

CAPÍTULO 2

El Administrador
de Infraestructuras
Ferroviarias



2.1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Dimensión Empresarial ADIF

- El mayor ente inversor en España, con una inversión prevista para el 2010 de 5.160 millones de euros, de los cuales 4.778,25 corresponden a la inversión en alta velocidad.
- Actúa como vehículo impulsor e integrador de la economía nacional.
- Dispone de un capital humano de más de 14.000 profesionales de primera línea que desarrollan su trabajo con altos estándares de calidad (EFQM, AENOR).
- Empresa de servicio público con criterios de gestión empresarial.
- Hace posible el transporte de aproximadamente 695,3 millones de viajeros y de 30,9 millones de toneladas de mercancías al año. (Año 2007)
- Adif aspira a convertirse en referente entre los sistemas ferroviarios más seguros de su entorno, mediante la reducción del índice de accidentabilidad, un índice de puntualidad del 98 por ciento, y la máxima eficiencia operativa, con un coste objetivo de operación de 45.000 euros/km al año.
- Con todo ello, Adif se constituye en el mayor ente inversor en España, con un volumen de inversión que representa aproximadamente el 0,6 por ciento del PIB español.

Objetivos

- Favorecer la cohesión y la vertebración territorial mediante una estructura ferroviaria mallada.
- Dar un servicio público y social de transporte de primera clase para todos los ciudadanos.
- Promover un ferrocarril competitivo con otros modos de transporte.
- Mayor seguridad en la circulación y más calidad de servicio.



- Contribuir al desarrollo sostenible respetando el medio ambiente.
- Integración del ferrocarril en el territorio .
- Posibilitar una mayor interoperabilidad de la red respecto a las infraestructuras de la Unión Europea.
- Mejorar la intermodalidad con otros medios de transporte.
- Definición de un proceso transparente, participativo y coordinado con el resto de las administraciones, que permita determinar un modelo global de red ferroviaria, eficaz, sostenible y financieramente viable.
- Promoción de un uso racional de los recursos públicos y los presupuestos, dando prioridad y rentabilizando socialmente las inversiones.
- Conseguir el mayor grado posible de autofinanciación de los servicios que se prestan sobre las infraestructuras.
- Contribuir a la agilización del sistema ferroviario para dinamizar el sector, y actuando como garante de la funcionalidad y eficacia del modelo.

Principales activos

- 13.353 kms. de Red Ferroviaria.
- Equivale a viajar dos veces ida y vuelta Madrid-Moscú.
- 12.000 kms. de fibra óptica. Cuarta mayor red del país.
- Recibe el mayor porcentaje de inversión del Ministerio de Fomento: más de 70.000 Millones de euros en altas prestaciones.
- Define una red ferroviaria de mallado. El 90% de la población se sitúa a menos de 50 kms. de una estación de la red. Todas las capitales de provincia acceden al ferrocarril de altas prestaciones.
- Propone una red ferroviaria moderna, segura e interoperable, que supone: altas prestaciones, extensión progresiva del ancho europeo (UIC), tráfico mixto, y mejoras en seguridad (sistema de bloqueo y pasos a nivel).
- Mantenimiento de los altos estándares de seguridad del transporte ferroviario a lo largo del proceso de migración hacia un sistema de seguridad europeo.

La Unión Europea y el ferrocarril

Para la Comisión Europea, el ferrocarril constituye también una de las prioridades de la Política Europea de Transporte 2010, encaminada a:

- Reequilibrar los medios de transporte, favoreciendo el ferrocarril y el transporte marítimo. (*)



- Inversión en infraestructuras ferroviarias para eliminar cuellos de botella como las fronteras entre países, grandes ciudades, Pirineos, etc. (*)
- Alcanzar la interoperabilidad de las redes europeas mediante la introducción del sistema armonizado de señalización, control y comunicación ERTMS, que permita mejorar la competitividad y la seguridad del transporte ferroviario.
- Una nueva regulación sobre la red ferroviaria europea.
- La futura directiva sobre licencias de conductores y certificados de seguridad.
- La futura directiva sobre derechos y obligaciones de los pasajeros.
- La apertura del mercado internacional de pasajeros y mercancías
- La promoción de la interoperabilidad.



2.2. Plan Estratégico 2006-2010

UN TRABAJO DE TODOS PARA MEJORAR EL FERROCARRIL

Todas las áreas de actividad de Adif han participado en la elaboración del Plan Estratégico 2006-2010, en un proceso de reflexión y análisis que ha llevado al establecimiento de las que deben ser las principales líneas de actuación de la empresa, para su adaptación a las responsabilidades derivadas del marco legal en el que actúa.

El Plan Estratégico ayudará a impulsar y mejorar el ferrocarril, incorporando las tecnologías más avanzadas en la construcción de infraestructuras y aplicando las normas más estrictas de calidad, seguridad y respeto al medio ambiente.

Para conseguirlo, Adif ha tomado en consideración todos los factores, internos y externos, que influyen en su actividad, y de forma destacada la evolución del entorno regulador, que ha modificado las condiciones del mercado y ha supuesto una transformación de la actividad de las empresas ferroviarias y sus relaciones, lo que ha obligado a la definición de un nuevo modelo de empresa, que permita la potenciación de una cultura social y valores corporativos acordes con el nuevo entorno y la misión de Adif.

En este contexto, el Plan Estratégico pretende ser la herramienta principal para lograr estos objetivos, que sirva de marco de referencia en las directrices que deben orientar la actividad de Adif en la prestación del mejor servicio a los ciudadanos.

LOS VALORES QUE NOS DEFINEN

La misión/visión de Adif ha sido definida en función de las responsabilidades que se derivan del marco legal en que se desarrolla la actividad de Adif, constituido por la Ley del Sector Ferroviario y el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).



Misión:

Potenciar el sistema de transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista económico y medioambiental, y con altos estándares de calidad.

Visión:

Situar a Adif como organización de referencia en la innovación e integración de los sistemas de gestión, basados en la gestión excelente y el compromiso social, entre los gestores de infraestructuras europeos.

Valores:

- La exigencia en la gestión, lo que supone gestionar los recursos públicos con criterios de máxima eficiencia, fomentar la creatividad y la iniciativa individual, y tomar decisiones orientadas a los clientes y a los resultados, sin menoscabo de las funciones de un servicio público .
- El compromiso en la actuación, lo que exige buscar la excelencia en todos los procesos y sistemas, innovar en las tecnologías y sistemas de gestión, y dar prioridad a la seguridad como el mayor compromiso de Adif.
- La transparencia y responsabilidad social, lo que implica tener en cuenta la protección del medioambiente y promover el desarrollo sostenible, conciliar la vida familiar y laboral asegurando la igualdad de oportunidades, y servir al interés general con objetividad, transparencia y prácticas de buen gobierno.

LOS RETOS A ALCANZAR

A medio plazo, Adif debe dar respuesta a una serie de demandas económicas, sociales y de gestión, que tienen relación tanto con el sistema ferroviario, como con la realidad y la actividad de la propia empresa. Entre otras son:

- La aspiración de sostenibilidad económica y financiera .
- El desarrollo de nuevos mecanismos de relación en un nuevo escenario con múltiples operadores.
- La mejora de la competitividad respecto a otros modos.
- La definición de un modelo de rentabilidad económica y social.
- Unos sistemas de explotación que garanticen la interoperabilidad de las nuevas infraestructuras y su integración con las convencionales.
- Reforzar nuestro papel en el proceso de definición del sector.



- Gestionar los recursos públicos con la máxima eficacia, basándonos en criterios empresariales.
- Operar con compromiso social, manteniendo la seguridad como la principal seña de identidad de nuestra empresa.
- La transparencia y la responsabilidad social, tanto en lo concerniente al medio ambiente y el desarrollo sostenible, como en lo referido a objetividad y prácticas de buen gobierno.

NUESTRO OBJETIVO: SER REFERENTE DE CALIDAD

Adif como unos de los actores principales del sector ferroviario español debe participar en la orientación de su estrategia, el diseño del escenario actual y de futuro, y mantener su objetivo de ser líder y referente en Europa.

En este sentido, y de cara a 2010, Adif se ha planteado una serie de objetivos generales, que se enmarcan en el contexto de los valores que son propios y consustanciales a la organización, consistentes en:

- Facilitar el acceso de los operadores ferroviarios a la infraestructura en condiciones de igualdad.
- Fomentar un aumento de la cuota del transporte ferroviario frente a otros modos tanto en mercancías, como en viajeros.
- Convertirse en referente entre los sistemas ferroviarios más seguros de su entorno, mediante la reducción del índice de accidentabilidad .
- Ser la máxima referencia europea en cuanto a calidad de servicios, logrando un índice de puntualidad del 98 por ciento.
- Alcanzar la máxima eficiencia operativa, al situarse entre los mejores gestores europeos, con un coste objetivo de operación de 45.000 euros/km al año.
- Conseguir el equilibrio económico y financiero, con una cobertura total de costes de explotación.
- Promover la innovación para el desarrollo de nuevos negocios a partir de los activos gestionados.

OBJETIVOS PARA LA RED

Adif debe realizar su misión desde la perspectiva de un sistema de red segmentado para los distintos negocios, que garantice el necesario nivel de interconexión entre ellos, por tipo de cliente y servicio:

- La fuerte expansión de la actual red de altas prestaciones que gestiona Adif, que en el horizonte de 2010 contará con 2.200 kilómetros, tendrá que:
 - Cubrir los corredores clave y operar de forma autosuficiente.
 - Dar respuesta a las demandas del mercado.



- Una red convencional adecuada en lo referente a estándares (más del 60 por ciento de la red con CTC en 2010, Y menos del 20 por ciento con bloqueos telefónicos), y que:
 - Tenga cobertura nacional y asegure la vertebración territorial.
 - Optimizada tanto para tráfico de viajeros como de mercancías.
 - Sea competitiva frente a otros modos de transporte.

LAS INVERSIONES Y SU FINANCIACIÓN

Durante la vigencia del Plan Estratégico, las inversiones propias de Adif se elevarán a 20.583 millones de euros, lo que representa un volumen inversor medio anual de 4.112 millones de euros entre red de altas prestaciones e inversiones en otros activos propios como son estaciones, terminales, etc.

Al final del período, las inversiones de Adif en altas prestaciones, fundamentalmente en construcción de nuevas infraestructuras, habrán ascendido a 18.797 millones de euros, manteniéndose a lo largo de los cinco años entre los 3.571 y los 3.978 millones de euros anuales, en lo que representa un esfuerzo económico inversor sostenido.

Adicionalmente, Adif realizará, por cuenta del Estado, mejoras en materia de seguridad y modernización en la red convencional. Las previsiones de inversión ascienden a 2.832 millones de euros en el período 2006-2010.

La inversión total, la propia y la realizada por cuenta del Estado para mejoras en la red convencional supondrán 23.415 millones de euros; lo que aumentaría el volumen inversor medio anual a 4.683 millones de euros.

COMPROMISO CON LOS CIUDADANOS Y EL MEDIO AMBIENTE

Uno de los tres principios esenciales de la identidad de Adif es “ser una empresa socialmente responsable”, según identifica su Plan Estratégico, junto con la eficiencia en la gestión y un desempeño operativo basado en la seguridad, la excelencia en procesos y servicios, y la innovación.

De esta forma Adif asume su compromiso con la sociedad y lo integra en la base desde la que se construye su estrategia para los próximos cinco años, y refuerza la orientación de esta estrategia hacia la consecución de un sistema de infraestructuras económica y medioambiental mente sostenible.

Estos compromisos de responsabilidad social se fundamentan en principios éticos relacionados con la gestión y con el papel de la empresa en la sociedad, y tienen como eje vertebrador la transparencia y el diálogo con sus grupos de interés, y su finalidad es contribuir a la sostenibilidad del desarrollo que propicia nuestra actividad, desde una perspectiva integral. Mediante estos criterios, Adif pretende cumplir su misión y alcanzar su visión empresarial actuando como una empresa comprometida con los valores y los intereses de los ciudadanos para los que trabaja.



El resultado contribuirá a mejorar el valor de la empresa para la sociedad ya aumentar la confianza de los ciudadanos, cuestión especialmente relevante al ser una empresa pública, lo que permitirá conectar con expectativas sociales e institucionales emergentes, trabajando a favor de objetivos y aspiraciones relacionadas con el respeto al entorno, la cohesión social y la calidad de vida de los ciudadanos.

CONCLUSIONES

- El Plan Estratégico de Adif viene enmarcado por la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario el 1 de enero de 2005, por la que se regula la paulatina apertura de este sector a la competencia.
- Adif juega un papel decisivo en este nuevo marco como regulador de la circulación sobre la infraestructura y administrador de la red ferroviaria, y debe gestionar la capacidad de la red garantizando a los operadores el acceso a la misma en condiciones de igualdad .
- El nuevo escenario implica una redefinición del modelo de empresa y la reorientación de su estrategia.
- Adif persigue potenciar el sistema de transporte ferroviario español integrando las nuevas infraestructuras de alta velocidad con las convencionales, optimizando de forma equilibrada la capacidad de la red, y rentabilizando socialmente todos los recursos que gestiona .
- También debe posibilitar una mayor interoperabilidad de la red con las infraestructuras comunitarias y facilitar al máximo la intermodalidad con otros modos de transporte .
- Del mismo modo, Adif busca la dinamización del sector ferroviario, actuando como garante de la funcionalidad y eficacia del modelo.
- Facilitar el incremento de la cuota de transporte por ferrocarril es uno de los objetivos clave. Se trata de ganar terreno frente a otros medios de transporte, de forma que ello revierta en la calidad de vida de los ciudadanos.
- La seguridad, la calidad y el respeto al medio ambiente son ejes estratégicos de la empresa.
- Adif trabaja por el desarrollo de sus profesionales, potenciando el talento y la creatividad, y fomentando una cultura de empresa que refuerza el compromiso colectivo .
- Desde el punto de vista económico, Adif aspira a la sostenibilidad económica y financiera a largo plazo. La gestión de los recursos públicos se llevará a cabo bajo criterios de eficiencia empresarial. Ello hará posible la disminución progresiva de las aportaciones del Estado.
- Las administraciones públicas, organismos internacionales, empresas de transporte, asociaciones de consumidores, etc., son interlocutores habituales del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- El compromiso social, la transparencia y la responsabilidad social son factores fundamentales en la gestión de Adif.
- La seguridad en la gestión de las circulaciones ferroviarias se constituye en la principal premisa.



2.3. Nuevo modelo de gestión

El nuevo Modelo de Gestión nace para dar respuesta a las demandas que plantea la nueva situación del sector ferroviario y para permitir a la organización el desarrollo efectivo de su actividad cumpliendo con los objetivos de apertura a la competencia del mercado, con criterios de rentabilidad económica y social, potenciando el desarrollo tecnológico, todo ello con el máximo respeto a la seguridad del sistema y del medio ambiente.

En suma, Adif es una empresa transparente y socialmente responsable, al mismo tiempo que crea y refuerza funciones que permiten impulsar los objetivos de desarrollo del mercado ferroviario, estableciendo mecanismos de relación con múltiples operadores, mejorando la competitividad del ferrocarril frente a otros modos de transporte.

Respuestas a las nuevas demandas del mercado

El nuevo modelo de gestión, se basa en una nueva estructura que permita:

- Favorecer la coordinación con el Ministerio de Fomento, a través de la nueva Dirección General de Planificación Estratégica.
- Potenciar el I+D+i, con la creación de la Dirección de Innovación Tecnológica, que aglutina las direcciones técnicas.
- Responder a las necesidades de un mercado en transformación, con múltiples operadores, a través de la Dirección Comercial y de Atención al Cliente, orientada al servicio al cliente .
- Garantizar la integridad de todo el proceso constructivo de las nuevas infraestructuras de alta velocidad, desde la fase de proyecto hasta la puesta en explotación, con la creación de la figura del 'director de Línea de Alta Velocidad'.

Principios inspiradores del proyecto

El nuevo modelo de organización se ha estructurado según cinco principios:



- La Alta Dirección está formada por los directores generales y la secretaria general y del Consejo. Las Direcciones Generales asumen funciones ejecutivas en sus respectivos ámbitos de actuación y no de mera coordinación de direcciones.
- El modelo organizativo basado en Unidades de Negocio evoluciona, transformándose en un modelo con Direcciones Ejecutivas, con una estructura más orientada a los resultados operativos que tienen encomendados.
- Determinadas organizaciones horizontales, que actualmente estaban en las Unidades de Negocio, se agrupan e integran en las Direcciones Generales, con objeto de simplificar y disminuir los recursos necesarios y mejorar la unidad de criterios de actuación en dichos procesos horizontales. Entre estas funciones, la de Asesoría Jurídica continúa teniendo dependencia funcional de la Secretaría General y del Consejo.
- Desaparece la denominación de Direcciones Corporativas, que serán Direcciones de máximo nivel, dependiendo del director general.
- En función del nuevo modelo organizativo, los directores ejecutivos se equiparan a los anteriores directores gerentes de Unidades de Negocio, y los directores de máximo nivel, dependientes de los directores generales, se equiparan a los directores corporativos.

ÁREAS DE ACTIVIDAD

Áreas corporativas

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

Es responsable del establecimiento de las políticas generales en materia de planificación y desarrollo de los negocios y de la red, de las inversiones y proyectos singulares, además de las relaciones internacionales de Adif.

Es, al mismo tiempo, la encargada de la interlocución con el Ministerio de Fomento en los diferentes aspectos de la actividad de Adif que exigen coordinación con éste, como el desarrollo de nuevas líneas de alta velocidad y extensiones de la red convencional, y la reformulación de las redes arteriales ferroviarias.

Por otra parte, tiene la responsabilidad de concertar con el Ministerio las necesidades de inversión y gastos de gestión de la red convencional.

ECONÓMICO FINANCIERA Y DE CONTROL

Tiene la responsabilidad de establecer las políticas generales en materia económica, de finanzas y administración, control del gasto y de las inversiones, compras y auditoría.



Otros aspectos de su actuación abarcan la definición de las políticas generales de gestión patrimonial y urbanística, con el fin de lograr una óptima explotación ferroviaria y una mejora en la integración ferrocarril-ciudad; así como definir e impulsar las estrategias generales dirigidas a prestar y cubrir las necesidades informáticas de la empresa.

SEGURIDAD, ORGANIZACIÓN Y RECURSOS HUMANOS

Es la encargada de establecer las políticas generales en todos los ámbitos de la Seguridad tanto en la Circulación, como de Protección Civil y de Prevención de Riesgos Laborales, con el fin de preservar la seguridad de las personas y el patrimonio de la empresa.

Además ha de proporcionar a Adif el marco estratégico que permita la gestión del cambio, así como el desarrollo de las personas y organizaciones para su adaptación al entorno competitivo en que realiza sus actividades en distintos ámbitos: recursos humanos, organización, formación, calidad, medio ambiente, prevención de riesgos, salud laboral, empleo, comunicación interna y movilidad de los trabajadores entre las diferentes áreas de la empresa. También es de su competencia la definición del marco general de las relaciones laborales de Adif.

SECRETARÍA GENERAL Y DEL CONSEJO

La posición jurídica de Adif y su representación procesal son responsabilidades de esta área, que también dirige su defensa en la vía contenciosa. Establece además las directrices sobre la intervención de los servicios jurídicos de la empresa y sus filiales.

Su función es velar por el cumplimiento de la legalidad vigente y colaborar con las áreas en los asuntos de carácter jurídico, garantizando la existencia de una adecuada coordinación. Es también de su competencia informar de los principios rectores de la política contractual de Adif y de los pliegos de condiciones contractuales que elaboran los órganos corporativos correspondientes.

Realiza las funciones propias de la Secretaría del Consejo de Administración y del Comité de Dirección.

COMUNICACIÓN Y RELACIONES EXTERNAS

Establece la política informativa de Adif hacia el exterior, además de ser responsable de la proyección de la imagen de la empresa hacia la sociedad a través de campañas de marketing corporativo y de actividades públicas y protocolarias. Es además el portavoz de la empresa ante los medios de comunicación.

Asesora, coordina y presta servicio a las áreas de Adif, para lograr una política informativa coherente y eficaz, organizando la información de la empresa y su distribución a los medios. Gestiona también la página web de Adif.

En el ámbito de la publicidad dirige y supervisa las campañas de publicidad e imagen corporativas, controlando su materialización en los medios.



Áreas operativas

GRANDES PROYECTOS DE ALTA VELOCIDAD

Es la responsable de definir, dirigir y coordinar los proyectos y la construcción de las plataformas de las líneas de alta velocidad y contratación.

Realiza la supervisión de los proyectos, garantizando que cumplen los requerimientos legales, en cuanto a medio ambiente, seguridad y calidad.

DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

Tiene su ámbito de actuación en la construcción de plataforma de red convencional y la construcción y mantenimiento de la superestructura tanto de líneas convencionales como de alta velocidad, y coordina además todas las actuaciones en materia de Innovación Tecnológica y Circulación.

Establece las políticas generales encaminadas a gestionar estas actividades, así como todo lo relativo a la consecución de nuevos desarrollos tecnológicos para conseguir mejoras significativas en los niveles de servicio.

EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

Gestiona los aspectos directamente relacionados con los clientes de Adif y define sus políticas comerciales, asegurando, como establece la Ley, un trato equitativo y no discriminatorio a los diferentes operadores en el acceso a la infraestructura.

Gestiona además, estaciones de viajeros, instalaciones logísticas, y telecomunicaciones y energía, para los que establece criterios de explotación basados en la rentabilidad y eficacia de los activos, potenciando el modo de transporte ferroviario.

DIRECCION DE LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD

Existen cinco Direcciones de Línea de Alta Velocidad, que son responsables de garantizar la integridad de todo el proceso constructivo de las nuevas infraestructuras de alta velocidad, desde la fase de proyecto hasta la puesta en explotación. Dependen jerárquicamente de Presidencia y funcionalmente de la Dirección General de Grandes Proyectos de Alta Velocidad o de la Dirección General de Desarrollo de la Infraestructura, dependiendo de la fase de ejecución de la obra.

Las Direcciones de Línea de Alta Velocidad son:

- Madrid-Levante
- Madrid-Barcelona-Figueras
- Madrid-Valladolid-Norte
- Sur
- Noroeste



2.4. Declaración sobre la Red

AMBITO DE LA RED GESTIONADA POR ADIF

La Red gestionada por ADIF está compuesta de líneas en su mayoría de tráfico mixto (Mercancías y Viajeros). Consta de líneas de tres anchos de vía diferentes:

- Ancho Ibérico (1.668 mm), que abarca principalmente la red convencional.
- Ancho UIC (1.435 mm), implantado fundamentalmente en líneas de Alta Velocidad.
- Ancho Métrico (1.000 mm), circunscrito en la actualidad a la línea 116, Cercedilla-Los Cotos.

Algunos tramos cuentan con doble ancho (Ibérico y UIC), al consistir éstos en secciones de línea de tres carriles.

Las principales líneas de la Red gestionada por ADIF cuentan con doble vía. En diversos accesos a grandes ciudades cuentan con varios haces de vías.

CONEXIONES CON OTRAS REDES

La Red gestionada por ADIF está conectada con la red de Portugal (REFER), en general, de ancho ibérico, a través de los puntos fronterizos de Tuy, Fuentes de Oñoro, Valencia de Alcántara y Badajoz, y con la red de Francia (RFF) en los de Irún, Portbou y la Tour de Carol, si bien el tránsito a la red francesa requiere actualmente el cambio a ancho UIC de los trenes.

REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

El acceso por una empresa a la Red Gestionada por ADIF debe cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo (Art. 58 al Art.97 del RSF). Entre los requisitos más importantes a cumplir destacan:

- La posesión de Licencia o Título Habilitante.

- La obtención del Certificado de Seguridad.
- La Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura necesaria.

REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE SURCOS

Todo Candidato provisto de Licencia o Habilitación e inscrito en el Registro Especial Ferroviario puede solicitar Capacidad y acceder a la Red gestionada por ADIF en los términos y condiciones de su Licencia o Habilitación, conforme a lo establecido en la legislación española y a lo determinado en esta DR.

Además, y en todo caso, las EEFF vienen obligadas a presentar una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sea titular, por el que se acredita tener conocimiento y cumplir la normativa de Seguridad en la Circulación, particularmente el RGC y demás normativa en vigor que les afecte (consultar Anexo F), así como estar al corriente de los pagos derivados de las obligaciones económicas contraídas con ADIF.

REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO

La LSF en su Art. 60.1 establece que el personal que preste sus servicios en el ámbito ferroviario habrá de contar con la cualificación suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y de eficiencia.

HABILITACIÓN Y FORMACIÓN

Deben cumplir con las prescripciones que dispone la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.

Las EEFF deben acreditar asimismo que el personal a su cargo que interviene en los procesos de circulación tiene la formación adecuada y las autorizaciones preceptivas para ejercer las funciones correspondientes.

En particular, el personal de las EEFF relacionado con la circulación de trenes debe ser conocedor, en los contenidos que le afecten, de los reglamentos (RGC, NEC, PTO, etc.), así como de la normativa de Circulación en vigor (Avisos, Consignas, etc.) y de sus actualizaciones.

IDIOMA

Todas las comunicaciones en materia de seguridad en la circulación en el ámbito de la Red gestionada por ADIF se efectuarán en castellano. En este sentido, y de conformidad con lo previsto en las Directivas de la Unión Europea, así como en las Normas de Circulación (Reglamento General de Circulación,



RGC, Art. 134), en las comunicaciones relacionadas con la seguridad en la circulación, el personal ferroviario que haya de relacionarse con ADIF deberá entender perfectamente el castellano y utilizará este idioma con corrección para comunicarse.

INSPECCIÓN DE ADIF SOBRE EL PERSONAL

Cualquier posible infracción detectada, por incumplimiento de las normas, dará lugar a la iniciación del correspondiente expediente sancionador de conformidad con la LSF.

La EF vendrá obligada a dar todas las facilidades a ADIF para la inspección del personal, no teniendo derecho la EF a reclamación por retrasos o daños económicos por esta causa, en caso de inhabilitación de personal, incluso con carácter preventivo. No obstante, ADIF procurará que las inspecciones originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EEF y demás Candidatos habilitados.



GLOSARIO

Adjudicación de Capacidad: Es la asignación por parte de ADIF de aquellas franjas horarias a los correspondientes Candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos, durante un periodo determinado.

Ajuste de servicio: Fecha establecida por ADIF para la adecuación del Plan de Transporte.

Ajuste de servicio mensual: Ajuste de servicio limitado del Plan de Transportes de los Operadores. Se establece habitualmente uno al mes. Tiene unas condiciones de modificación y creación de surcos más restrictivas.

Anuncio de trenes: Declaración formal por parte de las EEFF de los días concretos de circulación de los trenes.

Apartadero: Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la REFIG.

Apeadero: Dependencia para la subida y bajada de viajeros.

Banda de Mantenimiento: Reserva de la capacidad de vía necesaria para el mantenimiento ordinario de la infraestructura

Capacidad de Infraestructura: El número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un periodo determinado de tiempo en función de la tipología de tráfico.

Cargadero: Instalación de vías para la carga y descarga de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía.

Certificado de Seguridad: Establece las condiciones que deben cumplir las EEFF que presten un servicio ferroviario en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento, y de material rodante, así como en cualesquiera otras materias que se determinen reglamentariamente.

Comité de Regulación Ferroviaria: Organismo regulador independiente que vela por la libre competencia en el sector ferroviario de mercancías y de viajeros.

Declaración sobre la Red (DR): Documento donde se exponen las características de la infraestructura puesta a disposición de las EEFF y las condiciones de acceso a la misma. Detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de Cánones y adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura.

Empresa Ferroviaria (EF): Cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación aplicable, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías



o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la tracción. Se incluyen, asimismo, en el concepto, las empresas que aportan exclusivamente la tracción.

Explicación: La franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.

Franja horaria: La capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.

Gestor de Capacidades (GC): Departamento de ADIF encargado de recibir las solicitudes de capacidad de infraestructura de los Candidatos y asignar los surcos demandados. En ADIF se enmarca en la Dirección Ejecutiva de Circulación.

Habilitación: Autorización administrativa necesaria para solicitar y obtener capacidad de infraestructura ferroviaria por parte de otros Candidatos distintos de las EEFF para la explotación del servicio de transporte ferroviario en el que estén interesados por su vinculación directa con el ejercicio de su actividad. Se exceptúan de dicho requisito las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de servicios de transporte.

Habilitaciones de un Centro de Mantenimiento: Autorizaciones otorgadas por ADIF que facultan a un centro de mantenimiento de material rodante titular de las mismas para realizar cada una de las operaciones, o conjunto de operaciones, de mantenimiento, sobre un determinado tipo o clase de vehículo ferroviario.

Homologación de un Centro de Mantenimiento: Autorización otorgada por la DGF a un centro de mantenimiento de material rodante ferroviario en la que se refleja que cumple las condiciones reglamentarias, técnicas y operativas exigidas para poder ejercer su actividad.

Instalación Logística: Son aquéllas instalaciones a las que, por encontrarse dedicadas a prestar exclusivamente servicios logísticos relacionados con la manipulación y almacenaje de la mercancía, aportando valor añadido a la cadena de transporte y definiéndose como una terminal de carga, el ADIF atribuya tal consideración en la DR. Están conformadas, al menos, por la infraestructura ferroviaria necesaria para el intercambio modal de transporte y los espacios disponibles para la carga/descarga de la mercancía. Asimismo, podrán comprender otras instalaciones, como naves de almacenamiento, viales, edificios de oficinas, etc.

Instalación Técnica: Aquellas instalaciones ferroviarias a las que, por encontrarse dedicadas a realizar operaciones sobre el material ferroviario, relacionadas con su estacionamiento, la agregación y segregación de vehículos ferroviarios y la preparación de los mismos para su puesta en circulación, ADIF atribuya tal consideración en la DR. Las instalaciones técnicas están conformadas por todas las infraestructuras ferroviarias (vías, instalaciones de señalización, de seguridad y de electrificación) que, gestionadas por ADIF, contribuyen a garantizar la eficacia global del sistema ferroviario.

Itinerario: Recorrido que realiza un tren, cuando se puede ir por distintas líneas, de un origen a un destino.

Licencia de Empresa Ferroviaria: Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de EF, que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.



Línea: Parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de la vía, superestructuras, como carriles y contracarriles, traviesas y material de sujeción, obras civiles, como puentes, pasos superiores y túneles, e instalaciones de seguridad, de electrificación, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado. No se consideran incluidos en el concepto de línea las estaciones y terminales u otros edificios o instalaciones de Atención al Viajero.

MALLAS: Sistema informático de ADIF para la programación de las capacidades.

Manual de Capacidades (MC): Documento complementario a la DR en el que se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la red.

Manual de Circulación: Conjunto de normas de circulación complementarias al Reglamento General de Circulación (RGC).

Plan alternativo de transporte (PAT): Variación temporal de la planificación básica o principal a un Candidato o por ADIF en una línea concreta, debido a incidencias en el tráfico o a las variaciones importantes en la capacidad de vía, aun de manera programada (obras, por ejemplo).

Plan de Contingencias: Es el elaborado por ADIF que contiene, entre otros, la relación de las Administraciones, los organismos y los órganos públicos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario. Corresponde su aprobación al Ministerio de Fomento.

Plan de Transporte (PT): Conjunto de operaciones planificadas de manera estable por una EF u otros Candidatos, encaminadas a la prestación de servicios de transporte, asociadas a una asignación de surcos y de recursos técnicos y humanos.

Puesto de Mando (PM): Departamento específico de ADIF encargado de la gestión y regulación del tráfico en tiempo real.

Red Ferroviaria de Interés General (REFIG): Está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o/a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional.

Red gestionada por ADIF: Se compone de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de ADIF y de aquellas otras cuya administración se le encomiende en los términos previstos en la LSF.

Reglamento General de Circulación (RGC): Documento que establece las normas de circulación sobre la REFIG y las condiciones necesarias para la circulación de los trenes, incorporando el contenido que a continuación se indica a título enunciativo y no limitativo: los principios que rigen la organización de la circulación, el vocabulario técnico básico, los documentos de uso obligatorio, el significado de las señales, las reglas que deben cumplirse para la circulación de trenes por la REFIG, su entrada, salida y paso por estaciones, tipos de bloqueo y enclavamientos, normas para la composición de trenes, su distribución de carga y frenado, forma de realización de maniobras etcétera. Actualmente se compone del



conjunto de normas y disposiciones fundamentales que, junto con las Normas Específicas de Circulación (NEC) y las Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO), rigen actualmente la circulación de trenes y maniobras y tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente.

Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red gestionada por ADIF (RSC): Se desarrolla en el Real Decreto 810/2007, de 22 de julio, publicado en BOE nº 162, de 7 de julio de 2007.

Surco: La capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.

Tramo: Parte significativa de una línea ferroviaria.

