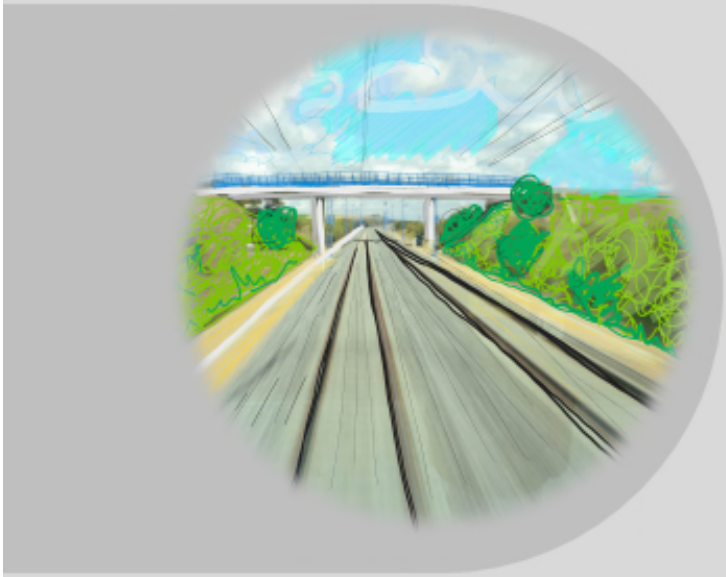
GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

AESF AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA



Plan de acciones plurianual

2024-2026

Marzo de 2024

ÍNDICE

Índice 1

Objeto y alcance del documento 2

Contexto de actuación de la AESF en los próximos años 6

Líneas de actuación de la Agencia 8

Actividades de soporte y funcionamiento interno 10

Actividades de desarrollo normativo 18

Emisión de autorizaciones y certificados 21

Actividades de supervisión 28

Actividades de difusión 45

Actividades de seguimiento de acciones estratégicas e impulso de la seguridad. 49

Actividades de fomento de la cultura de la seguridad 57

Actividades de representación exterior 60

Revisión del Plan de actuaciones plurianual 2024-2026 63

OBJETO Y ALCANCE DEL DOCUMENTO

El presente documento establece **las líneas generales de actuación que la AESF pretende poner en marcha durante el periodo 2024-2026, así como de las principales actividades de funcionamiento ordinario,** tales como autorización de vehículos o líneas, homologación de centros o emisión de certificados de seguridad.

De conformidad con el artículo 12 del Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su estatuto, dicha Agencia dispondrá de un **plan de acción anual**, sobre la base de los recursos disponibles. Dicho plan es propuesto por el Director al Consejo Rector, para su aprobación.

Este documento ha sido presentado en la reunión nº 37 del Consejo Rector de la AESF, del 13 de marzo de 2024, siendo aprobado en la misma.

Anualmente, a partir de las líneas estratégicas del presente documento, se desarrollará el citado plan de acción anual concretando qué actuaciones se llevarán a cabo durante ese ejercicio y estableciendo valores a los indicadores de seguimiento.

Abreviaturas

AESF	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
AI	Administrador de infraestructuras
AGE	Administración General del Estado
CECIR	Comisión ejecutiva de la Comisión interministerial de Retribuciones
EEM	Entidad encargada de mantenimiento
EF	Empresa Ferroviaria
EUAR	Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (anteriormente Agencia Ferroviaria Europea (ERA)
ETI	Especificación Técnica de Interoperabilidad
IF	Instrucción Ferroviaria
LSF	Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario
MTMS	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
OSS	"One Stop Shop", ventanilla única de la EUAR para la gestión de los procesos tras el Cuarto Paquete Ferroviario
OTIF	Organización intergubernamental para el tráfico internacional de mercancías por ferrocarril.
PAI	Programa Anual de Inspección a Empresas Ferroviarias
RCF	Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado mediante Real Decreto 664/2015 de 17 de julio.
RID	Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril

RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RINF	Registro de Infraestructuras
RPT	Relación de puestos de trabajo
SGCSF	Subdirección General de Coordinación de la Seguridad Ferroviaria
SGI	Subdirección General de Infraestructuras
SGS	Sistema de Gestión de la Seguridad
TIC	Tecnologías de la Información y la Comunicación

Marco legal y competencias

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) es un organismo público de los creados al amparo de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales[1] para la mejora de los servicios públicos, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la Secretaría General de Infraestructuras. Actualmente, se regula por los artículos 108.bis y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que deroga la Ley 28/2006, de 18 de julio.

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 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 ferroviario y la operación ferroviaria.

Asimismo, llevará a cabo las funciones relacionadas con la **interoperabilidad** y el transporte de mercancías peligrosas en el sistema ferroviario de competencia estatal, correspondiéndole asimismo el otorgamiento, suspensión y revocación de **licencias** a las empresas ferroviarias.

Principios de actuación de la Agencia

La Agencia se guiará 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 en la operación 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.

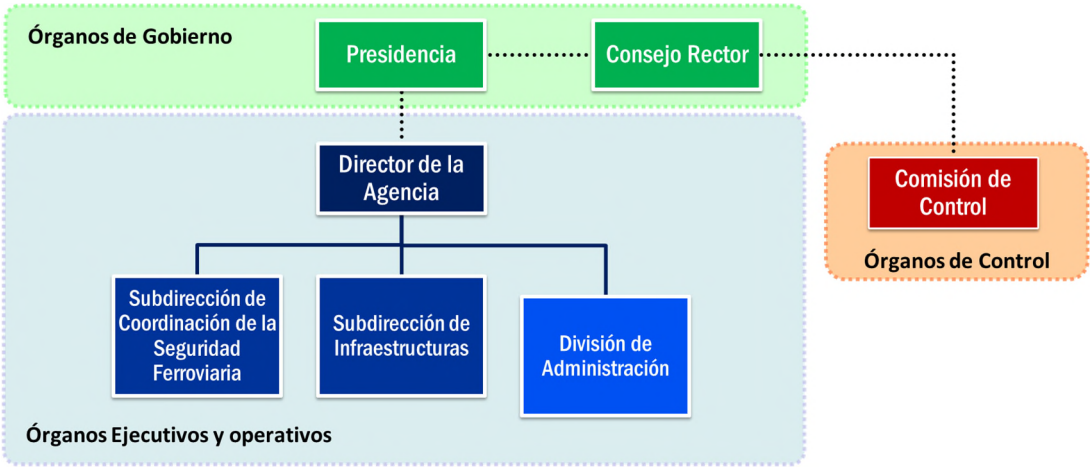
d) Calidad, eficacia, eficiencia y transparencia en el ejercicio de sus funciones.

Órganos de gobierno, ejecutivos y estructura de la Agencia

Son Órganos de Gobierno de la Agencia su Presidencia y el Consejo Rector.

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.

[1] *Se encuentra pendiente de adaptación al régimen establecido en la 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.*



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 licencias y certificados de seguridad de empresas ferroviarias y su posterior supervisión, habilitaciones a candidatos distintos de empresas ferroviarias, así como con todo lo relacionado con material rodante, su mantenimiento y el personal ferroviario y sus centros asociados.

  Asimismo, le corresponde el seguimiento global de la seguridad del sistema ferroviario y coordinará el desarrollo de los procedimientos de funcionamiento técnico, así como la representación externa de la Agencia.

- **División de Administración**

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

CONTEXTO DE ACTUACIÓN DE LA AESF EN LOS PRÓXIMOS AÑOS

La actividad de la AESF se desarrolla en los próximos años en un contexto de cambio en el sector ferroviario:

- Si el periodo anterior 2021-2023 ha sido el de entrada en el sector de nuevos operadores a competir en el mercado de viajeros de alta velocidad, el periodo 2024-2026 se puede caracterizar por la consolidación de estos operadores, la entrada de otros nuevos operadores en otras rutas (segunda fase de la liberalización) y, sobre todo, por **la entrada de nuevas empresas en las obligaciones de servicio público**. Tras la finalización de los periodos transitorios de la normativa, es previsible que en estos años se produzca un posicionamiento de nuevas empresas que deseen optar a este nuevo segmento del mercado.

- En general, también en sectores como el de mercancías debería observarse **un crecimiento del sector ferroviario como resultado de las políticas de fomento de este tipo de transporte por su mayor sostenibilidad.**

- En relación con el material rodante, en este periodo se va a concluir **la renovación del parque iniciado en años anteriores**, con un número muy elevado de vehículos por autorizar.

- También en los próximos tres años se prevé que se culmine **el proceso de relevo generacional en el que está inmerso el sector desde unos años atrás**. El vuelco radical en la pirámide poblacional del sector ferroviario, con personas con niveles de experiencia diferente y con capacidades y cualidades distintas, suponen que la AESF tendrá que acrecentar todas sus actividades en relación **con el factor humano y organizativo o la cultura de la seguridad**, tanto supervisoras, como de difusión y ayuda al sector.

- En este nuevo enfoque más dirigido a las personas, el establecimiento de **canales de comunicación abiertos** para recibir retroalimentación y responder a las inquietudes del sector, cobrará cada vez más relevancia.

- Pero, además, 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.

- Precisamente, en relación con los profesionales del sector ferroviario, en este nuevo periodo 2024-2026 es previsible **un cambio importante en el marco normativo sobre personal ferroviario** para adecuarse mejor a la normativa europea, así como también es previsible una nueva Directiva de Maquinistas.

- La **Estrategia de Movilidad segura, sostenible y conectada** y **la Estrategia Indicativa** aprobadas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible han sido pioneras en incluir líneas maestras relacionadas con la seguridad operacional. Han establecido, por tanto, una senda a proseguir en los próximos años mediante **el establecimiento de planes estatales de seguridad ferroviaria.** La AESF colaborará con el Ministerio en su definición, implantación y seguimiento.

- Una de las innovaciones que comenzará a hacerse realidad en los años inmediatos, será **la digitalización en el ferrocarril**. Las principales entidades del sector están planteando proyectos de transformación digital disruptivos como la implantación de tecnologías avanzadas con sistemas de control automatizados o sensores; el empleo de la inteligencia artificial para análisis de datos e identificación de patrones de riesgo; o avances hacia la conducción automática.
  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, avanzando hacia la digitalización de los procesos de supervisión, así como en el desarrollo de plataformas y herramientas para facilitar sus actividades o la gestión de la información.

- En un momento de **importantes cambios tecnológicos innovadores**, la actividad de la AESF tiene que conseguir un equilibrio entre la seguridad y el respecto de la normativa y que los procesos de autorización sean ágiles y sin coartar el avance tecnológico.

- **La sociedad demanda mayores exigencias de seguridad**. Sin embargo, hay que transmitir a la sociedad que también debe ser responsable y que la seguridad en el entorno del ferrocarril depende en buena medida del comportamiento de los usuarios y de los que conviven en esos entornos. Por eso, en los próximos años, la AESF debe abrirse aún más a actividades hacia los ciudadanos, fomentando la participación ciudadana en temas de seguridad ferroviaria a través de campañas de concienciación y canales de retroalimentación.

- En esta situación de evolución permanente de las demandas sociales en materia de seguridad, la AESF tendrá que profundizar en las fronteras entre la seguridad operacional tradicional y otras "seguridades" que generan nuevas amenazas, como las derivadas del **cambio climático o de la ciberseguridad.**

- En 2024 entrará plenamente en vigor **el paquete de ETI aprobado en 2023 bajo el lema de mercancías verdes y ferrocarril digital**. La AESF tendrá un papel importante para ayudar al sector nacional a su implantación, así como para transmitir necesidades de cambio en un futuro nuevo paquete de ETI en el que la Comisión Europea va a iniciar sus trabajos.

- Todo ello, sin descuidar otros aspectos básicos como el enfoque sistémico y de riesgos que la AESF viene inculcando al sector desde su creación. Si bien estos conceptos ya están calando, en los próximos años, **la AESF debe proseguir con su capacidad supervisora**, consolidando las actividades de auditoría e inspección que ha puesto en marcha en el anterior periodo y ampliando el abanico con nuevas acciones.

- A nivel interno, para poder adaptarse adecuadamente al contexto, en los próximos años la **AESF debe dar respuesta a sus dificultades para consolidar su estructura y aumentar sus recursos**, incorporando nuevos profesionales, reduciendo la rotación del personal y procediendo al relevo generacional de su plantilla.
  También debe dotarse de nuevos procedimientos, completando su sistema de gestión, y de nuevas herramientas y aplicaciones que permitan modernizar sus actividades.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN DE LA AGENCIA

Las líneas de actuación durante los próximos tres años mantienen la continuidad respecto a las acciones puesta en marcha en los años precedentes.

Pueden articularse alrededor de diferentes objetivos:

- **ACTUACIONES DE SOPORTE** para el resto de las acciones de la AESF, encaminadas a la mejora de su funcionamiento interno y de dotar de herramientas a la organización para facilitar su desempeño.

- **ACTUACIONES OPERATIVAS,** relativas a las competencias propias de la AESF, que se desarrollan a partir de cuatro conceptos claves:
    - **El desarrollo normativo** y la regulación en materia de seguridad e interoperabilidad, tanto desde el punto de vista técnico como jurídico. Durante el periodo de este plan, un objetivo será el desarrollo normativo de lo previsto en el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, adecuando el resto de normativa al marco de este nuevo real decreto.

    - **La emisión de licencias, autorizaciones, certificados u homologaciones** requeridos por los diferentes elementos y organizaciones del sector ferroviario para su incorporación al sector.

- **La supervisión del sector**, que debe configurarse en un subconjunto muy significativo de los planes de acción anuales.

  De conformidad con la LSF, la responsabilidad de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General corresponde a los administradores de infraestructuras y a las empresas ferroviarias que en ella operan.

  Por su parte, corresponde a la autoridad responsable de seguridad, velar por el cumplimiento del marco normativo por los agentes del sistema y de que éstos utilizan un sistema de gestión de la seguridad adecuado.

  Un objetivo para este periodo será el análisis de la madurez del sistema ferroviario, entre otros, la eficacia de los sistemas de gestión de seguridad de las organizaciones.

- **La difusión**, como herramienta fundamental de mejora del conocimiento en el sector.

- **ACTUACIONES ESTRATÉGICAS,** de mayor nivel y a medio plazo**:**
  - **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.
  - **Acciones para mejora de la cultura de la seguridad en el sector.**
  - **Representación internacional** y participación en diversas organizaciones que van a marcar las políticas y legislaciones futuras en materia de seguridad e interoperabilidad.

Los objetivos planteados dentro de cada una de estas líneas de actuación son los recogidos en los apartados siguientes, si bien su ejecución real estará muy condicionada por la disponibilidad de recursos personales con los que realmente pueda contar la AESF a lo largo de este trienio.

Actividades de soporte y funcionamiento interno

OBJETIVO:	**Consolidar la posición de la AESF en el sector, dotándose de procedimientos, herramientas, cualificación y recursos suficientes para ejercer su papel de referencia.**

SOP-1. Promover la aprobación de un nuevo Estatuto de la AESF.

Descripción:	La experiencia adquirida desde la creación de la AESF recomienda una revisión de su Estatuto que permita terminar de desarrollar su estructura orgánica. Adicionalmente, esta modificación permitiría la plena adaptación de la AESF al contenido de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en su última redacción.
Unidades responsables:	Promoción en la AESF: Todas (coordinación de la División de Administración). Aprobación: exterior a la AESF.
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Fecha inicio de tramitación de propuesta de nuevo Estatuto de la AESF. ▪ Fecha de aprobación de nuevo Estatuto de la AESF.

SOP-2. Tramitar el contrato de gestión de la AESF.

Descripción:	De acuerdo con el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto, está debe someter a aprobación de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Hacienda y Función Pública, un contrato de gestión plurianual.
Unidades responsables:	Promoción en la AESF: Todas (coordinación de la División de Administración). Aprobación: exterior a la AESF.
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Fecha presentación de un contrato de gestión de la AESF para su aprobación.

Revisión

SOP-3. Desarrollar acciones en materia de personal en aplicación del Plan Estratégico en materia de personal de la AESF.

Descripción:	Las necesidades de consolidar y reforzar los programas de acción y nuevos retos que surgen en los años sucesivos como la situación del mercado laboral de maquinistas o la incorporación de nuevas empresas operadoras, hacen necesario que las estructuras de la AESF sigan creciendo y dotándose de especialistas.

	Para ello, la AESF tiene aprobado un **Plan Estratégico en materia de personal con vigencia hasta 2025**, cuyos objetivos principales son: • Asegurar un relevo generacional sin distorsiones cubriendo las jubilaciones y salidas de personal de la AESF con nuevas incorporaciones, y • Fidelizar este nuevo personal a la AESF, con retribuciones y puestos adecuados a su grado de especialización, para que puedan ser productivos teniendo en cuenta que la elevada especificidad del trabajo de la AESF requiere una importante formación previa. La ejecución de las acciones contempladas en este epígrafe corresponde en una parte importante, tanto al MTMS, como ministerio al que está adscrita la AESF, como a los departamentos responsables de gestión económica y de personal de la AGE. En esta actividad, se incluyen, entre otras, las siguientes acciones: - Promoción del Plan Estratégico ante los órganos responsables de su dotación. - Convocatoria de los procesos selectivos necesarios para cubrir plazas de las ofertas de empleo público. - Revisión del Plan Estratégico a su finalización o ante circunstancias que lo aconsejen.
Unidades responsables:	Acciones internas: Todas . Aprobación: exterior a la AESF.
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de nuevas personas incorporadas a la AESF. ▪ Número de personas en la plantilla de la AESF.

Revisión

SOP-4. Avanzar en la financiación a través de un sistema de gestión de tasas.

Descripción:	La Ley 38/2015 del sector ferroviario contempla varias tasas para la financiación de la AESF. La mayor parte de ellas están ligadas a actividades concretas de la AESF (emisión de certificados, autorizaciones…). También contempla la "tasa de seguridad operacional" cuyo importe está relacionado con el volumen de actividad anual de las empresas y administradores. Mediante esta última tasa, se pretendía que la AESF fuera capaz de alcanzar un volumen significativo de autofinanciación. Por ello, desde un importe inicial que permitía financiar aproximadamente el 50 % de los gastos de la AESF, se pretende una evolución progresiva para aumentar la proporción de autofinanciación hasta un 70%. Todo ello hace que la gestión de estos ingresos se convierta en una actividad imprescindible en el futuro, ya que de ella dependerá su financiación y que requerirá de herramientas y sistemas que faciliten su gestión y control. Durante el periodo de este plan plurianual, se consideran también otras actividades relacionadas: - La puesta en marcha de las herramientas informáticas que simplifiquen su gestión. - El desarrollo de estructuras en la AESF dedicadas a la gestión de las tasas. - La revisión de los importes de las tasas actuales y la definición, en su caso de nuevas tasas. - La revisión y actualización, en su caso, de los precios para actividades de la AESF en cooperación la EUAR.

	- La concreción de importes y la gestión de tasas por registro de vehículos y tipos de vehículos.
Unidades responsables:	División de Administración Unidades gestoras de los expedientes que motivan la aplicación de las tasas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Funcionamiento efectivo de la aplicación de gestión de ingresos. ▪ Porcentaje de cobertura del presupuesto de la AESF mediante la tasa de seguridad.

Revisión

SOP-5. Finalizar la implantación del sistema de gestión de cualificaciones de la AESF y de evaluación del desempeño.

Descripción:	Dicho sistema de gestión de cualificaciones debe permitir delimitar las acciones formativas y de requisitos requeridos para cada uno de los puestos de la AESF, en función de sus cometidos y responsabilidades. Aunque en el periodo plurianual ya se han sentado las bases del sistema de gestión de cualificaciones y se dispone de los perfiles de las principales actividades, debe generalizarse y extenderse al resto de cometidos de la AESF. Para ello, se desarrollará una herramienta informática que facilite la gestión actual. Como siguiente fase, esta actividad debe enfocarse también a disponer, de objetivos e indicadores de cumplimiento y de evaluación del desempeño.
Unidades responsables:	Todas (coordinación de la División de Administración)
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de perfiles incorporados al sistema de gestión de cualificaciones. ▪ Puesta en marcha de un sistema informático para la gestión de cualificaciones.

SOP-6. Desarrollar planes de formación del personal de la AESF.

Descripción:	Anualmente, la AESF aprobará planes de formación determinados teniendo en cuenta las sugerencias del personal y las necesidades detectadas, desarrollados con los criterios siguientes: • Ampliar los conocimientos técnicos sobre el sistema ferroviario, su seguridad operacional e interoperabilidad, en especial en aspectos ligados a la supervisión. • Favorecer la integración del personal de nuevo ingreso en la AESF. • Mejorar la formación en **ofimática y análisis de datos**, impulsando la utilización y conocimiento de las nuevas tecnologías. • Ofrecer la posibilidad de que el personal pueda asistir a **otros cursos organizados por el MTMS y otras entidades del sector público, así como los impartidos por empresas especializadas o por las entidades del sector ferroviario**: administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, centros de formación de personal ferroviario.

	• Desarrollar las competencias en idiomas de la AESF. • Fomentar las actividades dentro del "Área de Formación Continua", que buscar instaurar procesos de divulgación más dinámicos sobre los procedimientos internos
Unidades responsables:	Todas (coordinación de la División de Administración)
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones formativas. ▪ Horas impartidas de formación. ▪ Grado de satisfacción de las personas asistentes a las acciones formativas. ▪ En cursos con evaluación final, resultados obtenidos. ▪ Porcentaje de personal que ha recibido actividades formativas.

SOP-7. Impulsar el sistema de gestión de la AESF.

Descripción:	Continuación con **la aprobación de los procedimientos de trabajo de las diferentes áreas de actividad** de AESF, para disponer de un conjunto de procedimientos homogéneos para la realización de las principales actividades, completando progresivamente el desarrollo del Mapa de Procesos de la AESF. Merece especial mención la revisión y actualización de los procedimientos internos de la AESF y las guías de ayuda para entidades externas relativas al proceso de obtención o renovación de autorizaciones de seguridad, dado que en 2025 deberán renovarse las autorizaciones de seguridad de los principales administradores de infraestructura Continuación con la aprobación de guías de actuación de las entidades del sector en las diferentes actividades. Además de la aprobación de nuevos procedimientos, esta medida debe incluir **labores internas de difusión del sistema entre el personal de la AESF**, p.ej. mediante reuniones de divulgación o mediante la creación un nuevo portal en la intranet de la agencia. Especialmente, estas acciones estarán dirigidas a que el personal conozca los criterios y mecanismos de actuación, sus potestades en el ejercicio de las funciones de supervisión y para que desarrolle sus funciones de acuerdo con los principios de transparencia y ausencia de conflicto de intereses.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de documentos del SGS aprobados. ▪ Número de horas de formación sobre procedimientos del sistema de gestión de la AESF.

SOP-8.	**Implantar sistemas de gestión de la calidad de los servicios ofrecidos por la AESF, para dar respuesta a los requerimientos establecidos.**
Descripción:	La mejora de la calidad de los servicios de la AESF debe estar presente en todas sus actividades, propiciando la detección continua de puntos de mejora. En especial, el desarrollo de la mayor parte de las acciones de este Plan se considera que pueden suponer mejoras en la calidad de los servicios ofrecidos.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Evolución de los indicadores de evaluación de calidad de los servicios.

SOP-9.	**Constituir un grupo de trabajo interno para análisis de la automatización y digitalización del sistema ferroviario**
Descripción:	La previsible aplicación a gran escala de la automatización de procesos en el ferrocarril y el uso de nuevas formas de energía hará necesaria nuevas formas de validación y supervisión de los elementos del sistema ferroviario, y precisar, tanto las funciones de los actores del sector ferroviario en estos procesos, como el papel del factor humano en los procesos parcial o totalmente automatizados. Por otra parte, la digitalización de los distintos procesos ferroviarios hará necesaria una redefinición de las formas en que estos son supervisados por la AESF e influirá en la forma con que la AESF deba digitalizar sus actividades. El objetivo de este grupo de trabajo es abordar el estudio de estas características cambiantes en el sector y su repercusión en la actividad de la AESF.
Unidades responsables:	Todas (Coordinación de la dirección de la AESF)
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Informe final del grupo de trabajo o de los subgrupos de trabajo que se constituyan para cada tarea.

SOP-10.	**Definir un Plan Estratégico de TIC en la AESF, que permita avanzar en la digitalización de los procesos de la AESF.**
Descripción:	Las necesidades de facilitar la ejecución de las tareas de la AESF con nuevas herramientas, hace que sea conveniente **la contratación de desarrollos informáticos**. Algunos de los campos que podrían ser objeto de estos desarrollos son: ▪ Gestores documentales diseñados para las especificidades de los expedientes propios de la AESF. ▪ Desarrollo de bases de datos de sucesos que recojan la información proporcionada por las entidades del sector y posibilite en el futuro su conexión con aplicaciones europeas.

	▪ Herramientas de seguimiento de planes de acción tras auditorías o inspecciones. ▪ Actualización y mejora de las funcionalidades del Registro Especial Ferroviario. ▪ Herramientas para la gestión interna: gestión documental, gestión de expedientes… El primer paso para esto es definir las necesidades y funcionalidades requeridas a estas aplicaciones, mediante la elaboración de este Plan, que se podrá desarrollar progresivamente. Este plan estratégico también debe contemplar otras acciones como la **incorporación de nuevos trámites a la sede electrónica**. También debe sentar la base para el futuro, en el que la explotación de datos puede condicionar las formas de trabajo de la AESF.
Unidades responsables:	División de Administración
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Fecha de aprobación del Plan Estratégico de TIC ▪ Número de nuevos trámites en la Sede Electrónica. ▪ Número de expedientes tramitados a través de la Sede Electrónica.

SOP-11. Mejorar a partir del aprendizaje de "nosotros mismos" y de la autoevaluación.

Descripción:	**Compartir experiencias entre las diferentes unidades de la AESF** facilita la armonización de formas de trabajo y de conocimiento. El fomento de mecanismos que faciliten esa puesta en común (como reuniones, talleres…) debe ser un objetivo en los próximos años. Por otro lado, deben consolidarse los procesos de autoevaluación y auditoría interna en la AESF, buscando propuestas de mejora continua de sus actividades.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Acciones ejecutadas para solventar hallazgos de los procesos de auditoría interna. ▪ Número de eventos de retorno de experiencias internas.

Revisión

SOP-12. Explorar nuevas modalidades de trabajo no presencial.

Descripción:	La evolución del trabajo de las administraciones públicas en los próximos años puede incorporar nuevas formas de trabajo no presencial para dar respuesta a la necesidad de conciliación, ahorro energético o distribución territorial. Atendiendo a las directrices que se marquen para la Administración General del Estado, la AESF desarrollará los correspondientes programas.
Unidades responsables:	División de Administración
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Porcentaje de personal adscrito a programas de trabajo no presencial.

Nuevo

SOP-13. Mejorar la aplicación de la normativa de protección de datos.

Descripción:	Seguir avanzando en la implantación de medidas destinadas a garantizar un tratamiento de datos personales acorde con la normativa de aplicación, avanzando en la identificación clara de los tratamientos de los que la AESF es responsable así como de los principales riesgos que pueden afectar a la organización en este ámbito y fomentando la toma de conciencia por parte del personal de la importancia de la protección de datos y las buenas prácticas en el día a día
Unidades responsables:	División de Administración
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones formativas dirigidas al personal ▪ Número de medidas técnicas implementadas para mitigar los riesgos

Nuevo

SOP-14. Poner en marcha acciones de mejora tras auditorías de la EUAR.

Descripción:	En aplicación de las directivas del Cuarto Paquete, **corresponde a EUAR la auditoría y supervisión de la actividad de las autoridades nacionales.** La AESF debe preparar sus procedimientos de trabajo a estas auditorías, así como dar cumplimiento a los hallazgos encontrados mediante la aplicación de planes de acción. Continuidad de las acciones puestas en marcha tras la auditoría de 2021, y si procede puesta en marcha de un plan de acción tras la auditoría prevista en 2024.
Unidades responsables:	Todas. Coordinación: SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de hallazgos en las auditorías realizadas por la EUAR. ▪ Indicadores propios de ejecución de los planes de acción desarrollados.

Nuevo

SOP-15. Establecer indicadores de horas de trabajo por actividades.

Descripción:	Para evolucionar la asignación y planificación de recursos, es conveniente disponer de un mayor conocimiento de las horas trabajadas empleadas en las diferentes actividades principales de la AESF. Para ello, se sentarán las bases de un sistema que permita la asignación de una manera sencilla que permita definir ratios de las horas medias empleadas en los tipos más habituales de expedientes, comenzando por las actividades de supervisión, certificación y autorización de seguridad y autorizaciones de vehículos. Para ello, la primera fase de los trabajos será la definición de una ficha de recogida de datos para control de tiempos, y posteriormente, su aplicación progresiva para obtener los valores medios de las principales actividades.

Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de ratios medias calculadas para actividades.

OBJETIVO:	**Fomentar el desarrollo y establecimiento de un marco normativo legal y técnico que potencie la seguridad operacional y la interoperabilidad, de conformidad con las directrices de la Unión Europea.**

NOR-1. Desarrollar normativa legal y técnica en materia de seguridad operacional.

Descripción:	Corresponde a la AESF fomentar el desarrollo de normativa legal a través de la redacción de los correspondientes borradores y de asistencia durante su tramitación a los órganos centrales del Ministerio. Como premisas básicas en el desarrollo de normativa la AESF: - actuará con transparencia, buscando y fomentando la participación del sector. - impulsará un enfoque dirigido a riesgos en el desarrollo de la normativa. - evaluará el impacto que tienen dichas normas sobre el sector. Dentro de esta actividad, algunas de las tareas en las que se trabajará durante este periodo son: - Modificación del Reglamento de Circulación Ferroviaria, RCF. - Promoción, junto con otros organismos competentes, de la elaboración de un documento que sustituya a la Norma básica de autoprotección, en lo referido a las instalaciones ferroviarias - Revisión de la normativa en materia de personal ferroviario (Ver EST-12) - Aprobación de una orden para el desarrollo de planes de seguridad.
Unidades responsables:	Todas.
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de textos legales en tramitación y aprobados.

NOR-2. Impulsar grupos de trabajo para fomentar la participación del sector en el desarrollo normativo.

Descripción:	Atendiendo a la voluntad de colaboración y de retroalimentación con el sector, la AESF está creando grupos de trabajo para el desarrollo de normativa. Dichos grupos de trabajo deberían estar dirigido por la AESF y contar con la participación de los diferentes agentes implicados (AAII, EEFF, fabricantes, organismos evaluadores de la conformidad, organismos de evaluación de la seguridad, asociaciones principales del sector, etc.). Algunos ejemplos ya puestos en marcha y que proseguirán durante el periodo temporal de este plan plurianual son los siguientes:

	- Seguimiento de 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)” (Resolución 7/2022) - Instrucciones ferroviarias de ancho métrico (Resolución 4/2019) - Revisión del Reglamento de Circulación Ferroviaria (Resolución 11/2020). - Grupo “espejo” de desarrollo de las nuevas ETIs, que permite abordar anticipadamente los cambios que se vayan proponiendo por la Comisión Europea y establecer una postura común a reflejar en los posteriores grupos de trabajo europeos. (Resolución 8/2020) - Grupo de trabajo para establecer criterios sobre diseño seguro de infraestructuras, constituido por empresas del sector, administradores y especialistas. - Grupo de trabajo sobre cálculo de ocupación y evacuación en recintos ferroviarios (Resolución 2/2022). - Revisión de la Instrucción Ferroviaria de Gálibos. - Guía sobre levante de balasto.
Unidades responsables:	Todas.
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones de los grupos de trabajo.

Revisión

NOR-3. Emitir recomendaciones y notas técnicas al sector, así como guías para facilitar la tramitación de procesos frente a la AESF.

Descripción:	La emisión de recomendaciones, notas técnicas o guías se está demostrando como un vehículo imprescindible de difusión al sector. Para mejorar la coordinación interna en el desarrollo de documentos de la AESF, se plantea en este periodo la creación de un **Comité Interno de Normativa** para valorar la necesidad de elaborar nuevos documentos en función de las necesidades del sector y actualizar y reorganizar las publicaciones de la AESF para hacerlas lo más prácticas posible. Asimismo, como punto de partida y de retorno de experiencia, se plantea en este periodo plurianual realizar un **informe sobre el grado de cumplimiento de las recomendaciones técnicas** de la AESF, previsiblemente con el apoyo de empresas externas.
Unidades responsables:	Todas.
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de recomendaciones y guías en elaboración y emitidas.

NOR-4.	**Finalizar el proceso de "limpieza" y eliminación de normas nacionales, iniciado por la EUAR en cumplimiento de lo establecido de las Directivas de Interoperabilidad y Seguridad.**
Descripción:	Mediante este proceso, se pretende localizar normativa en aquellos aspectos en los que es posible la existencia de normas nacionales (principalmente casos específicos y puntos abiertos, así como otros aspectos no cubiertos por la normativa europea) susceptibles de ser notificada a la Comisión Europea, realizando, en su caso, este proceso, así como detectar, tanto normas redundantes que pudieran existir con la normativa europea, como carencias normativas. Durante este periodo la revisión se centrará en las normas de seguridad sobre personal ferroviario y sobre operación.
Unidades responsables:	SGI / SGCSF.
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Fecha de recepción de conformidad de la EUAR respecto a las normas nacionales de los diferentes ámbitos.

NOR-5.	**Participar en diferentes grupos de trabajo de elaboración de normas y estándares técnicos en el sector.**
Descripción:	Dentro de esta actividad, la AESF participa en: • La revisión de los borradores de traducción de normas UNE relativas al ferrocarril, dentro del proceso de elaboración de normas UNE-EN por parte de AENOR. • La elaboración o revisión de normativa de CEN relativa al ferrocarril, en distintas fases del proceso de elaboración o revisión (grupos de trabajo, fase consultas, fase final, etc.). • La participación en la elaboración o revisión de normativa de ADIF en la fase de consultas.
Unidades responsables:	SGI / SGCSF.
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de normas en las que se ha participado.

Emisión de autorizaciones y certificados

OBJETIVO:	**Dar respuesta a las necesidades del mercado ferroviario de incorporación de nuevos elementos del sistema ferroviario** (infraestructuras o vehículos) **y de sus actores** (empresas ferroviarias, administradores de infraestructura, entidades encargadas de mantenimiento, centros de mantenimiento, centros de personal ferroviario…)**, emitiendo sus autorizaciones y certificados, aunando el respeto a los requisitos normativos y la máxima cooperación con los solicitantes.**

Revisión

AUT-1. Emitir licencias de empresas ferroviarias y revisar periódicamente el cumplimiento de sus requisitos.

Descripción:	En la actualidad unas 40 empresas disponen de licencias. En los próximos años es posible que se produzcan nuevas solicitudes como consecuencia del posicionamiento de empresas ante la futura apertura del mercado de obligaciones de servicio público en viajeros. También se está produciendo un importante movimiento en el de empresas dedicadas al mantenimiento y construcción de infraestructura. Aparte, se deberá prestar atención al mantenimiento de las condiciones que permitieron su emisión y suspendiendo o revocando aquellas licencias que en la práctica no están siendo usadas.
Unidades responsables:	División de Administración
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de licencias emitidas, modificadas o renovadas ▪ Número de licencias suspendidas o revocadas. ▪ Plazo medio de tramitación.

AUT-2. Emitir certificados de seguridad de empresas ferroviarias (nuevos, actualizaciones o renovaciones), tras la evaluación de sus sistemas de gestión de la seguridad.

Descripción:	Más de una treintena de empresas disponen actualmente de certificados. Aparte de los certificados emitidos directamente por la AESF, es previsible que sean más frecuentes aquellos en los que la AESF tiene que colaborar con la EUAR, ya sea para evaluar la parte nacional del ámbito internacional o cuando la EUAR solicite nuestra colaboración en virtud del acuerdo de colaboración suscrito entre ambas agencias.

Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de certificados emitidos, actualizados o renovados. ▪ Número de certificados en los que se ha colaborado con la EUAR. ▪ Plazo medio de tramitación.

Revisión

AUT-3. Emitir las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura (nuevas, ampliaciones o renovaciones).

Descripción:	En 2020 se ha producido la renovación de las autorizaciones de los administradores de infraestructura de ADIF, ADIF AV y de la sociedad administradora de la línea Figueras-Perpiñán, por lo que, en el periodo de este plan plurianual, será necesaria la revisión de las autorizaciones de seguridad de todos los administradores principales del sistema ferroviario nacional. Dada la importancia de estos trabajos, se plantea la creación de un grupo de trabajo con antelación suficiente que permita ir adelantando las subsanaciones necesarias y cumplimiento de las condiciones exigibles para el otorgamiento de la solicitud de renovación. La actividad de este grupo deberá iniciarse en 2024.
Unidades responsables:	SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de autorizaciones emitidas. ▪ Plazo medio de tramitación.

AUT-4. Certificar entidades encargadas de mantenimiento, según el Reglamento (UE) 2019/779.

Descripción:	Actualmente hay unas 42 empresas certificadas en diferentes funciones de mantenimiento o como EEM. Para ello, la AESF ha emitido 115 certificados, 30 corresponden a EEM y 85 son certificados de funciones externalizables. Además, hay un administrador y una empresa ferroviaria que han dado cumplimiento al reglamento a través de sus autorizaciones y certificados de seguridad, cubriendo 5 funciones. Todo ello se ha producido como consecuencia de la importante transición que se realizó en el anterior periodo plurianual para adaptarse régimen normativo europeo. Aunque ya no es previsible un crecimiento tan grande en este campo como en los últimos años, durante este periodo será necesario seguir respondiendo a las solicitudes nuevas.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de certificados emitidos. ▪ Plazo medio de tramitación.

Revisión

AUT-5. Actualización de datos de homologaciones de centros de mantenimiento de material rodante.

Descripción:	Mediante la *"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"*, se ha materializado una transición entre el régimen tradicional español y el Reglamento 2019/779. Por ello, ya no es posible emitir nuevas homologaciones de centros de mantenimiento a partir de junio de 2022. Sin embargo, hasta junio de 2025 se permitirá la actualización de datos de una organización que figuren en su homologación, siempre que se trate de información que, a criterio de la AESF, no se considere una modificación o ampliación del alcance de la misma.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de actualizaciones de homologaciones emitidas. ▪ Plazo medio de tramitación.

AUT-6. Homologar centros de personal ferroviario: centros de formación y de reconocimiento psicofísico.

Descripción:	Actualmente son una veintena los centros de formación homologados y unos veinticinco los de reconocimiento médico.
Unidades responsables:	División de Administración
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de homologaciones emitidas. ▪ Tomas de razón de personal formador o médico. ▪ Homologación de nuevas instalaciones. ▪ Plazo medio de tramitación.

Revisión

AUT-7. Autorizar la puesta en servicio de líneas.

Descripción:	Dentro de esta actividad, se incluyen, además, otras actividades relacionadas como: - la tramitación de las comunicaciones previas de futuras actuaciones, - el registro de las comunicaciones de proyectos recibidos, - las conformidades con los cambios en las condiciones de explotación o - la tramitación de expedientes de excepción de cumplimiento de la ETI.

Unidades responsables:	SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de autorizaciones de puesta en servicio emitidas. ▪ Número de comunicaciones previas tramitadas. ▪ Número de expedientes de derogación de las ETI tramitados. ▪ Número de notificaciones de proyectos recibidos. ▪ Plazo medio de tramitación.

Revisión

AUT-8. Autorizar la puesta en el mercado de vehículos y gestionar expedientes de modificación.

Descripción:	Además de las autorizaciones que directamente emita la AESF por tratarse de la entidad seleccionada por el solicitante, se incluye en esta actividad la participación de la AESF en expedientes gestionados por la EUAR (ya sea para la evaluación de las normas nacionales del ámbito o por la participación en la bolsa de expertos en virtud del acuerdo EUAR-AESF). En este periodo plurianual es de esperar que se resuelva un número significativo de expedientes atendiendo a la renovación de la flota que se está produciendo en el sector nacional, con un número importante de pedidos de trenes de alta velocidad, regionales y cercanías, locomotoras o material auxiliar. Asimismo, en esta actividad se incluye la gestión de las solicitudes de excepción de ETI o normas nacionales. También la gestión de expedientes de modificación que no conlleven nueva autorización de puesta en el mercado.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de expedientes de autorizaciones de puesta en el mercado abiertos. ▪ Número de resoluciones de autorización. ▪ Número de expedientes de autorización en los que se ha colaborado con la EUAR. ▪ Número de vehículos autorizados. ▪ Número de decisiones motivadas sobre modificaciones. ▪ Número de expedientes de excepción a ETI o normas nacionales resueltos. ▪ Plazo medio de tramitación.

AUT-9.	**Autorizar cursos de formación y exámenes de maquinistas.**
Descripción:	Durante el periodo de este plan plurianual, es previsible que se culmine el relevo generacional en las plantillas de maquinistas que se está produciendo, por lo que es de esperar que la alta demanda en formación y exámenes de maquinistas de años anteriores se mantenga inicialmente, pero luego tenga cierta tendencia decreciente.
Unidades responsables:	SGCSF / División de Administración (colaboración puntual de la SGI)
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de cursos aprobados. ▪ Número de aspirantes examinados y aprobados. ▪ Número de convocatorias realizadas.

AUT-10.	**Emitir licencias de maquinistas en formato europeo en desarrollo de la Orden FOM/2872/2010[2].**
Descripción:	Durante el periodo de este plan plurianual se debería finalizar el canje de los títulos de maquinistas al formato europeo.
Unidades responsables:	SGCSF / División de Administración
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de licencias emitidas y entregadas.

AUT-11.	**Organizar exámenes de Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.**
Descripción:	Además de las convocatorias anuales, durante el periodo de este plan plurianual se debería proceder a una revisión de los contenidos y métodos de examen.
Unidades responsables:	SGCSF / División de Administración
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de convocatorias realizadas. ▪ Número de aspirantes presentados y aprobados.

[2] *Orden FOM/2872/2010 de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal*

	▪ Número de títulos entregados.

AUT-12. Mantener el Registro Especial Ferroviario y registro de vehículos.

Descripción:	Dentro de este periodo, los objetivos son los siguientes: - Mantenimiento de los datos del REF. - Establecimiento de las bases para la evolución a un nuevo REF 2.0 con una funcionalidad y conectividad mejorada. En este periodo, se puede establecer las especificaciones funcionales y el inicio de la licitación para su desarrollo. - En relación con el registro de vehículos, realizar la transición entre el REF y los registros europeos EVR, con el correspondiente volcado de datos y de accesos. - Desarrollar procedimientos adaptados a la nueva estructura de trabajo de los registros de vehículos, incluyendo el cobro de tasas.
Unidades responsables:	SGCSF / División de Administración
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Volumen de registros por categorías del REF. ▪ Fecha de especificaciones funcionales REF 2.0 ▪ Fecha de licitación de nuevo REF 2.0

AUT-13. Tramitar expedientes de notificación y designación de Organismos de Evaluación de la Conformidad.

Descripción:	En cooperación con ENAC, corresponde a la AESF ejercer de autoridad notificadora de organismos de evaluación de la conformidad (NoBo y DeBo).
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de expedientes tramitados.

Nuevo

AUT-14. Supervisar las autorizaciones de reducción de línea límite de edificación y zonas de dominio público en áreas colindantes con el ferrocarril emitidas por los administradores de infraestructuras.

Descripción:	La Ley del Sector Ferroviario establece que las decisiones adoptadas por los administradores de infraestructura serán puestas en conocimiento de la AESF con periodicidad semestral para el eventual ejercicio de las competencias de supervisión.
Unidades responsables:	SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de comunicaciones recibidas de los administradores de infraestructuras. ▪ Número de acciones de supervisión realizadas.

Nuevo

AUT-15. Informar los proyectos de Declaraciones sobre la red.

Descripción:	Uno de los informes preceptivos previos que requieren los administradores de infraestructuras antes de aprobar sus declaraciones sobre la red es el de la AESF.
Unidades responsables:	SGI (Cooperación puntual de la SGCSF)
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de informes emitidos.

Actividades de supervisión.

OBJETIVO:	**Vigilar la adecuada distribución de responsabilidades en materia de seguridad entre los agentes que integran el mercado ferroviario, así como el cumplimiento de sus obligaciones de acuerdo con el marco reglamentario.**

El "***Reglamento Delegado (UE) 2018/761,*** *de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) nº 1077/2012 de la Comisión*" establece el procedimiento que las autoridades nacionales de seguridad aplicarán para vigilar el cumplimiento de la obligación legal, que tienen las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, de utilizar un sistema de gestión de la seguridad que garantice el control de todos los riesgos asociados a sus actividades, incluidos los relacionados con el suministro de mantenimiento y de material y con el empleo de contratistas.

A estos efectos se entiende por **"supervisión"**, el conjunto de mecanismos aplicados por la autoridad nacional de seguridad para vigilar el desempeño en materia de seguridad después de que se haya concedido el certificado o la autorización de seguridad.

Con esta supervisión, se pretende comprobar si se alcanzan, durante la explotación, los resultados indicados en la solicitud del certificado o de la autorización de seguridad y si se cumplen con carácter permanente todos los requisitos necesarios establecidos en la normativa.

Asimismo, este concepto es extensivo a la actividad de otro tipo de agentes como entidades encargadas de mantenimiento o centros de formación o médicos.

Unos de los puntos principales de la supervisión es comprobar la aplicación de las obligaciones de "vigilancia interna" que dichas empresas deben disponer, en virtud del *"Reglamento 1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento"*. De una manera general, en la supervisión que lleve a cabo la AESF serán puntos básicos la verificación del cumplimiento de los Reglamentos 1078/2012 y 402/2013.

Los criterios básicos de la AESF en materia de supervisión están establecidos en su documento **"Estrategia de Supervisión"**, que está disponible en la web[3].

A la vista de los resultados de años anteriores, y teniendo en cuenta el enfoque a riesgos que debe dirigir esta actividad, los planes de acción anuales que se desarrollen a partir de este plan plurianual, contendrán **las prioridades de supervisión durante cada ejercicio.**

[3] https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/estrategia_supervision_aesf_2021_v3_web.pdf

Actividades de supervisión sobre el sistema global

Revisión	**SUP-1.**	**Revisión de la Estrategia de Supervisión de la AESF y su comunicación al sector.**
	Descripción:	Durante el periodo de este plan, deberá procederse a la revisión establecida cada tres años para la Estrategia de supervisión, sin perjuicio de otras causas que justificaran su modificación. Aprovechando esta tarea de revisión, se pueden poner en marcha acciones de retorno de experiencia y de mejora de su aplicación, como, por ejemplo, la armonización de las clasificaciones de hallazgos.
	Unidades responsables:	SGCSF / SGI
	Posibles indicadores de ejecución:	▪ Fecha de publicación de la Estrategia de Supervisión revisada. ▪ Número de acciones de comunicación al sector de la estrategia de supervisión.

SUP-2.	**Elaboración del informe anual de la AESF[4] y su envío a la Agencia Ferroviaria Europea, y revisión de los informes anuales[5] de las entidades ferroviarias.**
Descripción:	En relación con el informe anual de la AESF, los objetivos son dar cumplimiento a los plazos y contenidos establecidos en el Real Decreto 929/2020. Este informe, además de un balance de actividades de la AESF, debe servir como un vehículo de transmisión de mensajes y difusión al sector. En cuanto a los informes anuales de las entidades, el objetivo es que la AESF, tras su recepción, los analice y remita conclusiones y propuestas de mejoras a las diferentes entidades.
Unidades responsables:	SGCSF / SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Fecha de publicación del informe anual. ▪ Número de informes anuales revisados.

SUP-3.	**Realización de un seguimiento periódico de la accidentalidad de la red.**
Descripción:	Durante el periodo de este plan, los principales objetivos son: - Puesta en marcha de la herramienta informática para seguimiento de accidentalidad de la red y para la notificación de sucesos relacionados con la seguridad, conforme a lo indicado en el Real Decreto 929/2020.

[4] *Informe anual establecido en el artículo 8 del Real Decreto 929/2020...*

[5] *Informes anuales que tienen que presentar los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias en virtud del artículo 14 del Real Decreto 929/2020.*

	- Elaboración de boletines periódicos de accidentalidad de uso interno y reuniones informativas con las diferentes unidades de la AESF, que permita disponer de información para la planificación de las actuaciones de supervisión.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Fecha de puesta en funcionamiento de la aplicación. ▪ Numero de boletines periódicos emitidos.

SUP-4.	**Continuación de la tarea de seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de la CIAF o con las denuncias recibidas sobre seguridad.**
Descripción:	En relación con las recomendaciones de la CIAF, durante el periodo de este plan, los principales objetivos son: - Reducir el periodo de cierre de recomendaciones dirigidas a la AESF como implementador. - Puesta en marcha de la herramienta informática para seguimiento de recomendaciones de la CIAF. - Cierre de expedientes de recomendaciones de mayor antigüedad que pudieran estar pendientes.
Unidades responsables:	SGCSF (en coordinación con la SGI)
Posibles indicadores de ejecución:	En relación con las recomendaciones de la CIAF: ▪ Fecha de puesta en funcionamiento de la aplicación de seguimiento de las recomendaciones de la CIAF. ▪ Número de recomendaciones abiertas en el periodo. ▪ Número de expedientes de recomendaciones de la CIAF cerradas. ▪ Porcentaje de expedientes de recomendaciones abiertas/cerradas. ▪ Número de recomendaciones dirigidas a la AESF como implementador abiertas y cerradas. En relación con las denuncias y consultas: ▪ Número de denuncias y consultas recibidas. ▪ Porcentaje de denuncias abiertas/cerradas. ▪ Plazo medio de resolución del expediente y de respuesta al interesado.

SUP-5.	**Auditorias parciales de los SGS de ADIF, ADIF AV y de LFP S.A.**
Descripción:	Algunos de los objetivos principales de esta actividad durante el periodo de este plan son: ▪ Continuar con la supervisión del cumplimiento, tanto documental, como sobre el terreno, de los planes de mantenimiento por los administradores de Infraestructuras en las distintas gerencias territoriales que integran la red ferroviaria, analizando la evolución de este cumplimiento, en particular, mediante la comparación de la situación antes y después de la autorización de seguridad de 2020. ▪ Potenciar las labores de supervisión del cumplimiento de los SGS, incluyendo inspecciones sobre el terreno sobre el cumplimiento de la normativa relativa a las instalaciones fijas. ▪ Supervisión sobre la evolución de la madurez de los SGS de cada uno de los tres administradores de infraestructuras. ▪ Continuar la supervisión del cumplimiento de la normativa en las instalaciones de los principales núcleos de cercanías. ▪ Realizar acciones específicas de supervisión en grandes actuaciones con incidencia en la operación ferroviaria, como Chamartín o La Sagrera, entre otras. ▪ Supervisión sobre la implantación de la Instrucción sobre los registros de la actividad de vigilancia de infraestructuras Ferroviarias. ▪ Supervisión de la seguridad en espacios ferroviarios: pasos a nivel, cruces entre andenes, zonas de peligros en andenes…
Incluyendo	SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión iniciadas y finalizadas ▪ Duración media de las acciones de supervisión.

SUP-6.	**Auditorías e inspecciones específicas para seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de la CIAF dirigidas a ADIF y ADIF AV.**
Descripción:	Continuar con las labores de supervisión del cumplimiento de las recomendaciones de la CIAF para, de esta manera, potenciar las labores de esta, mejorando la seguridad en la red ferroviaria.
Unidades responsables:	SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión iniciadas y finalizadas ▪ Duración media de las acciones de supervisión.

SUP-7.	**Campaña de acompañamiento en las inspecciones realizadas por ADIF y ADIF-AV dentro de su Plan Anual de Seguridad en la Circulación para vigilancia de sus propias actividades**
Descripción:	El Reglamento 1078/2012 obliga a las empresas, administradores y entidades encargadas de mantenimiento a instaurar mecanismos, dentro de sus sistemas de gestión de la seguridad, para comprobar que éste se aplica de forma correcta y efectiva. ADIF y ADIF AV cubren estos requisitos a través de su Plan Anual de Seguridad en la Circulación, en el que se incluyen las operaciones de vigilancia interna sobre diferentes actividades de las empresas. Formando parte de las acciones de supervisión de la AESF se realizarán acompañamientos a las inspecciones incluidas en el Plan Anual de Seguridad de ADIF con una triple finalidad: - Verificar la vigilancia que realizan los administradores de infraestructura sobre sus actividades. - Reforzar internamente los servicios de vigilancia de los administradores de infraestructura al recibir el apoyo de la AESF en sus acciones. - Formar a los funcionarios de nueva incorporación a la Agencia en las técnicas de supervisión de los elementos de la infraestructura ferroviaria.
Unidades responsables:	SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión realizadas.

SUP-8.	**Otras acciones de inspección in situ: Visitas informativas para conocimiento de la RFIG y sus instalaciones e inspecciones según evolución de los sucesos de seguridad en la RFIG.**
Descripción:	Teniendo estas actividades tres funciones diferenciadas: - Continuar el acercamiento a las instalaciones y al personal ferroviario para el conocimiento de aspectos de seguridad, con una relación cercana, menos formal que permita el conocimiento de intangibles, no percibidos por otros cauces. - Conocimiento de la red ferroviaria, sobre todo del personal de nueva incorporación. - Labores de supervisión especificas según la evolución de los sucesos de seguridad que se produzcan en la red ferroviaria.
Unidades responsables:	SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión realizadas.

SUP-9.	**Seguimiento del cierre de puntos pendientes de los expedientes de puesta en servicio de líneas de años anteriores.**
Descripción:	Labores de supervisión de actuación continuada, año tras año, que permite comprobar que los condicionados impuestos en las APS y los puntos pendientes no realizados en su momento han sido ejecutados, con posterioridad, en forma y plazo.
Unidades responsables:	SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión iniciadas y finalizadas.

SUP-10.	**Programas específicos de supervisión de actuaciones en corredores concretos**
Descripción:	En líneas concretas en las que se estime pertinente por su singularidad técnica o especiales características, podrán establecerse programas incluyendo visitas informativas, informes y eventuales auditorías e inspecciones. En particular, uno de los corredores que puede ser objeto de estas acciones de supervisión es el Corredor Mediterráneo, dada su complejidad técnica y funcional.
Unidades responsables:	SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión iniciadas y finalizadas.

SUP-11.	**Revisión de los SGS de autoridades portuarias.**
Descripción:	Continuación con las labores de supervisión de la implantación de los SGS de las Autoridades Portuarias, realizadas anualmente, hasta obtener conocimiento expreso de todos los SGS de las Autoridades Portuarias, continuando los trabajos de revisión progresiva de los SGS de los Puertos para que dispongan de un contenido mínimo y comprobación de su adaptación al RCF. Colaboración con Puertos del Estado en el desarrollo de unas directrices armonizadas para los SGS de las Autoridades Portuarias.
Unidades responsables:	SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de SGS revisados.

Supervisión de las empresas ferroviarias

SUP-12.	**Reuniones internas de coordinación de las diferentes acciones de supervisión de las distintas unidades de la AESF.**
Descripción:	Los objetivos de estas reuniones son: - Disponer de estrategias y acciones combinadas de supervisión a las entidades del sector. - Compartir resultados. - Armonizar formas de trabajo, procedimientos y criterios de actuación y toma de decisión. - Realizar seguimiento de los planes parciales de supervisión, redefiniendo en su caso las prioridades.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones mantenidas.

SUP-13.	**Seguimiento del cumplimiento de los puntos pendientes incluidos en los certificados de seguridad de las diferentes empresas ferroviarias que están operando.**
Descripción:	Esta actividad podrá realizarse por sí misma mediante acciones de supervisión específicas o dentro de otras de las actividades de supervisión de este capítulo.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión iniciadas y finalizadas.

Revisión	**SUP-14.**	**Auditorías de la aplicación de los SGS de las empresas ferroviarias.**
	Descripción:	Esta actividad podrá realizarse mediante auditorías o visitas o mediante petición de evidencias del cumplimiento de sus propios procedimientos. Los criterios para la selección de las empresas auditadas tendrán en cuenta lo establecido en la Estrategia de Supervisión de la AESF y en los planes de acción anuales. Se podrán incluir acciones de diferente índole:

	a) **AUDITORÍAS GENERALES DE APLICACIÓN DEL SGS**: Auditorías completas del SGS. Auditorías que incluirán revisión documental, entrevistas e inspecciones, que se aplicarán, en principio a: ▪ Empresas con certificado de seguridad cerca de la finalización de su plazo de vigencia. ▪ Empresas de reciente inicio en la operación (p.ej. tras un primer año de funcionamiento), para comprobar el cierre de posibles puntos abiertos en el momento de la emisión del certificado. ▪ Empresas que no han sido sometidas a auditorías durante el año anterior o que ha trascurrido un periodo largo desde su última auditoría. b) **AUDITORÍAS DE SUPERVISIÓN PARCIAL,** para comprobación de determinados procedimientos del SGS, mediante auditorías parciales "in situ" que incluirán revisión documental, entrevistas e inspecciones o basadas en envíos formales de información y revisión documental. La designación de las empresas sobre las que realizar este tipo de acciones, podrá realizarse a la vista de evolución anómala de indicadores o bien de denuncias. c) **AUDITORÍAS DE SEGUIMIENTO:** Auditorías parciales de seguimiento a las empresas auditadas en años anteriores para comprobar el seguimiento de los planes de acción solicitados en los informes finales de auditoría para solventar los reparos o no conformidades detectadas. d) **AUDITORÍAS DE RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD:** Un caso particular de auditoría de seguimiento es aquella acción supervisora que se lleva a cabo aprovechando las renovaciones del certificado de seguridad, en la que se aprovecha para comprobar el seguimiento de planes de acción anteriores o de puntos abiertos de certificados anteriores (ver SUP-13)
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión iniciadas y finalizadas. ▪ Duración media de las acciones de supervisión.

Revisión

SUP-15. Auditorías transversales específicas de retorno de experiencia de aplicación de los métodos comunes de seguridad por el sector.

Descripción:	En años anteriores, la AESF ha realizado auditorías específicas sobre la aplicación de diferentes métodos comunes de seguridad por parte de todas las empresas del sector. Para ello se solicita información sobre la aplicación durante un periodo a todas las empresas y se analiza, produciendo un informe general de conclusiones de todo el sector e informes particularizados. Esta actividad es complementaria a la evaluación que de la aplicación de los métodos comunes puede hacerse en las auditorías de la actividad SUP-14. Durante el periodo de este plan plurianual se plantea la posibilidad de repetir este tipo de acciones para ir comprobando la evolución en la aplicación de los métodos comunes de seguridad.
Unidades responsables:	SGCSF

Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión iniciadas y finalizadas. ▪ Número de empresas supervisadas.

SUP-16. Auditorías parciales específicas del cumplimiento de la normativa en materia de mercancías peligrosas de las empresas ferroviarias.

Descripción:	Dentro de las auditorías de la actividad SUP-14 de empresas que realicen transporte de mercancías peligrosas, se podrá incluir la revisión de la normativa en materia de mercancías peligrosas. Independientemente se podrán realizar otras acciones específicas independientes.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión iniciadas y finalizadas. ▪ Duración media de las acciones de supervisión.

Revisión

SUP-17. Auditorías transversales parciales específicas de aplicación de determinados procedimientos por el sector.

Descripción:	De manera similar a la actividad SUP-15, en años anteriores, la AESF ha realizado auditorías específicas sobre la aplicación de diferentes procedimientos operativos por parte de todas las empresas del sector. Para ello se solicita información sobre la aplicación durante un periodo a todas las empresas y se analiza, produciendo un informe general de conclusiones de todo el sector e informes particularizados. Por ejemplo, en años anteriores se realizó para aspectos como las operaciones previas a la marcha. Esta actividad es complementaria a la evaluación que de la aplicación que de dichos procedimientos puede hacerse en las auditorías de la actividad SUP-14.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión iniciadas y finalizadas. ▪ Número de empresas supervisadas.

Revisión

SUP-18. Coordinación entre las actividades supervisoras de la AESF y las de policía de ferrocarriles de ADIF y ADIF AV

Descripción:	En el marco legal actual en materia de inspección de las actividades de las empresas ferroviarias que circulan por la RFIG, existen competencias con cierto solape en las que confluyen aspectos de responsabilidad de la AESF y de los administradores, actuando cada uno en el ámbito de sus competencias: ▪ La AESF tiene la potestad de inspección y supervisión de la seguridad de los elementos del sistema ferroviario.

	▪ Por su parte, ADIF y ADIF-AV, conforme al artículo 104 de la LSF, tienen la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura. Además, controlarán el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas. En virtud de esta potestad, ADIF dispone de una estructura territorial para la realización de diversos tipos de inspecciones y controles cuyos resultados pueden ser de interés para la seguridad operacional. En virtud de lo anterior, AESF y ADIF/ADIF AV han establecido mecanismos conjuntos de coordinación que permitan el intercambio de información sobre estas acciones y planificarlas de manera más eficaz. Para ello, se ha establecido un grupo conjunto de seguimiento y coordinación, que permite intercambio de información. En el RD 929/2020, en su artículo 154 se dice que AESF y los administradores establecerán acuerdos de colaboración que permitan la coordinación de sus respectivas actividades supervisoras y de policía, es decir, que formalicen la manera de actuar que desde años atrás, se está produciendo. Dentro del periodo de este plan plurianual, uno de los objetivos es la formalización de dicho acuerdo.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones sobre las que se intercambia información entre ADIF y AESF. ▪ Número de reuniones de coordinación ADIF-AESF ▪ Fecha de firma acuerdo ADIF-AESF

Revisión

SUP-19. Ejecución de inspecciones in situ a empresas ferroviarias.

Descripción:	Los tipos de inspecciones que se plantean son de varios tipos, sirviendo de complemento en otros aspectos diferentes a otras acciones de supervisión como las de la SUP-14 y SUP-18: ▪ Inspección de actividades previas a la marcha ▪ Inspección de la realización de las operaciones terminadas en andenes en empresas de viajeros. ▪ Acompañamientos en cabina. ▪ Inspección de material rodante (vagones y locomotoras) en empresas de tráfico de mercancías. ▪ Inspección de material rodante autopropulsado. ▪ Inspección de cargamentos y mercancías peligrosas en empresas de tráfico de mercancías. ▪ Inspecciones a los explotadores de las instalaciones de servicio ferroviario. ▪ Inspecciones a centros de gestión. Aparte de la consolidación de las actividades ya puestas en marcha, aumentando su número y mejorando la eficacia a la hora de emitir los informes y sus trámites intermedios, como nuevo objetivo durante este periodo plurianual se plantea la puesta en marcha de acciones inspectoras de análisis de registros. Para ello, se están iniciando trabajos en varios frentes:

	▪ Formación del personal de la AESF. ▪ Establecimiento de acuerdos con entidades cualificadas para apoyar a la AESF en aspectos técnicos especializados. ▪ Redacción de procedimientos.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de inspecciones realizadas.

SUP-20.	**Realización de acciones de supervisión conjuntas con las autoridades de seguridad de países limítrofes (Francia o Portugal).**
Descripción:	En desarrollo de los acuerdos de supervisión a suscribir con Francia y Portugal, pueden plantearse acciones concretas conjuntas, especialmente para las operaciones que tienen lugar en las secciones fronterizas o a las empresas que disponen de certificado de seguridad válido en las redes españolas y de esos países. También pueden considerarse acciones de supervisión conjuntas a los administradores de infraestructuras en dichas secciones fronterizas.
Unidades responsables:	SGCSF y SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión realizadas.

SUP-21.	**Realización de peticiones puntuales de información o planes de acción sobre aspectos concretos de la seguridad.**
Descripción:	En casos de detección de anomalías, sucesos significativos, desviaciones de indicadores, denuncias… se podrá solicitar planes de acción o justificación a las empresas del sector.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de peticiones de información.

SUP-22.	**Establecimiento de un sistema de seguimiento integral de las acciones tomadas por las empresas ferroviarias tras anomalías o no conformidades detectadas en las acciones de supervisión**
Descripción:	En esta actividad se incluyen diversas acciones que permiten realizar un seguimiento de los hallazgos encontrados en las diferentes actividades de supervisión y sus correspondientes planes de acción. El objetivo principal durante el periodo de este plan plurianual es **disponer de una herramienta de control y gestión integral que permita reunir y seguir todos los puntos detectados a una entidad en las diferentes acciones de supervisión** de las que haya podido ser objeto (auditorías, inspecciones…). Esta herramienta también puede incluir puntos abiertos procedentes de la evaluación (Ver SUP-13). A más corto plazo, puede incluir la creación de registros parciales (p.ej. solo para el seguimiento de acciones tras anomalías en inspecciones) y el envío de solicitudes de información sobre las acciones tomadas tras dichas anomalías.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de solicitudes de información. ▪ Fecha de licitación y puesta en marcha de un sistema de seguimiento de no conformidades.

SUP-23.	**Análisis del nivel global de la seguridad de empresas ferroviarias.**
Descripción:	Durante el periodo de este plan plurianual, se pretende continuar con la elaboración anual de fichas particularizadas para cada empresa valorando su nivel global de seguridad a partir de diferentes datos disponibles como accidentalidad, hallazgos detectados en acciones de supervisión, indicadores comunes de seguridad, valoraciones de madurez del SGS… Con ello se dará cumplimiento a lo recogido en el Reglamento 2018/761 y servirá de base para planificar las actividades del año siguiente y para la valoración del nivel global del sistema que se recogerá en el informe anual de la AESF.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de fichas de análisis elaboradas.

SUP-24.	**Realización de encuestas y entrevistas.**
Descripción:	Mediante esta actividad se abre la posibilidad a realizar encuestas y entrevistas a determinados colectivos o empresas, para pulsar de forma rápida el estado de aspectos específicos del sector.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de entrevistas realizadas. ▪ Número de respuestas recibidas.

SUP-25.	**Seguimiento de la actividad realizada por los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, mediante la recepción y análisis de los informes anuales conforme a la Orden FOM/2924/2006.**
Descripción:	El análisis de los informes anuales recibidos de los consejeros de seguridad debe permitir la elaboración de informes globales sobre la actividad de mercancías peligrosas en la RFIG.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de informes recibidos.

SUP-26.	**Elaboración de informes sobre sucesos con mercancías peligrosas involucradas**
Descripción:	El objetivo de esta actividad es la elaboración de informes sobre accidentes o incidentes con mercancías peligrosas involucradas, de manera que se obtengan unas conclusiones y experiencias sobre la aplicación de la normativa específica en la materia.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de informes elaborados.

Supervisión a otras entidades del sector

SUP-27.	**Inspecciones anuales a Centros de Mantenimiento**
Descripción:	Si bien en el periodo de este plan plurianual, la figura de los centros de mantenimiento homologado desaparecerá para adaptarse al régimen de entidades encargadas de mantenimiento y organizaciones que realizar funciones de mantenimiento del Reglamento 2019/779, en tanto siga vigente la Orden FOM/233/2006, hasta junio de 2025, se mantendrán las inspecciones anuales a estos centros de mantenimiento homologados de conformidad con dicha orden, de manera cada vez más residual.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de inspecciones realizadas.

SUP-28. Auditorías a entidades encargadas de mantenimiento y entidades certificadas de funciones externalizables.

Descripción:	En su papel de organismo de certificación según el Reglamento 2019/779, la AESF llevará a cabo auditorías para comprobar los requisitos exigibles a este tipo de entidades relativas a vagones y otros tipos de vehículos. Estas auditorías podrán ser periódicas o para la comprobación del cierre de puntos pendientes del proceso de certificación.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de auditorías o inspecciones realizadas.

SUP-29. Supervisión de centros médicos.

Descripción:	Conforme a la Orden FOM/2872/2010 de personal ferroviario, corresponde a la AESF realizar actividades de inspección en relación con los centros médicos: inspecciones anuales y recepción de informes anuales de actividad. Durante el periodo de este plan plurianual, el objetivo es intensificar las acciones de supervisión en lo relativo a los procedimientos médicos y psicológicos, incorporando los perfiles profesionales necesarios para ello. A partir de la información de los informes anuales y de las acciones de supervisión se elaborará un informe de conclusiones del sector, para proceder en consecuencia en el año siguiente.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de inspecciones realizadas. ▪ Fecha de finalización del informe global de inspección.

SUP-30. Supervisión de centros de formación.

Descripción:	En relación con los centros de formación de personal ferroviario, además de las actividades recogidas en la Orden FOM/2872/2010 de personal ferroviario, mediante inspecciones anuales y recepción de informes anuales de actividad, se pretende reforzar la inspección de cursos de formación (contenidos, recursos empleados, tecnologías usadas, ejecución de prácticas…). Para ello podrá proseguirse con acciones de supervisión puestas en marcha durante 2020 para la supervisión de cursos de formación no presencial. A partir de la información de los informes anuales y de las acciones de supervisión se elaborará un informe de conclusiones del sector, para proceder en consecuencia en el año siguiente.
Unidades responsables:	SGCSF

Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de inspecciones realizadas. ▪ Fecha de finalización del informe global de inspección.

SUP-31. Supervisión de organismos evaluadores de la conformidad y seguridad operacional.

Descripción:	La normativa de seguridad operacional e interoperabilidad concede un importante papel a estos organismos. Su acreditación y supervisión es realizada por ENAC, y el convenio suscrito entre esta entidad y la AESF determina la forma en que la Agencia participa en su ejecución.
Unidades responsables:	SGI y SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión en que participa la AESF en colaboración con ENAC.

Nuevo

SUP-32. Actividades transversales de supervisión a terceros a través de contratos y acuerdos con terceros o en la subcontratación de actividades.

Descripción:	Los acuerdos contractuales entre empresas ferroviarias/administradores de infraestructuras y otros agentes, indirectamente fuera del ámbito de supervisión de la AESF, se están revelando como uno de los puntos a observar más estrechamente, ya que no siempre están contempladas adecuadamente las responsabilidades de seguridad operacional en ellos. A través de esta acción (que puede llevarse dentro de otras actividades como la SUP-5, SUP-14 o SUP-19) se pretende avanzar en este campo, observando el desempeño de otros agentes como prestadores de servicios, cargadores, contratistas de infraestructuras o instaladores. Esta acción está relacionada con EST-9
Unidades responsables:	SGI y SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de supervisión.

Otras actividades transversales de supervisión

SUP-33. Elaboración de documentos internos de referencia para el ejercicio de la actividad supervisora.

Descripción:	Para facilitar el ejercicio de la actividad supervisora, aunque el Real Decreto 929/2020 ya establece sus bases principales y ya se han desarrollado los procedimientos principales junto con la "Guía de toma de decisiones", es previsible la necesidad de la elaboración de nuevos documentos internos que orienten a los equipos supervisores, o su revisión. Algunos de los temas en los que pueden darse criterios puede ser: - Decisión del tipo de acción supervisora a efectuar, en función del enfoque de riesgos.

	- Gradación de los hallazgos en las acciones de supervisión. - Decisión de las medidas a imponer para la resolución de hallazgos, o en su caso, para el inicio de sanciones ("enforcement")
Unidades responsables:	SGI y SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de procedimientos y guías publicadas

Nuevo

SUP-34. Acciones para la puesta en marcha de acciones de supervisión automatizadas en el futuro.

Descripción:	Las nuevas herramientas digitales permiten atisbar que, en el futuro, por medio del acceso a base de datos o aplicaciones informáticas de las entidades del sector, las maneras de realizar la supervisión por parte de las autoridades, podrá cambiar. El desarrollo de nuevas aplicaciones y de estos nuevos enfoques requiere que la AESF vaya preparándose para los próximos años. Para ello, como primera actuación, se plantea redactar un documento estratégico que detecte posibles líneas de acción y proyectos piloto y siente las bases estratégicas. Posteriormente, se podría iniciar la contratación de los sistemas informáticos y más adelante la supervisión en sí misma.
Unidades responsables:	SGI y SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de procedimientos y guías publicadas

Actividad sancionadora

SUP-35. Tramitación de expedientes sancionadores como consecuencia de las funciones de supervisión o denuncia en desarrollo de la potestad sancionadora asignada a la AESF en la Ley del Sector Ferroviario.

Descripción:	La actividad sancionadora de la AESF es creciente y es previsible que siga haciéndolo en los próximos años. En el periodo de este plan plurianual, los principales objetivos en esta materia son: - Disponer de herramientas que faciliten la gestión de los expedientes. - Acortar los plazos gracias a la herramienta antes indicada y un incremento de los recursos personales para esta actividad. - Elaboración de árboles de decisión que faciliten la tarea de los instructores a la hora de baremar las sanciones.
Unidades responsables:	División de Administración

Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de expedientes sancionadores iniciados. ▪ Número de expedientes sancionadores concluidos. ▪ Duración media de tramitación del expediente.

OBJETIVO:	**Divulgar y difundir los principios normativos de la seguridad operacional a todos los agentes del sistema ferroviario, colaborando con la formación de las organizaciones y profesionales del sector.**

Revisión

DIF-1. Difundir la actividad de la AESF

Descripción:	Dentro de esta actividad se incluyen **acciones como la difusión de notas de prensa, creación de boletines periódicos o foros de distribución** de newletters… Una herramienta imprescindible para ello, es la web de la AESF. Aparte de su actualización, mantenimiento y mejora progresiva, un objetivo dentro del plazo de este plan plurianual es iniciar la **remodelación de la página web.** Asimismo, también se plantea **impulsar la visibilidad de la AESF en redes sociales**, fomentando la creación de contenido digital que pueda difundir la actividad de la Agencia, apoyando la difusión, entre otros aspectos, de la cultura de seguridad positiva y la gestión de los FHO en el ámbito ferroviario.
Unidades responsables:	Todas (coordinación de la SGCSF / Actividades informáticas de la División de Administración)
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de noticias publicadas en la web. ▪ Número de visitas de la web.

DIF-2. Divulgar e impartir formación al sector sobre normativa o aspectos de seguridad

Descripción:	Además de servir para dar visibilidad y divulgación de la propia existencia de la AESF, se considera fundamental **la divulgación y formación de la normativa o la importancia de la seguridad operacional que la AESF puede llevar, ya sea por iniciativas propias o colaborando en foros o programas formativos** organizados por otras entidades. Aspectos como los métodos comunes de seguridad o cultura de seguridad son algunos de los temas en los que la aportación de la AESF a la formación puede ser muy importante. Por otro lado, y por su repercusión futura, se considera fundamental proseguir **la colaboración en los programas formativos de nuevos profesionales del sector** (participación en masters, cursos universitarios, cursos selectivos…). La realización de presentaciones en centros universitarios, en particular en máster de especialización ferroviaria, para divulgar las actividades que se desarrollan en la AESF así como las oportunidades laborales que la Agencia ofrece, a través de los diferentes procesos selectivos, es una tarea muy interesante para intentar captar otros perfiles técnicos y especialistas en sistemas ferroviarios, así como formar profesionales que en el futuro entiendan la importancia de la seguridad operacional. Dentro de esta actividad, también se encuentra la **publicación de artículos en las revistas de divulgación ferroviaria especializada**, relacionados con temas de la actividad de la AESF.

Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de ponencias y participaciones en jornadas. ▪ Número de artículos publicados en revistas y publicaciones especializadas.

DIF-3. Atender a los ciudadanos y las organizaciones del sector

Descripción:	Se incluye en esta actividad la resolución de consultas, dudas o denuncias, recibidas tanto a través de escritos o consultas a través de los buzones de la web. En este caso, la actuación de la AESF debe estar regida por la atención ágil a los ciudadanos.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de consultas recibidas y contestadas a través del buzón web. ▪ Plazo medio de respuesta a las consultas a través del buzón web. ▪ Número de consultas/denuncias recibidas y contestadas.

DIF-4. Consolidación de las reuniones de retorno de experiencia con diferentes agentes del sector.

Descripción:	Durante 2018, inició su actividad la mesa de participación e intercambio de experiencias sobre seguridad, en la que además de las empresas ferroviarias y los administradores, se han incorporado los representantes de los trabajadores. Durante el periodo de este plan plurianual se considera conveniente organizar foros similares con otros agentes como evaluadores de seguridad, centros de formación o centros médicos homologados.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones MIEX ▪ Número de reuniones de retorno de experiencia con otros actores.

DIF-5. Colaborar con organizaciones representativas de los diferentes agentes del sector.

Descripción:	La voluntad de la AESF de cercanía al sector para conocer los problemas que se enfrentan en materia de seguridad operacional hace que, desde su creación, ha considerado muy importante establecer cauces de contacto y comunicación con las organizaciones representativas de los diferentes agentes del sector. Así, se han mantenido reuniones periódicas o grupos de intercambio con algunas agrupaciones que representan a entidades afines del sector, como sindicatos, SEOPAN (sector de la construcción),

	FAPROVE (propietarios y poseedores de vagones de mercancías) o Asociaciones de ferrocarriles históricos.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones con organizaciones representativas.

DIF-6.	**Difundir alertas de seguridad.**
Descripción:	Mediante esta actividad, se procederá a informar a los agentes del sector que puedan estar interesados (empresas ferroviarias, administradores, entidades encargadas de mantenimiento…) de alertas de seguridad recibidas a través de los sistemas establecidos por la EUAR o través de otros cauces (como avisos de otras autoridades nacionales o de organismos de investigación de accidentes).
Unidades responsables:	Todas (Coordinado por SGCSF)
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de alertas recibidas y difundidas.

Revisión

DIF-7.	**Proseguir acciones dirigidas a formar una cultura social de la seguridad en los entornos ferroviarios.**
Descripción:	Un número muy significativo de la accidentalidad actual está condicionada por la actuación de terceros: usuarios de estaciones o de pasos a nivel, personas que cruzan las vías o que invaden los entornos ferroviarios… Por ello, parece imprescindible extender las acciones de divulgación a la sociedad sobre comportamientos correctos en entornos ferroviarios, y en general, sobre la cultura de la seguridad ferroviaria. De una manera más global, la voluntad de cercanía de la AESF con la sociedad y su compromiso con el ferrocarril, deben propiciar una postura proactiva de la agencia en todas aquellas actividades dirigidas a mejorar el conocimiento del ferrocarril por la ciudadanía. Como resultado de esta inquietud, la AESF desarrolló la documentación "**Cruzar las vías"**. En este nuevo periodo plurianual, se plantea una segunda fase de sus trabajos.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de actividades de divulgación realizadas.

Nuevo	**DIF-8.**	**Establecer unos premios a trabajos universitarios sobre seguridad operacional.**
	Descripción:	Como herramienta de promoción del interés por la seguridad operacional ferroviaria, se plantea el objetivo de organizar unos premios a trabajos universitarios de fin de grado o fin de master sobre seguridad operacional de manera análoga los existentes en otras materias en el campo ferroviario. La primera acción de esta actividad está relacionada con el benchmarking de iniciativas similares que puedan servir de base para la definición de las bases, dotación y jurado por la AESF.
	Unidades responsables:	Todas
	Posibles indicadores de ejecución:	▪ Publicación de las bases. ▪ Número de premios otorgados.

Actividades de seguimiento de acciones estratégicas y de impulso de la seguridad.

OBJETIVO:	**Colaborar con los actores del sistema ferroviario en el desarrollo de iniciativas que redunden en la mejora de la seguridad operacional, potenciado el papel de liderazgo de la AESF.**

En este grupo de actuaciones, se incluye el seguimiento de la AESF a actuaciones de carácter estratégico y a medio plazo que afectan a múltiples agentes del sector. El carácter independiente de la AESF la sitúa en una posición inmejorable para colaborar con todos los implicados en la consecución de objetivos de mejora de la seguridad.

EST-1.	**Impulsar la aprobación de planes anuales de seguridad conforme al artículo 9 del Real Decreto 929/2020.**
Descripción:	El artículo 9 del Real Decreto 929/2020 establece que, en el marco de la planificación ferroviaria, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana establecerá las líneas estratégicas en materia de seguridad ferroviaria, para alcanzar los Objetivos Comunes de Seguridad en la Red Ferroviaria de Interés General. En desarrollo de dichas líneas estratégicas, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana elaborará y publicará planes anuales de seguridad, conforme al procedimiento que se establezca mediante orden. Dentro de esta actividad, la AESF: - Impulsará la redacción de la orden con el procedimiento de aprobación. - Realizará una propuesta de las líneas estratégicas a incorporar en esos planes de seguridad.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Aprobación de la orden con el procedimiento de aprobación. ▪ Publicación de los planes anuales.

EST-2.	**Redactar estudios técnicos específicos sobre aspectos concretos de seguridad.**
Descripción:	Durante el periodo temporal de este plan plurianual, la AESF puede iniciar la realización de estudios técnicos sobre aspectos concretos de seguridad operacional. Algunos de los objetivos de estos estudios pueden ser: - Analizar causas y posibilidades de mejora de tendencias en accidentalidad o sucesos. - Estudiar situaciones operativas para definir mejoras en la reglamentación. - Localizar buenas prácticas para dar recomendaciones al sector. - Analizar la situación de determinados elementos o ámbitos de la red.

	- Fijar estrategias futuras de evolución del sector. En especial en ámbitos como la digitalización o la ciberseguridad.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de estudios desarrollados.

Revisión

EST-3. Fomentar mejoras del subsistema de control, mando y señalización en la RFIG.

Descripción:

Aunque las acciones en este campo corresponden directamente a administradores y empresas ferroviarias, la AESF, desde su posición, puede colaborar con el sector y hacer el seguimiento de diferentes acciones y proyectos en marcha para mejorar este sistema, tanto embarcado como en la vía:

- **Seguimiento de las obligaciones impuestas en la normativa a los administradores de infraestructuras de presentar y ejecutar planes de acción para la mejora e instalación de nuevos equipamientos** antes de determinados plazos:
  - Plan de mejora de los equipamientos de seguridad en la red, consistente en la supresión de los bloqueos telefónicos y en la dotación de un equipamiento mínimo en cuanto a sistemas de protección de tren. (Exigible según el Real Decreto 664/2015)
  - Plan de mejora de las comunicaciones, identificando aquellos tramos significativos de sus líneas en los que no se disponga de medios de comunicación propios. (Exigible según el Real Decreto 664/2015)
  - Plan para la disposición de detectores de caída de objetos en, al menos, líneas con velocidad superior a 200 km/h. (Exigible según el Real Decreto 929/2020)
- **Seguimiento del plan nacional de despliegue sobre ERTMS**, tanto en lo referente a migración de infraestructuras y vehículos existentes a versión compatible 2.3.0d, como al equipamiento de nuevas infraestructuras y vehículos según establece en la ETI CMS[6] y en el Reglamento 2017/67[7].
- **Seguimiento del proceso de mejora de sistema ASFA Digital en vía y actualización de equipos embarcados** a las últimas versiones de especificación del sistema ASFA Digital.

  Los trabajos en esta actividad son de diferente índole y relacionadas con otras actividades de este plan, como seguimiento de los plazos y coordinación entre los diferentes actores en la implantación de nuevos equipos y versiones; tramitación de expedientes de modificación de vehículos; actividades de auditoría e inspección sobre los equipos embarcados o realización de estudios específicos.
- Participación, junto con el resto de entidades del sector ferroviario público nacional, en el proyecto impulsado por el CEDEX (LIF) para la **creación de un laboratorio de referencia nacional sobre interoperabilidad ferroviaria**, que permita agilizar y optimizar los procedimientos para autorización de vehículos, líneas, así como la ejecución en laboratorio de chequeos de compatibilidad tren – ruta y tren – red.

[6] *Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea*

[7] *Reglamento de Ejecución (UE) 2017/6 de la Comisión, de 5 de enero de 2017, sobre el plan de despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario.*

	Por otro lado, también se plantea en este periodo un **cambio en el modelo de gobernanza del Comité Técnico del ASFA** que mantiene y desarrolla sus especificaciones, con un papel más relevante de la AESF.
Unidades responsables:	SGI / SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Fechas de presentación de informes de seguimiento de las acciones. ▪ Número de reuniones de seguimiento de planes de despliegue.

EST-4.	**Hacer el seguimiento de planes de acción para reducir los riesgos de atropellamientos y accidentes a personas.**
Descripción:	Con esta actividad se pretende el seguimiento de las obligaciones impuestas en el RD 929/2020 a los administradores de infraestructuras de presentar y ejecutar planes de acción antes de determinados plazos, para adecuación de: - La protección de pasos a nivel. - La protección de cruces entre andenes. - El estado de los cerramientos.
Unidades responsables:	SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Fechas de presentación de informes de seguimiento de las acciones.

EST-5.	**Impulsar la materia de la "medicina y psicología ferroviaria"**
Descripción:	Aunque en la normativa ferroviaria hay determinadas exigencias físicas y psicológicas para determinado personal, no existe una disciplina de medicina ferroviaria en España que permite resolver casos de discrepancias entre centros médicos, dar criterios ante la evolución de las técnicas médicas o fijar criterios de interpretación de los requisitos. Por ello, durante el periodo temporal de este plan plurianual, la AESF se fija como objetivo diferentes acciones relacionadas con la medicina ferroviaria, como, por ejemplo: • Proseguir con las actividades del **Comité de Medicina Ferroviaria**, ya en funcionamiento, como foro para el intercambio de buenas prácticas entre los centros médicos y formas de interpretar y aplicar los contenidos de la Orden FOM/2872/2010. • Puesta en funcionamiento de la **herramienta de valoración de la capacidad psicológica para personal de conducción** en cumplimiento de lo dispuesto en la disposición adicional decimoquinta de la Orden FOM/2872/2010. • Impartición de **seminarios de medicina ferroviaria** para actualización y reciclaje de los facultativos de los centros médicos. • Desarrollo de una **herramienta para la comunicación y control de certificados psicofísicos** por parte de los centros médicos.

	• Elaboración de **fichas de interpretación de los requisitos médicos**.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones del Comité de Medicina Ferroviaria. ▪ Fechas de implantación de la herramienta de valoración psicológica. ▪ Números de fichas de interpretación publicadas. ▪ Número de horas formativas impartidas.

EST-6.	**Fomentar las relaciones de coordinación institucional de la AESF con otras entidades del sector ferroviario del sector estatal o autonómico.**
Descripción:	Durante este periodo, la AESF debe seguir desarrollando los acuerdos suscritos con otras entidades de referencia en el sector ferroviario o, en su caso, establecer nuevos acuerdos, que permitan la cooperación en aquellas actividades que desarrollan en sus interfaces. • El organismo de investigación de accidentes (CIAF) • La entidad nacional de acreditación (ENAC) • El organismo regulador del mercado ferroviario, la CNMC. • La Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, como autoridad competente en lo que se refiere a las competencias del MTMS en cuanto al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. • La Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria. Asimismo, esta cooperación institucional puede trasladarse a la interconexión de la RFIG con otras redes ferroviarias de ámbitos autonómicos.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones de coordinación.

EST-7.	**Promover la cooperación entre las entidades del sector para la gestión de riesgos.**
Descripción:	Por medio de la Resolución 5/2020 de la AESF, se pretende promover la creación de un comité para la armonización y la coordinación en la gestión compartida de riesgos en la explotación ferroviaria en el sector. La AESF se ha ofrecido para colaborar en sus reuniones, haciendo de catalizador para la consecución de acuerdos, difundiendo las conclusiones del comité y ayudando en la elaboración de estudios generales que puedan mejorar la gestión de riesgos del sector en su conjunto.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones de coordinación.

Revisión	**EST-8.**	**Fomentar la aplicación de las ETI y otras normas nacionales, así como el desarrollo de la interoperabilidad.**

Descripción:	**El nuevo paquete de ETI aprobado en 2023 supone acciones para los agentes del sector** que requieren de un seguimiento por la AESF, mediante: - Comunicación de proyectos en avanzado estado de desarrollo. - Creación de un grupo de trabajo que supervise la incorporación de los cambios a sus SGS (por ejemplo, para la modificación de los libros de itinerarios o los procedimientos de intercambio de información entre EF/AI) de conformidad con los requisitos establecidos en las nuevas ETI. Además de las acciones más directamente ligadas a la interoperabilidad a través de los procesos de autorización de subsistemas fijos o de vehículos o del control de organismo de evaluación de la conformidad, la AESF también colaborará en **la aplicación de otras ETI de un carácter transversal en las que no habría una intervención directa de la autoridad nacional**. Por ejemplo: - Coordinación del despliegue de la ETI TAF[8] y TAP[9] en España, actuando con punto de contacto nacional. - Seguimiento del desarrollo del Registro de Accesibilidad en estaciones requerido por el Reglamento 1300/2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (ETI de PMR). - Seguimiento del desarrollo del Registro de Infraestructuras. (ETI Infra) - Colaboración con la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red en la redacción de los planes nacionales de implementación de las ETI de Infra, Energía y PMR. - De igual modo, la AESF también colaborará en l**a aplicación de normas nacionales complementarias a las ETI, como las Instrucciones Ferroviarias IFI/IFE**, que también requieren de su incorporación a los SGS de AI/EF. Para ello, se plantea la creación de un grupo de trabajo que supervise estas acciones.
Unidades responsables:	SGI / SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones de coordinación.

EST-9.	**Promover la mejora de la seguridad operacional en los prestadores de servicios.**
Descripción:	Los prestadores en instalaciones de servicios deben proporcionar esos servicios de manera segura a las empresas ferroviarias o administradores de infraestructuras para las que trabajan. Para ello, aunque no

[8] *Reglamento (UE) 1305/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) no 62/2006.*

[9] *Reglamento (UE) 454/2011, de 5 de mayo de 2011, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemática para el transporte de pasajeros.*

	tengan obligación de tener un sistema de gestión certificado, deben disponer de procedimientos coordinados con los sistemas de gestión de seguridad de empresas y administradores. Esta obligación ha sido recogida expresamente en el RD 929/2020 y ya había sido contemplada en la recomendación técnica 8/2019 de la AESF sobre las actividades en las terminales de carga y descarga. Durante el periodo de este plan plurianual parece adecuado, continuar analizando las diferentes interfaces entre los distintos agentes implicados (empresas ferroviarias, administradores de la terminal, concesionarios, prestadores de servicios, cargadores…), con vistas a la elaboración de recomendaciones al sector sobre el tratamiento de estas actividades en los sistemas de gestión y los acuerdos contractuales, de manera que los prestadores de servicio comprendan su importancia en el proceso de la seguridad operacional.
Unidades responsables:	SGI / SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de difusión. ▪ Número de reuniones de coordinación.

EST-10. Implantar la aplicación del futuro nuevo método común de seguridad de evaluación del nivel y del desempeño de seguridad.

Descripción:	Próximamente, la Comisión Europea tiene prevista la aprobación de un nuevo método común de seguridad (CSM ALSP) que va a suponer un paso más allá en la forma de evaluar los niveles de seguridad del sistema ferroviario. El futuro reglamento impondrá nuevas obligaciones a EUAR, autoridades nacional y entidades del sector, que van a tener que poner en marcha enfoques novedosos, así como implantar nuevas herramientas de evaluación de riesgos y de tratamiento de la información. La AESF deberá, en los próximos años, llevar a cabo diversas acciones para conseguir su implantación tanto a nivel interno (para dar cumplimiento a sus obligaciones) como del sector.
Unidades responsables:	SGI / SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de difusión.

Nuevo

EST-11. Analizar las necesidades normativas para el fomento del hidrógeno en vehículos ferroviarios.

Descripción:	El empleo de hidrógeno en la tracción de vehículos ferroviarios es una tendencia al alza en toda Europa, con diversos proyectos avanzados en España. Para su implantación definitiva hay que resolver algunas dudas y cubrir vacíos normativos para lo cual la AESF creó un Grupo de Trabajo con representantes de todos los sectores implicados ferroviarios e industriales. En este periodo plurianual, se pretende proseguir con estas actividades de impulso e investigación.
Unidades responsables:	SGCSF

Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones del grupo de trabajo.

Nuevo

EST-12. Revisión integral del marco normativo en materia de personal ferroviario.

Descripción:	Atendiendo a las directrices de la EUAR y de la Comisión Europea, dentro del proceso de "limpieza de normas nacionales" (Ver NOR-04), va a ser necesario proceder a la modificación del marco normativo en materia de personal ferroviario. Esta actividad requiere acciones de diversa índole: - Redacción de textos normativos (ver NOR-01) y recomendaciones. - Divulgación, diálogo y consenso con el sector. - Adecuación de las estructuras de supervisión. - Revisión de SGS afectados. Este proceso también tendrá que acompasarse con posibles revisiones del marco europea, teniendo en cuenta la previsión de modificación de la Directiva 2007/59 de maquinistas que se está iniciando en Europa. Se trata de un cambio de mucho calado en sector ferroviario que va a suponer modificaciones importantes de conceptos y formas de trabajar muy asumidos tradicionalmente, por lo que los esfuerzos de divulgación y concertación del nuevo modelo serán muy importantes.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Borradores de documentos presentados a tramitación y publicaciones de recomendaciones y guías.

Nuevo

EST-13. Estudiar el control de riesgos de fenómenos climatológicos extremos.

Descripción:	El cambio climático está suponiendo la aparición con mayor frecuencia de fenómenos climatológicos extremos con repercusión importante en la explotación ferroviaria y en la seguridad. Por tanto, es relevante que las EF/AI cada vez más sean conscientes de esta problemática y adapten sus planes de contingencias y restitución del servicio y sus registros de peligros para contemplar estas situaciones. La AESF quiere analizar esta problemática realizando en primera instancia un informe sobre la información existente en los registros de peligros y en los procedimientos actuales de EF y AI. En el futuro, se podrán plantear recomendaciones u otras acciones de supervisión específicas sobre la materia.
Unidades responsables:	SGCSF/SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Fecha de presentación del informe sobre la situación de control de riesgos climatológicos.

Nuevo

EST-14. Poner en marcha acciones de la AESF sobre ciberseguridad en la operación ferroviaria.

Descripción:	Los peligros de la ciberseguridad son mayores cada día dada la progresiva digitalización del sector y la mayor dependencia de sistemas informáticos. Aunque la ciberseguridad tiene una componente principal en el ámbito de la "security", tiene aspectos fronterizos con la seguridad operacional que tienen que ser tenidos en cuenta por los agentes del sector. Por ello, se plantea la creación en la AESF de un grupo de trabajo sobre ciberseguridad en el sector ferroviario, inicialmente con carácter interno, para conocer la problemática y apuntar líneas de trabajo. También en una primera fase es necesaria la formación del personal de la AESF en estas materias. Otras posibles actividades iniciales pueden estar relacionadas con el estudio de la seguridad en la operación en condiciones degradadas a causas de eventos de ciberseguridad, a través de la elaboración de recomendaciones y de establecer criterios que sirvan a la AESF para evaluar certificados y autorizaciones de seguridad, registros de peligros o planes de contingencias.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones del grupo de trabajo. ▪ Número de personal formado en ciberseguridad de la AESF.

OBJETIVO:	**Potenciar el desarrollo de una cultura justa, proactiva y de confianza en todos los actores del sistema ferroviario.**

CUL-1.	**Difundir el Modelo Europeo de Cultura de Seguridad de la EUAR.**
Descripción:	Conforme a la Directiva 2016/798 de Seguridad ferroviaria, el nuevo paso adelante que deben buscar las organizaciones del sector, es el de la hacer evolucionar de la cultura de la seguridad en sus organizaciones. Sin una cultura de seguridad asentada, disponer de sistemas de gestión de seguridad adecuados no es suficiente. Para ello, hay que activar las palancas y atributos que permitan cambiar los patrones de comportamiento y lograr la excelencia en seguridad operacional. Para ello, la EUAR ha desarrollado el Modelo Europeo de Cultura de la Seguridad, con múltiples actividades a su alrededor para darlo a conocer y que sirve de referencia en el sistema ferroviario europeo. La AESF colaborará en lograr la implicación del sector ferroviario nacional.
Unidades responsables:	SGI / SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de acciones de difusión.

CUL-2.	**Fomentar declaraciones del sector nacional sobre cultura de seguridad**
Descripción:	Para el desarrollo de esta acción, la AESF propiciará el apoyo de las empresas españolas a las declaraciones impulsadas por la EUAR, o, en su caso, a otras particularizadas para España.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de entidades españolas firmantes de la Declaración de la Cultura de Seguridad Europea.

CUL-3.	**Colaborar y proporcionar directrices para la implementación de los factores humanos y organizacionales en los SGS así como el fomento de la cultura de la seguridad**
Descripción:	A lo largo del periodo de este plan plurianual, la AESF se plantea como objetivo **elaborar guías y recomendaciones que faciliten la implementación de factores humanos y organizativos y de la cultura justa en las organizaciones nacionales**. Así, las recomendaciones de la AESF pueden recoger: - Descripción de buenas prácticas trasladables al sector ferroviario nacional - Contenido a incorporar en los sistemas de gestión de la seguridad

	- Directrices para la elaboración de los documentos que recojan las estrategias de fomento y evaluación de la cultura de la seguridad y para los factores humanos y organizativos - Bases para el desarrollo de políticas de cultura justa (p.ej. árboles de decisión para la determinación de responsabilidad, criterios para el establecimiento de sistemas de reporte confidencial…). Estas recomendaciones también se verán acompañadas de **acciones divulgativas o formativas**, ya sea por iniciativa de la AESF o a petición de las entidades. Por último, la AESF también realizará **seguimiento y ofrecerá su colaboración con las entidades del sector que pongan proyectos en marcha de fomento de la cultura de la seguridad**.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de recomendaciones y guías publicadas. ▪ Número de acciones divulgativas realizadas.

CUL-4. Aplicar internamente los principios de mejora de la cultura de la seguridad

Descripción:	La propia AESF también debe incorporar los principios de la cultura de la seguridad en su organización, aunque no sean directamente exigibles por la normativa europea. Para ello, durante el periodo de este plan plurianual, pueden llevarse a cabo acciones como: - Acciones divulgativas y formativas. - Evaluaciones de clima de seguridad de la organización. - Implantación de criterios de cultura justa para la gradación de sanciones conforme a la Ley 38/2015 del sector ferroviario.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Resultados de la evaluación de clima de cultura de la seguridad. ▪ Número de acciones divulgativas realizadas.

Nuevo

CUL-5. Implementar el modelo de cultura de seguridad de la EUAR en las actividades de supervisión y evaluación de la AESF.

Descripción:	Aunque ya la AESF tiene presente el modelo de cultura de seguridad de la EUAR en sus actividades de evaluación y supervisión, en este periodo se plantea hacerlo de una manera más explícita e intensa: - Realizando actividades de supervisión específicas sobre aspectos relacionados con la cultura de la seguridad, utilizando como base el modelo de la EUAR y referenciando los hallazgos en función de los atributos del mismo. - Introduciendo las referencias a los atributos del modelo en las actividades de certificación y supervisión de las entidades del sector nacional.

Unidades responsables:	SGCSF/SGI
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de actividades de supervisión específicas.

Nuevo

CUL-6. Definición de un "banco de marcadores" de cultura de seguridad para cada tipo de entidad del sector.

Descripción:	A partir de la información generada en la AESF en sus actividades de supervisión, observaciones y reuniones con el sector, comienzo de la definición de un conjunto de "marcadores sobre cultura de la seguridad", que permita disponer de imágenes de la madurez de la cultura de las diferentes entidades.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de marcadores definidos

Actividades de representación exterior

OBJETIVO:	**Favorecer la integración del sector ferroviario nacional en el sistema ferroviario europeo a través del papel de la AESF de portavoz en los foros de seguridad operacional e interoperabilidad y de su labor de cooperación con otros autoridades y entidades internacionales.**

De acuerdo a sus competencias, corresponden a la AESF la representación internacional del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materias de seguridad e interoperabilidad ferroviaria, por lo que la Agencia tiene una importante actividad internacional.

EXT-1.	**Representar a España en Comités y grupos de decisión a nivel europeo.**
Descripción:	Se incluyen en esta actividad la participación en los comités con capacidad decisoria en los que la representación de España es imprescindible como la OTIF, el Comité RISC y su grupo de expertos, el Management Board y el Executive Board de la EUAR, Shift2Rail…
Unidades responsables:	SGI / SGCSF (Coordinación de la SGCSF)
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones.

EXT-2.	**Participar en grupos de trabajo europeos de elaboración de normativa técnica**
Descripción:	Además de en aquellos grupos en los que se tiene capacidad decisoria, es conveniente influir desde la redacción de las normas técnicas. En esta actividad se incluyen principalmente los grupos de trabajo técnico de la EUAR o de CEN/CENELEC.
Unidades responsables:	SGI / SGCSF (Coordinación de la SGCSF)
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones.

EXT-3.	**Participar en redes sectoriales a nivel europeo**
Descripción:	En esta actividad se incluye la participación en grupos sectoriales dirigidos principalmente a compartir experiencias, como la “NSA Network” o la red TAF/TAP
Unidades responsables:	SGI / SGCSF (Coordinación de la SGCSF)
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones.

EXT-4.	**Participar en foros y conferencias europeas relacionadas con la seguridad y la interoperabilidad.**
Descripción:	A nivel europeo, existen multitud de foros y jornadas en las que es conveniente la representación de la AESF en temas como factores humanos y organizativos, cultura de la seguridad, etc.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones.

Revisión

EXT-5.	**Aplicar y hacer el seguimiento de los acuerdos de colaboración con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea**
Descripción:	En aplicación de las directivas del Cuarto Paquete, la AESF suscribió **un acuerdo con la EUAR para dos tipos de actividades**: la evaluación de la parte nacional de expedientes de autorización de vehículos y de certificados de seguridad, y la evaluación voluntaria colaborando en la parte correspondiente de la EUAR. En desarrollo de este acuerdo, se prevén actividades como la participación del personal de la AESF en los programas de formación de la EUAR o la encomienda de tareas en procesos de certificados de seguridad o autorización de vehículos. También se prevé mantener reuniones periódicas de seguimiento y coordinación de criterios de evaluación correspondientes a los expedientes de autorización de vehículos.
Unidades responsables:	SGCSF
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de encargos voluntarios de la EUAR en procesos de certificados y autorizaciones. ▪ Número de personas de la AESF que recibe cursos de formación de la EUAR. ▪ Número de reuniones de coordinación de procesos de autorización de vehículos.

EXT-6.	**Desarrollo de procedimientos conjuntos con las autoridades nacionales de seguridad de Portugal y Francia.**
Descripción:	Los acuerdos con Portugal y Francia tienen por objeto, entre otros aspectos: - la supervisión de empresas ferroviarias con ámbito binacional y actividades transfronterizas. - el desarrollo de acuerdos para la aceptación de certificados de seguridad y autorizaciones de vehículos en secciones fronterizas. - la supervisión de administradores de infraestructuras en secciones fronterizas, especialmente de LFP.
Unidades responsables:	Todas

Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones.

EXT-7.	**Participar en programas de colaboración con otros países.**
Descripción:	Estos acuerdos de hermanamiento o colaboración pueden producirse dentro de programas UE de hermanamiento ferroviario o a raíz de acuerdos bilaterales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
Unidades responsables:	Todas
Posibles indicadores de ejecución:	▪ Número de reuniones.

REVISIÓN DEL PLAN DE ACTUACIONES PLURIANUAL 2024-2026

El presente documento, aprobado por el Consejo Rector de la AESF, se plantea con **una vigencia temporal de tres años**, para los años 2024, 2025 y 2026.

Anualmente, sus objetivos y acciones se particularizarán en los planes de acción de cada ejercicio.

Globalmente este plan se revisará:

- A la finalización del periodo de vigencia.
- A petición de los órganos de gobierno, ejecutivos y operativos de la AESF.
- Si se producen cambios normativos significativos.
- Si cambia el régimen jurídico y organizativo de la AESF de manera sustancial.
- Si se detecta una desviación significativa de los índices de seguridad operacional del sistema ferroviario o se produce un suceso extraordinario.