades de supervisión de diversa índole:

- **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 condicionamiento 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.

---

<sup>8</sup> [https://www.seguridadferroviaria.es/recursos\\_aesf/ias\\_nsa\\_espana\\_2022.pdf](https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/ias_nsa_espana_2022.pdf)

## Acciones de supervisión sobre administradores de infraestructuras



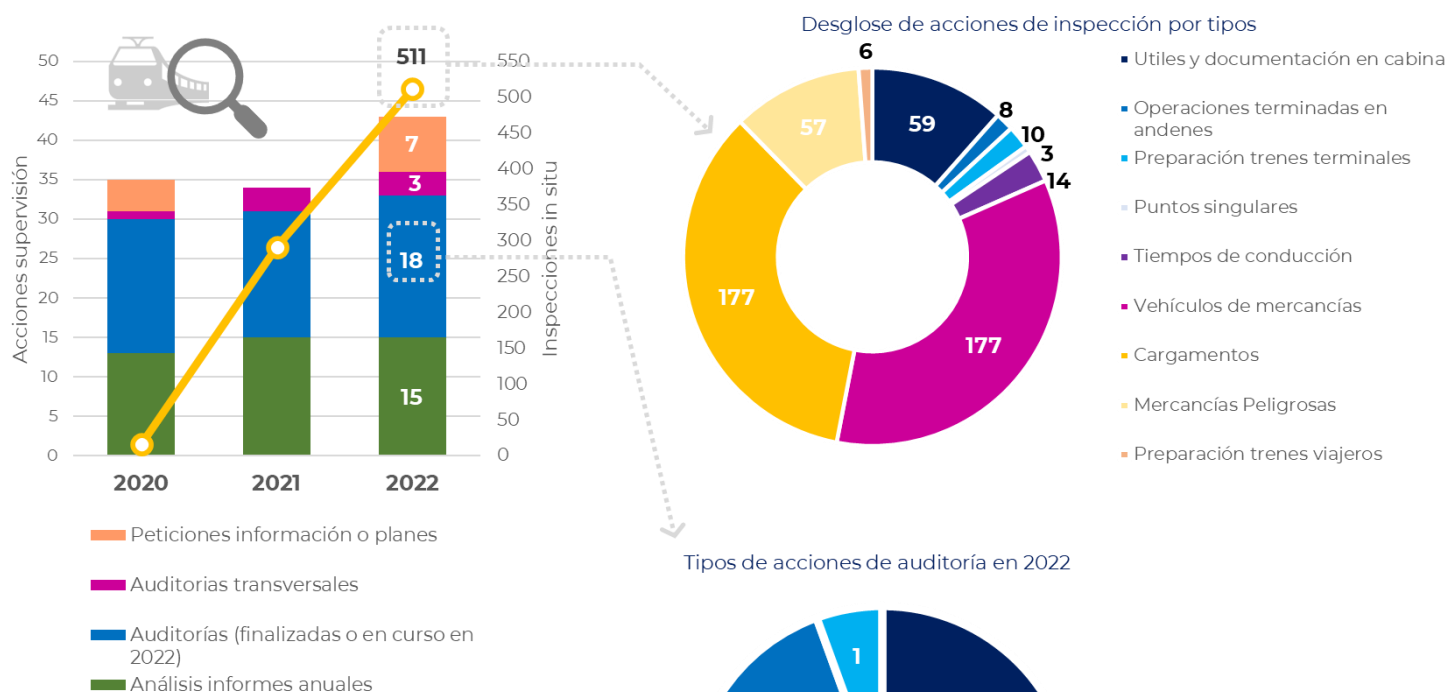
### ■ Supervisión a empresas ferroviarias

En relación con las empresas ferroviarias, durante 2022 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 2022 se observa el gran esfuerzo que está realizando la AESF en potenciar este tipo de actividades con un gran crecimiento respecto a años anteriores.
- **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

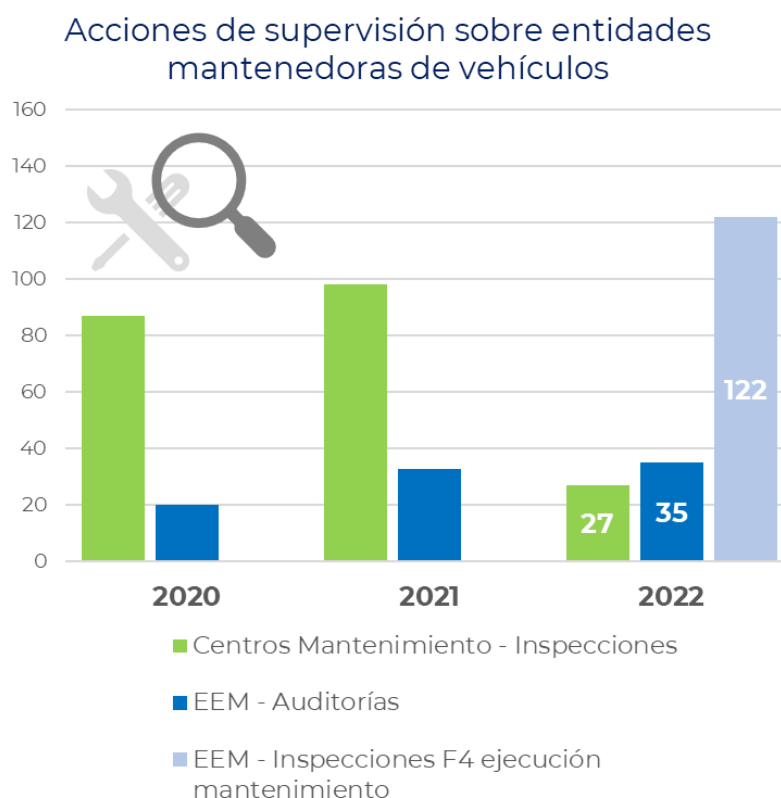


## ▪ Supervisión a entidades relacionadas con el mantenimiento de material rodante

En la supervisión de las entidades involucradas en el mantenimiento de vehículos ferroviarios, 2022 destaca como el año en el que se produce un cambio legal y la consecuente transformación en la forma en la que la AESF aborda su supervisión.

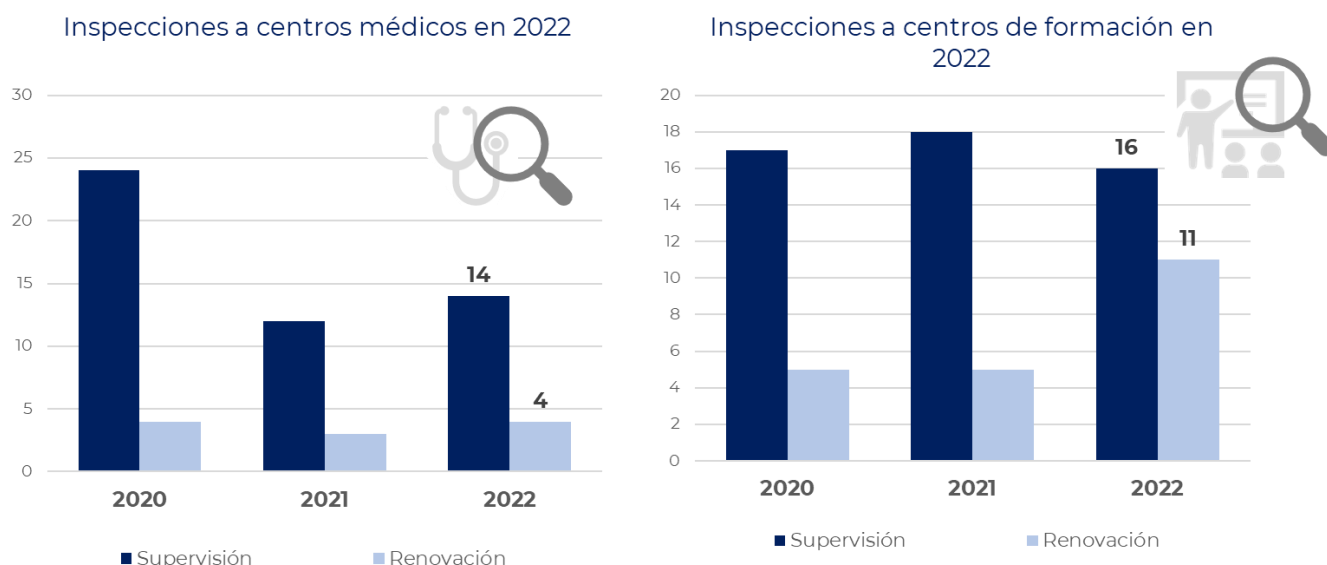
En 2021 coexistía la regulación nacional de la [Orden FOM/233/2006](#) que obligaba a la inspección anual de los centros de mantenimiento, con la regulación europea que fijaba la certificación de las entidades encargadas de mantenimiento y de las entidades que ejecutan las funciones delegables. Este régimen europeo se establece en el [Reglamento de Ejecución \(UE\) 2019/779](#), de aplicación a todos los vehículos y que vino a sustituir al [Reglamento \(UE\) 445/2011](#), de aplicación exclusiva para vagones.

En 2022, se culmina la transición y se deroga la Orden FOM/233/2006. Con ello, el régimen de inspecciones a centros de mantenimiento se sustituyó por inspecciones a las entidades encargadas de la ejecución del mantenimiento (Función 4), como puede verse en la gráfica siguiente:



## ■ 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](#).



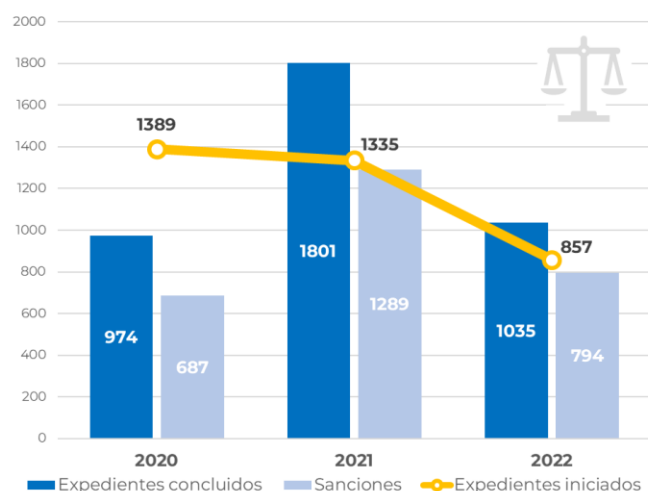
### 3.6 | Potestad sancionadora

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 2022 han tenido entrada 857 expedientes sancionadores, de ellos, 791 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 2022, han concluido 707, con 560 sanciones impuestas.

Expedientes sancionadores



Además, se ha continuado la tramitación de 328 expedientes procedentes de denuncias recibidas en años anteriores, en relación con los que se han dictado 308 resoluciones y que han finalizado en la imposición de 234 sanciones.

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 2022 se prosiguieron con las reuniones de la **Mesa de Intercambio de Experiencias**, con las dos jornadas anuales, que son un punto de encuentro de todo el sector. Tras la pandemia, se retomaron las reuniones presenciales.

De manera interna, en 2022 se celebró **un seminario sobre supervisión**, que sirvió para compartir las experiencias entre las diferentes unidades de la AESF y con otras entidades que llevan a cabo funciones similares (nacionales como la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el Consejo de Seguridad Nuclear o internacionales, como EPSF, la autoridad francesa de seguridad ferroviaria).

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

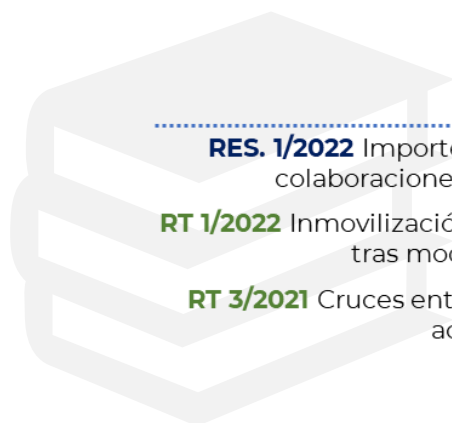
- Jornadas formativas con las empresas constructoras sobre seguridad operacional, a petición de Adif.
- Jornadas sobre riesgos en el transporte y movilidad en el siglo XXI, dentro del programa de formación del MITMA
- Ponencia sobre "Supervision of HOF" dentro del "Human and Organisational Factors conference. Integration of Human and Organisational Factor: managing workload and fatigue", organizado por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

- Jornada “Transporte y control de mercancías peligrosas”, organizada por la Fundación Francisco Corell.
- 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 2022 finalizó la primera 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 2022, se inició la segunda edición de este curso.

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... 2022 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.





### 3.8 | La actividad internacional

En 2022, **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. El desarrollo y negociación de los borradores del **nuevo paquete de Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad** (finalmente aprobado en 2023) ha generado un gran número de reuniones, a las que se ha considerado estratégica dar la cobertura adecuada, a pesar de los medios limitados de la AESF. La participación en ellos ha requerido un gran esfuerzo del personal de la AESF designado para este cometido por la Agencia o en representación del Estado.

Otro aspecto que ha supuesto una gran actividad internacional para la AESF en 2022 ha sido el relacionado con **los tráficos fronterizos**:

- En 2022 se produjo la firma del **acuerdo de supervisión y secciones fronterizas** entre las autoridades de seguridad francesa **EPSF** y española AESF.
- Con **Portugal**, se intensificaron los contactos con la autoridad **IMT** para la negociación de un acuerdo similar, avanzándose de manera significativa en 2022.
- Independientemente del estado de dichos acuerdos, entre las tres autoridades se establecieron múltiples reuniones de coordinación.
- 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 tráficos, 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.



### IRSC “International Railway Safety Council” (Sevilla, octubre de 2022)

Uno de los foros internacionales de seguridad ferroviaria más relevantes a nivel internacional, tuvo lugar en 2022 en Sevilla, organizado por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y Adif, con la colaboración de la AESF, que lideró algunos workshops y tuvo una nutrida participación.



## 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 MITMA, 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 el desarrollo de la medicina y psicología ferroviaria

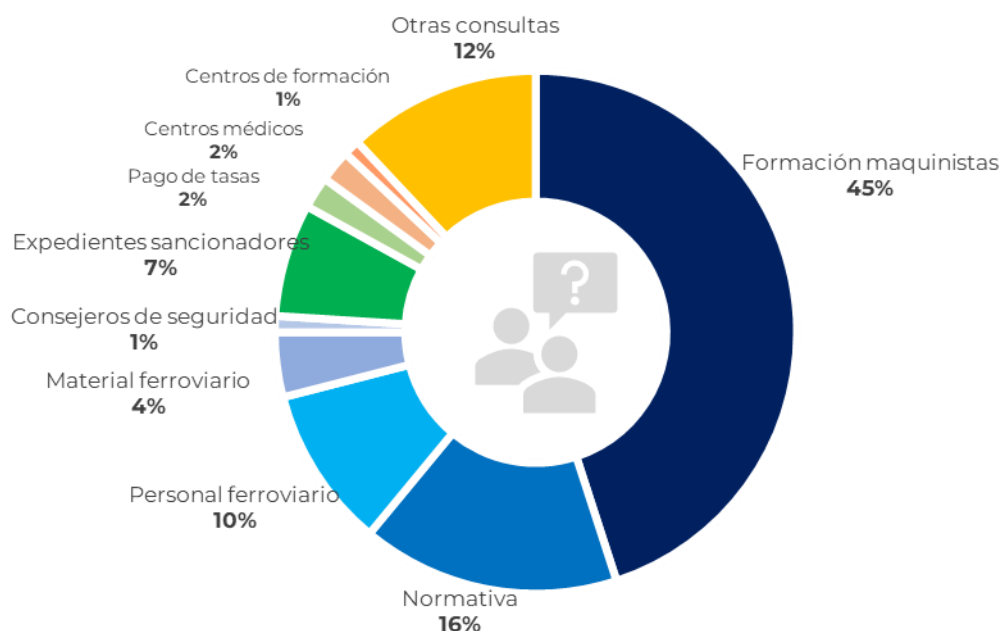
En 2022 se han impulsado estas disciplinas con la incorporación de especialistas en la AESF y consolidando los trabajos del Comité, que están sirviendo como un foro de intercambio entre los profesionales.

También 2022 la AESF emitió la primera ficha F-MPF, destinadas a proporcionar criterios de interpretación de los requisitos psicofísicos.

## 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 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.
- Cambios en las políticas estatales, a través de la Estrategia de Movilidad segura, sostenible y conectada.
- **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 los ciudadanos, fomentando la cultura de la sociedad sobre el ferrocarril.
- **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.

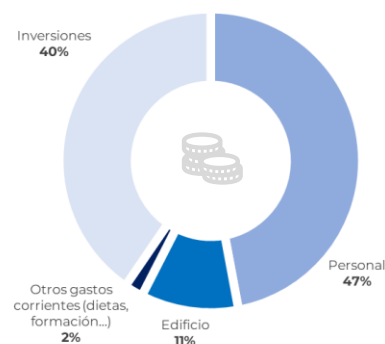
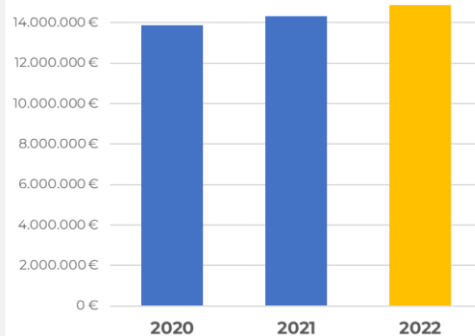
### 4.1 | Actividad económica de la AESF

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 2022 ascendió a unos **14,8 millones de euros**.

La mayor parte del presupuesto está destinado a las **retribuciones de su personal** (6,8 millones de euros en 2022), 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 2022)

Evolución del presupuesto de la AESF



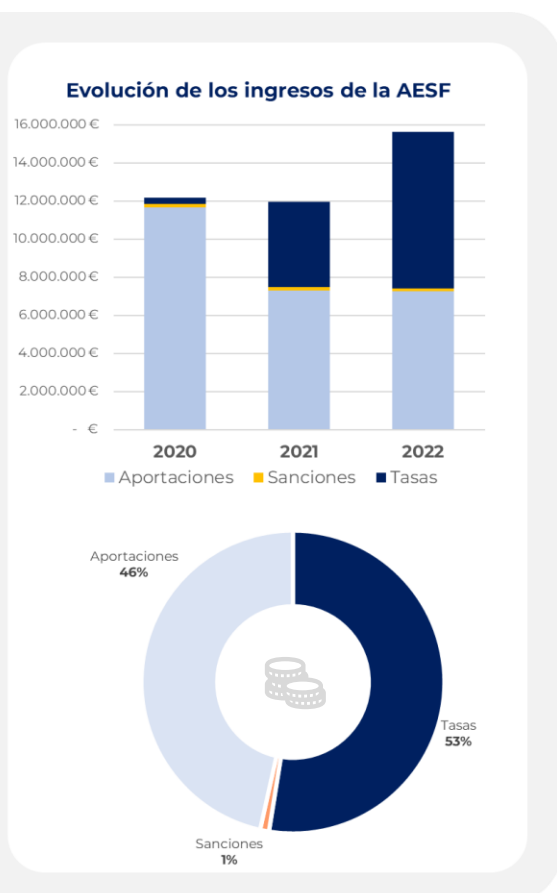
Igualmente, la AESF debe afrontar todos los **gastos de mantenimiento del edificio** en el que está situada su sede, así como todos aquellos gastos de carácter instrumental necesarios para que el personal pueda realizar sus funciones (1,5 millones de euros en 2022).

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 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 2022 un 53 %. 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 tras la pandemia.

Además, la Ley de Presupuestos General del Estado de 2022 actualizó los importes de las tasas ferroviarias de competencia de la AESF, con un contenido diferente del establecido en la LPGE para 2021.

Asimismo, en 2022 se aprobó la **Resolución 1/2022 de la AESF**, por la que se fijan los importes de la actividad de la AESF cuando asiste a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en su papel de entidad responsable de la emisión del certificado de seguridad único y de la autorización de vehículos ferroviarios.



## 4.2 | La estrategia de personal de la AESF.

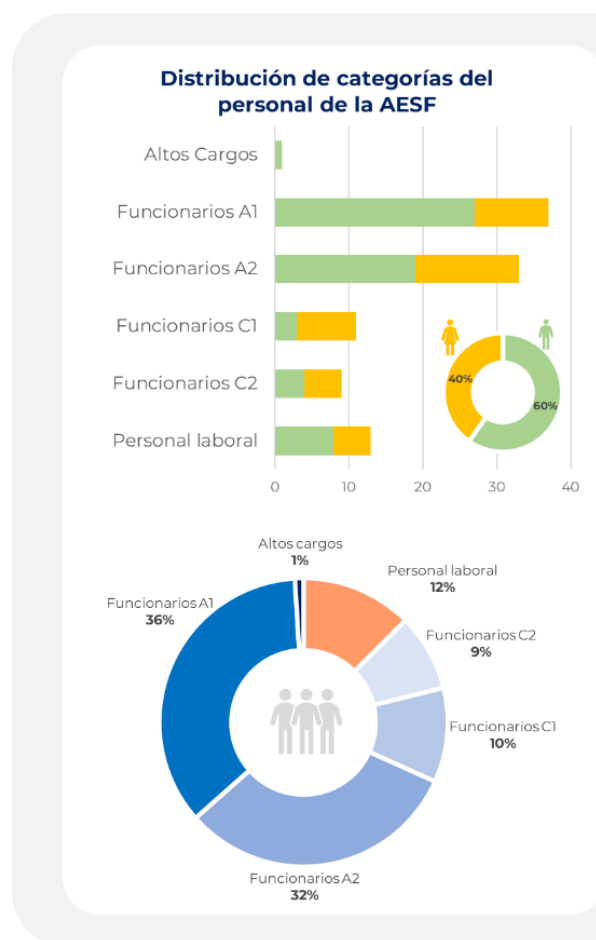
La plantilla de la AESF a final de 2022 era de **104 personas**. De ellos hay un alto cargo, 90 funcionarios y 13 contratados en régimen laboral.

Esto supone que la plantilla se mantuvo estable respecto al año anterior (que finalizó con 105 personas). A pesar de que hubo un número importante de entradas y salidas, el balance fue prácticamente cero, por lo que no se pudo lograr el objetivo de ir completando los puestos vacantes de la estructura.

En materia de personal, **los retos principales de la AESF** son 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 2022 se han realizado las siguientes iniciativas** para dar cumplimiento a la estrategia de personal aprobada por la AESF:

- Se aprobó una modificación de la “Estrategia de personal y recursos humanos de la AESF”, que fue presentada a los organismos encargados de su tramitación.
- Se ha aprobado una ley por la que se crea un cuerpo técnico adscrito exclusivamente a la AESF y se autoriza la convocatoria de plazas de Ofertas de Empleo Público de años anteriores<sup>9</sup>.
- Participación en el tribunal para la oposición de la Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- En el mes de diciembre de 2022, además, se convocaron nuevas oposiciones para la escala citada y para la nueva Escala Superior de Especialistas en Transporte, Infraestructuras y Seguridad de los Organismos Autónomos y las Agencias Estatales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, especialidad Seguridad e Interoperabilidad Ferroviaria, oposiciones que finalizarán su proceso en 2023.
- En 2022 se han tramitado varias modificaciones de la RPT de la AESF que han supuesto la creación de nuevos puestos para fortalecer las estructuras encargadas de la supervisión y de la autorización de vehículos.



<sup>9</sup> La Disposición adicional tercera de la Ley 10/2022, de 14 de junio, creó la Escala Superior de Especialistas en Transportes, Infraestructuras y Seguridad de los Organismos Autónomos y las Agencias Estatales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, incluyendo la especialidad de “Seguridad e Interoperabilidad Ferroviaria”, a la que corresponde ejercer las funciones de nivel superior en el ejercicio de las competencias y potestades atribuidas a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Asimismo, en la Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se creó la especialidad de Seguridad e Interoperabilidad Ferroviaria.

- En cuanto al personal laboral, se ha cubierto un puesto de psicólogo, esencial para la realización de trabajos relacionados con el personal ferroviario y el factor humano.

### 4.3 | Construyendo el sistema de gestión.

Durante 2022, 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-02.02-01-PG-v01 Autorización de tipo y de puesta en el mercado de vehículos ferroviarios.
  - O-02.02-01-GU-02 Guía sobre el proceso para la obtención de la autorización de tipo de vehículo y de puesta en mercado para vehículos bimodales.
  - S-01.02-01-PG-v01 Sistema de gestión de cualificaciones
  - S-02.01-01-PG-v01 Gestión de la formación.
- **Actualización de documentos:**
  - O-07.02-01-GU-01 Guía para la presentación de documentación en las convocatorias de exámenes de maquinistas Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
  - E-04.02-01-PG-v02 Seguimiento de los informes anuales de seguridad de empresas ferroviarias.
  - E-04.02-01-GU-01 Guía para el contenido del informe anual de seguridad de las empresas ferroviarias.