

Declaración sobre la red



Declaración sobre la red



Edita:

ADIF - Alta Velocidad

Queda prohibida la reproducción total o parcial de este libro sin autorización expresa de ADIF - Alta Velocidad.





Capítulo 1 Información General

1.1 INTRODUCCIÓN	13
1.1.1. EL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA.....	14
1.2 OBJETIVOS DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED	22
1.2.1. RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL, RFIG.....	23
1.2.2. GRANDES CIFRAS DE LA RED FERROVIARIA TITULARIDAD DE ADIF – ALTA VELOCIDAD.....	23
1.3 MARCO LEGAL	24
1.4 ESTATUS JURÍDICO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED	24
1.4.1. CONSIDERACIONES GENERALES.....	24
1.4.2. INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN.....	24
1.4.3. SOLICITUDES, ALEGACIONES Y RECLAMACIONES.....	24
1.5 ESTRUCTURA DE LA DR	25
1.6 VIGENCIA Y PROCESO DE ACTUALIZACIÓN DE LA DR	26
1.6.1. PERIODO DE VIGENCIA.....	26
1.6.2. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN.....	26
1.7 PUBLICACIÓN	26
1.8 DIRECTORIO	26
1.9 CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS, RFC	29
1.10 COOPERACIÓN INTERNACIONAL ENTRE LOS DISTINTOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS	30
1.10.1. DIRECTORIO DE VENTANILLAS ÚNICAS DE RNE (OSS).....	30
1.10.2. APLICACIONES INFORMÁTICAS VÍA WEB DE RNE.....	33
1.11 GLOSARIO	34



Capítulo 2 Condiciones de Acceso

2.1 INTRODUCCIÓN	37
2.2 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO	37
2.2.1. REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA Y DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO	37
2.2.2. CONDICIONES DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DE ADIF – ALTA VELOCIDAD	38
2.2.3. LICENCIAS Y HABILITACIONES	40
2.2.4. CERTIFICADO DE SEGURIDAD	40
2.2.5. RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS	40
2.2.6. PLAN DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES FERROVIARIOS	41
2.3 CONDICIONES COMERCIALES GENERALES	41
2.3.1. ACUERDOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS	41
2.3.2. CONTRATOS DE ACCESO Y CONTRATOS CON LOS SOLICITANTES	41
2.3.3. ACUERDOS MARCO	41
2.4 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN	42
2.5 TRANSPORTES EXCEPCIONALES	42
2.6 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	42
2.7 REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL	43
2.7.1. INSPECCIÓN SOBRE EL MATERIAL RODANTE	43
2.8 REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO	44
2.8.1. HABILITACIÓN Y FORMACIÓN	44
2.8.2. IDIOMA	44
2.8.3. INSPECCIÓN SOBRE EL PERSONAL	44



Capítulo 3 Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias

3.1 INTRODUCCIÓN	47
3.2 ÁMBITO DE LA RED TITULARIDAD DE ADIF – ALTA VELOCIDAD	47
3.2.1. LÍMITES GEOGRÁFICOS	48
3.2.2. CONEXIONES CON OTRAS REDES	48

3.3 DESCRIPCIÓN DE LA RED TITULARIDAD DE ADIF – ALTA VELOCIDAD	49
3.3.1. IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA	49
3.3.2. PRESTACIONES DE LA RED	49
3.3.3. SISTEMAS DE SEGURIDAD, CONTROL DEL TRÁFICO Y COMUNICACIONES	52
3.4 RESTRICCIONES DE TRÁFICO	55
3.4.1. LÍNEAS ESPECIALIZADAS	55
3.4.2. NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL	55
3.4.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	56
3.4.4. RESTRICCIONES EN TÚNELES	56
3.4.5. RESTRICCIONES EN PUENTES/VIADUCTOS	56
3.5 DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA	57
3.6 INSTALACIONES DE SERVICIO	57
3.6.1. ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS	58
3.6.2. TERMINALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	60
3.6.3. VÍAS DE APARTADO	60
3.6.4. INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE	60
3.6.5. OTRAS INSTALACIONES	60
3.6.6. INSTALACIONES DE APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE	61
3.6.7. INSTALACIONES PARA CAMBIO DE ANCHO	61
3.6.8. INSTALACIONES DE PROTECCIÓN Y SOCORRO	62
3.6.9. OTRAS INSTALACIONES FERROVIARIAS CONECTADAS A LA RFIG TITULARIDAD DE ADIF – ALTA VELOCIDAD	62
3.7 INSTALACIONES DE SERVICIO NO GESTIONADAS POR LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	63
3.8 DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA.....	64
3.8.1. ACTUACIONES PREVISTAS.....	64
3.8.2. ACTUALIZACIÓN DE ACTIVOS DE LA RFIG TITULARIDAD DE ADIF – ALTA VELOCIDAD.....	65



Capítulo 4 Adjudicación de Capacidades

4.1 INTRODUCCIÓN.....	69
4.2 DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA.....	69
4.2.1. CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDAD	69
4.2.2. DOCUMENTACIÓN PARA LA SOLICITUD DE CAPACIDAD	70
4.2.3. TIPOS DE SOLICITUDES DE SURCOS	70
4.2.4. EL HORARIO DE SERVICIO	71
4.2.5. PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD Y ADJUDICACIÓN DE SURCOS REGULARES Y OCASIONALES.....	72

4.3 CALENDARIO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD (SURCOS) HORARIO DE SERVICIO	74
4.3.1. CALENDARIO DE RESERVA DE SURCOS	74
4.4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD	77
4.4.1. PROCESO DE COORDINACIÓN	80
4.4.2. PROCESO DE ALEGACIONES	80
4.4.3. INFRAESTRUCTURA CONGESTIONADA	81
4.4.4. ACUERDOS MARCO ENTRE EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y LOS CANDIDATOS	81
4.5 CAPACIDAD PARA EL MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED TITULARIDAD DE ADIF – ALTA VELOCIDAD	93
4.6 CONTROL DEL USO DE LOS SURCOS	94
4.7 TRANSPORTES EXCEPCIONALES Y MERCANCÍAS PELIGROSAS	94
4.7.1. TRANSPORTES EXCEPCIONALES	94
4.7.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	95
4.8 PERTURBACIONES Y CONTROL DEL TRÁFICO	95
4.8.1. CRITERIOS PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO	95
4.8.2. NORMAS APLICABLES PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO	96
4.9 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO GESTIONADAS O EXPLOTADAS POR ADIF	97
4.9.1. TIPOS DE SOLICITUDES	97
4.9.2. CALENDARIO DE ASIGNACIÓN	98
4.9.3. FASES DEL PROCESO	100
4.9.4. MEDIDAS ESPECIALES EN CASO DE PERTURBACIONES DEL TRÁFICO FERROVIARIO	101
4.9.5. SUPERVISIÓN Y CONTROL DEL USO REAL DE LA CAPACIDAD ASIGNADA	101
4.9.6. CANCELACIÓN DE LA ASIGNACIÓN DE CAPACIDAD	101
4.9.7. MANTENIMIENTO Y CAUSAS EXCEPCIONALES	101
4.10 ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS PARA LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS CON ENTREGA DE VÍA BLOQUEADA	102
4.10.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y ALCANCE	102
4.10.2. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO	102
4.10.3. MANTENIMIENTO Y CAUSAS EXCEPCIONALES	105
4.10.4. TARIFAS	105



Capítulo 5 Servicios de ADIF - Alta Velocidad

5.1 INTRODUCCIÓN	109
5.2 PAQUETE DE ACCESO MÍNIMO	109
5.3 ACCESO Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES	109
5.3.1. ACCESO A INSTALACIONES DE SERVICIO	109
5.3.2. PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.....	112
5.3.3. CONDICIONES DE ACCESO A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS	113
5.4 SERVICIOS BÁSICOS	113
5.4.1. OFERTA DE SERVICIOS, DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN	113
5.5. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	114
5.5.1. OFERTA DE SERVICIOS, DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN	114
5.6 SERVICIOS AUXILIARES	116



Capítulo 6 Régimen Económico y Tributario

6.1 INTRODUCCIÓN	119
6.2 TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS	119
6.2.1. TASAS.....	119
6.2.2. CÁNONES FERROVIARIOS.....	120
6.2.3. ACTUALIZACIÓN O MODIFICACIÓN DE LAS TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS .	134
6.2.4. FORMA DE PAGO DE LAS TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS	135
6.2.5. SISTEMA DE INCENTIVOS (PERFORMANCE SCHEME)	135
6.2.6. TABLAS DE REFERENCIA PARA LA APLICACIÓN DE CÁNONES.....	139
6.3 PRECIOS 2020 POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES DE ADIF ALTA VELOCIDAD.....	147
6.3.1. RÉGIMEN JURÍDICO	147
6.3.2. RÉGIMEN ECONÓMICO.....	147
6.3.3. PRECIOS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS 2020	148
6.3.4. PRECIOS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS 2020	148
6.3.5. PRECIOS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS AUXILIARES 2020	153
6.3.6. PUBLICACIÓN DE LOS PRECIOS Y CONDICIONES DE ACCESO POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES	153
6.3.7. FACTURACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES.....	153
6.3.8. MEDIDA EMBARCADA DE ENERGÍA	154



ANEXOS

ANEXO A	157
HORARIO DE SERVICIO 2019/2020 Y 2020/2021	157
ANEXO B	159
CATÁLOGOS DE SURCOS INTERNACIONALES DE MERCANCÍAS 2019/2020.....	159
ANEXO C	162
MODELOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD	162
ANEXO D	166
ORGANIGRAMA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	166
ANEXO E	167
DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	167
ANEXO F	183
GLOSARIO, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES	183
ANEXO G	190
CATÁLOGO DE EJES Y LÍNEAS DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL	190
ANEXO H	193
CAPACIDAD MEDIA DE LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE ADIF-ALTA VELOCIDAD	193
ANEXO I	195
CLASIFICACIÓN DE LÍNEAS POR TIPOS	195
ANEXO J	198
MODELOS CONTRACTUALES	198
ANEXO K	212
PROCEDIMIENTO DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS	212
ANEXO L	218
DECLARACIÓN DE CAPACIDAD MARCO	218



Mapas

MAPAS RFIG..... 232



Catálogo de Servicios y Precios

CATÁLOGO DE SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS, AUXILIARES Y PRECIOS
..... 241



Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio

CATÁLOGO DE FICHAS DESCRIPTIVAS DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO 344



Catálogo de Oferta de Capacidad en Instalaciones de Servicio

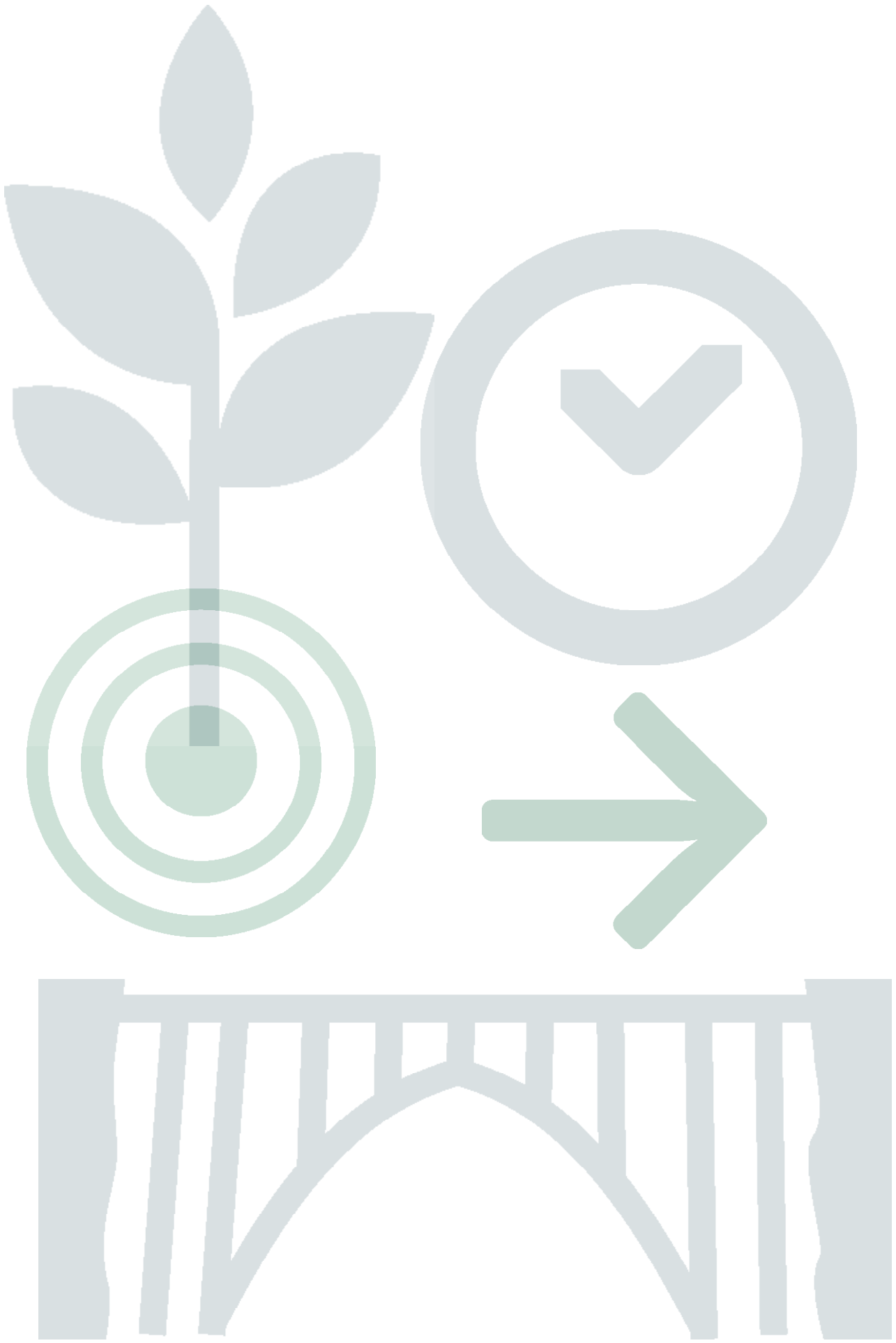
CATÁLOGO DE OFERTA DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO 407



Catálogo de Restricciones de Capacidad

CATÁLOGO DE RESTRICCIONES EN LA RFIG..... 449





Información General

Capítulo 1

Declaración
sobre la red
2020

Información General

Capítulo 1

Declaración
sobre la red
2020



1.1 INTRODUCCIÓN

Antecedentes

Con fecha 31 de diciembre de 2013 se crea la entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad, como organismo público, mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta esa fecha a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), de manera que la gestión de las redes que actualmente administra dicha entidad, que presentan notables diferencias, tanto desde el punto de vista técnico como económico y de financiación, se realice de forma independiente (Art. 1, Real Decreto-Ley 15/2013, de 13 de diciembre).

A partir de su fecha de creación, ADIF - Alta Velocidad asume las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias conforme se especifica en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario de fecha 29 de septiembre de 2015, y en sus normas de desarrollo, en relación con las infraestructuras ferroviarias cuya titularidad le haya sido atribuida, así como con las que se le atribuyan en un futuro.

Mediante Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, se ha aprobado el estatuto de la entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad.

La "Declaración sobre la Red" (en adelante DR), es el documento que expone las características de la infraestructura puesta a disposición de las Empresas Ferroviarias y Candidatos y contiene información sobre las condiciones de acceso a la misma, así como sobre las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio y a la prestación de servicios en dichas instalaciones. En él se detallan las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad, así como la información necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura.

Actualización de la Declaración sobre la Red

Índice y Estructura

Actualizado el índice de la Declaración sobre la Red conforme a la estructura común y Guía de Implementación aprobada por la Asamblea General de Rail Net Europe el 5 de marzo de 2019.

Inclusión de Nuevos Activos en la Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad

Se incorpora información detallada sobre la variación en los activos (altas, bajas y modificaciones) de la Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad, debido a la modernización de la Red existente o, en su caso, la puesta en servicio de nuevos tramos. Asimismo, se relacionan las principales obras de mejora y modernización que se han realizado y/o están en ejecución en las infraestructuras titularidad de ADIF - Alta Velocidad.

Actualización del Régimen Económico y Tributario del Uso de la Infraestructura

/ Tasas y Cánones

Se mantiene en vigor la cuantía de la Tasa por utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario establecida en el Título VI, Capítulo I, Sección V de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, de conformidad con el párrafo segundo del artículo 86 la Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado, apartado 6.2 del capítulo 6 de este documento, en tanto no se apruebe una Ley de Presupuestos Generales del Estado que la modifique.

Se mantienen en vigor los Cánones Ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del sector ferroviario, con las cuantías unitarias que se establecen en el artículo 97 de la Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, (BOE, nº 161 de 4 de julio de 2018), apartado 6.2 de este documento, en tanto no se apruebe una Ley de Presupuestos Generales del Estado que los modifique.

Precios por la Prestación de Servicios Básicos y Complementarios

Durante 2020 serán de aplicación los Precios por la prestación de Servicios Básicos y Complementarios en la RFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por la entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad, aprobadas por acuerdo del Consejo de Administración de ADIF - Alta Velocidad de fecha 26 de junio de 2019 y 30 de septiembre de 2019, de conformidad con el Artículo 102 de la Ley del Sector Ferroviario.

Horario de Servicio 2019/2020 y 2020/2021

Se ha actualizado el Calendario de Adjudicación de Capacidad del Horario de Servicio 2020/2021, conforme a las directrices de Rail Net Europe, RNE, para la realización de solicitudes por parte de los Candidatos.

El Horario de Servicio 2020 permanecerá vigente hasta el 12 de diciembre de 2020 y el Horario de Servicio 2021 tendrá vigencia hasta el 11 de diciembre de 2021 (segundo sábado de diciembre, conforme se determina en el Art. 7.2 de la Orden FOM/897/2005. Ambos incluyen las fechas determinadas para la realización de los correspondientes Ajustes Concertados y los Ajustes Mensuales. Asimismo, se incluye el Catálogo actualizado de Surcos Internacionales

Normativa Ferroviaria Actualizada

Se ha actualizado el [Anexo E](#) "Documentación de Referencia", con la información de la legislación en vigor más relevante sobre el Sector Ferroviario a fecha 30 de septiembre de 2019, tanto en el ámbito nacional como europeo, conteniendo adicionalmente las referencias sobre la principal normativa técnica vigente.

Mapas

Se incluyen los Mapas de la RFIG, donde se ha actualizado tanto la presentación como el contenido de los mismos.

En estos nuevos mapas, se incluye toda la información de Adif y ADIF Alta Velocidad, conforme el contenido especificado en las leyendas de cada uno de ellos, pero, a su vez, permiten visualizar la información agrupada nivel red o diferenciada en función de la titularidad de las infraestructuras de cada uno de los administradores de infraestructuras.

Otros datos de interés

Publicado el Reglamento de Ejecución UE 2017/2177, de la Comisión de 22 noviembre, relativo al acceso de las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos. En él se establecen las normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para el acceso a los servicios prestados en las instalaciones de servicio. Asimismo, en su artículo 4.1 se indica que los explotadores de instalaciones de servicio elaborarán una descripción de instalación de servicio de las instalaciones y servicios de que sean responsables. Será de aplicación a partir del 01/06/2019, no obstante el artículo 2, exenciones, será aplicable a partir del 01/01/2019.

Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados.

1.1.1. El Sector Ferroviario en España

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024, PITVI, establece unas directrices específicas para el desarrollo de la política ferroviaria en nuestro país, coherente con la política económica del Gobierno, que sirva como instrumento para el crecimiento económico y la creación de empleo y que se ajuste a los criterios de consolidación presupuestaria. El PITVI define una cartera de servicios públicos del Estado en materia de transportes, y es garantía de calidad y eficiencia, mediante la optimización de las infraestructuras existentes y de una planificación adecuada a las necesidades reales.

El Plan potencia el mantenimiento de las infraestructuras existentes y garantiza la movilidad mediante la prestación de las Obligaciones de Servicio Público (OSP) en condiciones de calidad.

Asimismo Impulsa la participación del sector privado en las inversiones, la optimización del uso de las infraestructuras y la mejora de la competitividad.

Todo ello manteniendo el nivel de seguridad del transporte ferroviario, con un sistema de mantenimiento integral y preventivo, y con un alto estándar de sostenibilidad medioambiental.

1.1.1.1. Principales Agentes del Sector Ferroviario en España

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: Organización y Funciones

/ Organización General

Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el ámbito ferroviario, la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en los ámbitos de las infraestructuras de transporte terrestre, de competencia estatal, y de planificación y programación de las inversiones relativas a las infraestructuras, materias y servicios mencionados.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se estructura en los siguientes órganos, directamente dependientes del titular del Departamento:

- a) La Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la que dependen la Secretaría General de Infraestructuras, la Secretaría General de Transporte y la Secretaría General de Vivienda.
- b) La Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Como órgano de apoyo y asistencia inmediata al titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana existe un Gabinete, cuyo titular tiene el rango de director general.

Están adscritos al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a quien corresponde la dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de su actividad, las siguientes entidades y entes públicos:

- a) Los entes públicos Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.
- b) La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).
- c) La entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad.
- d) La entidad pública empresarial RENFE-Operadora.
- e) La entidad pública empresarial Enaire.
- f) La entidad pública empresarial de Suelo (SEPES). Corresponde al titular de la Secretaría de Estado la presidencia de esta entidad.

/ Funciones Relacionadas con el Ferrocarril

Las principales competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana relacionadas con el ferrocarril son:

- ◆ La planificación estratégica del sector ferroviario y su desarrollo.
- ◆ La ordenación general y la regulación del sistema ferroviario, que incluye el establecimiento de las reglas básicas del mercado ferroviario y la elaboración de la normativa necesaria para su correcto desenvolvimiento, en especial todo lo relacionado con la seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario y con las relaciones entre los agentes del sector.
- ◆ La definición de objetivos y la supervisión de la actividad de las entidades públicas empresariales, Adif y ADIF - Alta Velocidad, así como de su sistema de financiación.
- ◆ El otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios declarados de interés público y el establecimiento del régimen de ayudas a las EE.FF. adjudicatarias.
- ◆ La definición y supervisión del régimen tarifario y su aprobación.
- ◆ El desarrollo del marco general de cánones y del sistema de incentivos a aplicar por los administradores de infraestructuras ferroviarias.
- ◆ La aplicación del régimen sancionador.
- ◆ Otras competencias que le vengan atribuidas de acuerdo a la normativa vigente.

/ Organigrama del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Ver [Anexo D](#)

Órgano Regulador

/ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC

La Ley 3/2013, de 4 de junio, creó el organismo público Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia tiene por objeto garantizar, preservar y promover el correcto funcionamiento, la transparencia y la existencia de una competencia efectiva en todos los mercados y sectores productivos, en beneficio de los consumidores y usuarios.

A los efectos de lo establecido en el apartado anterior, la CNMC ejercerá sus funciones en todo el territorio español y en relación con todos los mercados o sectores económicos.

La CNMC está dotada de personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada y actúa, en el desarrollo de su actividad y para el cumplimiento de sus fines, con autonomía orgánica y funcional y plena independencia del Gobierno, de las Administraciones Públicas y de los agentes del mercado. Asimismo, está sometida al control parlamentario y judicial.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario y la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, también, y en particular, en el mercado de transporte de viajeros de alta velocidad.

En particular, ejercerá, bien por iniciativa propia, bien a solicitud de las autoridades competentes o partes interesadas, las siguientes funciones:

- a) Salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio ferroviario, así como velar por que éstos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.
- b) Garantizar la igualdad entre empresas, así como entre cualesquiera candidatos, en las condiciones de acceso al mercado de los servicios ferroviarios.
- c) Determinar, a petición de las autoridades competentes o de las empresas ferroviarias o candidatos interesados, que el objeto principal de un servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros es transportar viajeros entre estaciones españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea .

d) Determinar, a petición de las autoridades competentes, del administrador de la infraestructura, de las empresas ferroviarias o de los candidatos interesados, si está en peligro el equilibrio económico de un servicio de transporte sujeto a obligaciones de servicio público por la asignación de capacidad para realizar servicios de transporte ferroviario de viajeros total o parcialmente coincidentes. En caso de que decida que el equilibrio económico puede verse en peligro por causa del servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar el candidato, indicará los cambios posibles que deban introducirse en el servicio que aseguren las condiciones para la concesión del derecho de acceso a la infraestructura. .

e) Solicitar a los administradores de infraestructura, a gestores de instalaciones de servicio, a empresas ferroviarias y candidatos, así como a otras empresas involucradas en asuntos que deben ser verificados o comprobados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, toda la información necesaria para el ejercicio de sus funciones, en particular, con la resolución de reclamaciones, supervisión del mercado ferroviario, fines estadísticos y observación del mercado. El plazo no podrá exceder de un mes salvo que, en circunstancias excepcionales, el órgano peticionario acuerde y autorice una prórroga limitada que no podrá exceder de dos semanas, siempre de conformidad con lo dispuesto por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas .

f) Solicitar a la Comisión Europea que examine las medidas específicas adoptadas por las autoridades nacionales en relación con el acceso a la infraestructura y a los servicios ferroviarios, la concesión de licencias, los cánones o la adjudicación de capacidad. .

g) Realizar cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas por ley o por norma reglamentaria .

h) Comprobar el cumplimiento de las disposiciones contables aplicables y las disposiciones sobre transparencia financiera establecidas en los apartados 3 y 4 del artículo 21 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en el marco de la normativa ferroviaria, para lo cual podrá realizar o encargar la realización de auditorías a los administradores de infraestructuras, a los explotadores de instalaciones de servicio y, en su caso, a las empresas ferroviarias. En el caso de empresas integradas verticalmente, estas facultades se extenderán a todas las personas jurídicas.

Además, podrá también sacar conclusiones de las cuentas respecto de las cuestiones de las ayudas estatales, lo que informará a las autoridades competentes.

Igualmente, en el marco de las funciones recogidas en el apartado anterior, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará, por iniciativa propia, las actividades de los administradores de infraestructuras ferroviarias y, cuando proceda, las de los explotadores de instalaciones de servicio y empresas ferroviarias, en relación con los siguientes asuntos:

a) la declaración sobre la red, en sus versiones provisional y definitiva, así como los criterios establecidos en la misma, y en particular comprobará si contiene cláusulas discriminatorias u otorga poderes discrecionales al administrador de infraestructuras que este pueda utilizar para discriminar a los candidatos;

b) el sistema, la cuantía o estructura de cánones, tarifas y precios por la utilización de infraestructuras y servicios;

c) autorizar al administrador de infraestructuras ferroviarias a la continuidad del cobro de cánones en el caso de una infraestructura declarada congestionada en la que las medidas definidas en el plan de aumento de capacidad no avanzan, bien por razones ajenas al control del administrador de infraestructuras o bien porque las opciones posibles no son viables desde el punto de vista económico o financiero;

d) el proceso de consulta previo a la fijación de cánones y tarifas entre empresas ferroviarias o candidatos y los administradores de infraestructuras e intervenir cuando prevea que el resultado de dicho proceso puede contravenir las disposiciones vigentes;

e) las disposiciones sobre acceso a la infraestructura y a los servicios ferroviarios, así como el procedimiento de adjudicación y sus resultados;

f) gestión del tráfico;

g) planificación de la renovación y mantenimiento programado o no programado;

h) cumplimiento de los requisitos del administrador de infraestructuras ferroviarias, incluidos los relativos a los conflictos de intereses, independencia de sus funciones esenciales, imparcialidad del administrador de las infraestructuras ferroviarias respecto a la gestión del tráfico y a la planificación del mantenimiento, así como la externalización y compartición de las funciones del administrador de las infraestructuras ferroviarias.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia estudiará todas las denuncias y, en su caso, solicitará información pertinente e iniciará un proceso de consulta a todas las partes interesadas en el plazo de un mes desde de la recepción de la denuncia. Resolverá acerca de cualquier denuncia, tomará medidas para remediar la situación y comunicará a las partes interesadas su decisión motivada en un plazo de tiempo prudencial previamente fijado, y, en cualquier caso, en un plazo de seis semanas a partir de la recepción de toda la información pertinente. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia decidirá por iniciativa propia, cuando corresponda, las medidas adecuadas para corregir discriminaciones en perjuicio de los candidatos, distorsiones del mercado y otras situaciones indeseables en estos mercados, en particular respecto a lo dispuesto en los números 1.º a 9.º del apartado 1.f) del artículo 12.

En el ejercicio de la función de cooperación, a fin de supervisar la competencia en el mercado y coordinar los servicios de transporte ferroviario internacional, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia llevará a cabo, entre otras, las siguientes tareas:

a) participará y colaborará en una red de reguladores ferroviarios coordinada por la Comisión Europea;

b) cooperará estrechamente con el resto de organismos reguladores, mediante acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de supervisión del mercado y tratamiento de reclamaciones o investigaciones;

c) cooperará con el resto de organismos reguladores para elaborar principios y prácticas comunes, incluidas disposiciones, para la toma de las decisiones en relación con las funciones recogidas en este artículo, así como para la resolución de los conflictos que surjan en los servicios internacionales;

d) intercambiará información con el resto de organismos reguladores acerca de su trabajo y de sus motivos y prácticas en la toma de decisiones y en particular sobre los principales aspectos de los procedimientos y los problemas de interpretación de la legislación de la Unión en el ámbito ferroviario incorporada a los ordenamientos nacionales, y cooperarán de otras maneras a fin de coordinar sus tomas de decisiones en el conjunto de la Unión;

e) cooperará, en el marco de sus funciones reconocidas en este artículo, con otros organismos reguladores afectados sobre cuestiones relacionadas con servicios internacionales, a fin de preparar sus respectivas decisiones y llegar a adoptar una resolución sobre la cuestión;

f) cooperará y consultará a los organismos reguladores de todos los Estados miembros, si procede a la Comisión Europea, en el caso de reclamaciones, o de investigaciones por iniciativa propia, sobre cuestiones de acceso o tarificación relacionadas con una franja internacional y, así como en relación con la supervisión de la competencia en el mercado de los servicios de transporte ferroviario internacional, y les pedirá toda la información necesaria antes de tomar su decisión. A su vez, cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sea consultada a efectos del tratamiento de una reclamación o investigación en una franja internacional deberá aportar toda la información que tenga derecho a solicitar a su vez en virtud del ordenamiento jurídico español;

g) en caso de que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia reciba una reclamación, o efectúe una investigación por iniciativa propia, transmitirá la información pertinente al organismo regulador competente;

h) podrá revisar las decisiones y prácticas de las asociaciones de administradores de infraestructuras en materia de cánones o adjudicación de capacidad en relación con el transporte ferroviario internacional.

i) cooperará con los reguladores ferroviarios de otros estados de la Unión Europea en relación a infraestructuras de titularidad compartida, cuando los Estados concernidos así lo acuerden, a fin de unificar las consecuencias de sus decisiones.

5. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia consultará de forma periódica, y en cualquier caso al menos una vez cada dos años, a los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y viajeros para tener en cuenta sus puntos de vista sobre el mercado ferroviario en el desarrollo de sus funciones.

En el sector ferroviario, corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en exclusiva conocer y resolver las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y los restantes candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, los explotadores de instalaciones de servicio o prestadores de los servicios, así como las empresas ferroviarias y restantes candidatos, y que versen, en particular, sobre:

1.º El contenido y la aplicación de las declaraciones sobre la red.

2.º Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.

3.º La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones, tarifas y precios que se les exijan o puedan exigírseles.

4.º Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a las instalaciones de servicio, y en relación con los servicios que en ellas se llevan a cabo.

5.º La prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.

6.º Las reclamaciones o investigaciones relacionadas con una franja internacional cuando proceda conocer y resolver a ella y, en los demás casos, cooperará con los órganos reguladores del mercado ferroviario de los demás Estados miembros de la Unión Europea competentes con la franja internacional.

7.º La gestión del tráfico.

8.º La planificación de la renovación y mantenimiento programado o no programado.

9.º El cumplimiento de los requisitos del administrador de infraestructuras ferroviarias, incluidos los relativos a los conflictos de intereses, independencia de sus funciones esenciales, imparcialidad del administrador de las infraestructuras ferroviarias respecto a la gestión del tráfico y a la planificación del mantenimiento, así como la externalización y compartición de las funciones del administrador de las infraestructuras ferroviarias.

Las reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia solicitará la información relevante e iniciará las consultas con todas las partes implicadas dentro del plazo de un mes a partir de recibo de la reclamación. En caso de una reclamación contra la negativa de otorgar capacidad de infraestructura, o contra los términos en que esta se otorga, resolverá para confirmar la decisión del administrador de la infraestructura o de la instalación de servicio, o bien para requerir la modificación de esa decisión de conformidad con las instrucciones específicas que se consideren apropiadas.

Órganos Colegiados

/ Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, (CIAF)

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios es un órgano colegiado especializado adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que tiene competencia para la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios.

La Comisión goza de plena independencia funcional respecto de la autoridad responsable de la seguridad de los administradores de las infraestructuras, de las empresas ferroviarias, de los organismos de tarificación, de los organismos de certificación o notificados o de cualquier otro organismo o entidad cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con sus funciones. En el desempeño de sus funciones, ni el personal ni los miembros del Pleno podrán solicitar o aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada.

Los administradores de la infraestructura llevarán a cabo, de acuerdo con lo establecido en su sistema de gestión de la seguridad, una investigación interna de los accidentes e incidentes ferroviarios que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General que ellos administren, sin interferir en la llevada a cabo, en su caso, por la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, a quien deberán remitir el informe de la investigación interna efectuada.

Las empresas ferroviarias establecerán, dentro de su sistema de gestión de la seguridad, las pautas y los procedimientos a seguir en la investigación de accidentes e incidentes en los que se encuentren implicadas. En todo caso, en el supuesto de verse implicadas en un accidente o incidente ferroviario que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General, llevarán a cabo una investigación interna del mismo, sin interferir en la llevada a cabo, en su caso, por la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, a quien deberán remitir el informe de la investigación interna efectuada.

/ Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, (CCTMP)

Es un órgano colegiado interministerial, cuyo fin es coordinar las competencias de los departamentos ministeriales en todo lo referente al transporte de mercancías peligrosas y a la aplicación de las disposiciones vigentes reguladoras del mismo, siendo preceptivo recabar su informe por los distintos Ministerios en relación con cualquier disposición que proyecten dictar sobre esta materia, así como servir de órgano de enlace en las relaciones con los organismos internacionales en materia de transporte de mercancías peligrosas, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación y de acuerdo con éste.

/ Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas, (FRC)

Es un órgano colegiado interministerial, cuyo fin es coordinar las competencias de los departamentos ministeriales en todo lo referente al transporte de mercancías perecederas y a la aplicación de las disposiciones vigentes reguladoras del mismo, siendo preceptivo recabar su informe por los distintos Ministerios en relación con cualquier disposición que proyecten dictar sobre esta materia, así como servir de órgano de enlace en las relaciones con los organismos internacionales en materia de transporte de mercancías perecederas, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación y de acuerdo con éste.

/ Consejo Nacional de Transportes Terrestres, (CNTT)

Es un órgano superior de la Administración, para asesoramiento, consulta y debate sectorial en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes.

Su cometido viene determinado por la elaboración de los pertinentes informes preceptivos en todos aquellos asuntos y cuestiones que se encuentran previstos, tanto en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que lo creó, como en el Reglamento de dicha Ley, así como en todos aquellos en que el Gobierno o el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana lo estimen conveniente.

Forman parte del mismo expertos en materia de transportes terrestres, designados, en razón de su competencia, por la Administración del Estado y los representantes de los diversos sectores que tienen interés en el transporte terrestre: Asociaciones de Transportistas, EE. FF., Administradores de Infraestructura Ferroviaria, Clientes, etc.

Tiene como cometidos principales:

- ◆ El asesoramiento y atención de las consultas sobre aspectos generales de la ordenación básica del sector y sobre aspectos específicos de los diferentes servicios, incluidos los que se refieren a la política económica común a los distintos modos de transportes, en cuanto a la elaboración de los Planes de Transportes, y el establecimiento de contratos-tipo o condiciones generales de contratación para las distintas clases de transporte terrestre, así como respecto al régimen tarifario.
- ◆ La realización de informes preceptivos, en lo que concierne a los transportes regulares de viajeros, entre otros, sobre el establecimiento, adjudicación y modificación de los servicios regulares permanentes de uso general, proyectos de normativa estatal ferroviaria, y la transposición de directivas comunitarias.

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

El 23 de diciembre de 2014, se publica en el Boletín Oficial del Estado 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. Dentro del ámbito de competencias correspondientes al Estado y, de acuerdo con la autorización de la disposición adicional tercera de la Ley 28/2006, de 18 de julio, la AESF, tiene por objeto la detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en el transporte por ferrocarril.

La AESF 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 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.

La AESF ejercerá, como autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, las siguientes competencias:

- a) Velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General mediante la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los diferentes actores en esta materia.
- b) Autorizar la entrada en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario y así como comprobar que mantienen sus requisitos.
- c) Supervisar el cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad.
- d) Autorizar la puesta en servicio de vehículos.
- e) Expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, así como supervisarlos posteriormente.
- f) Expedir, renovar, modificar o revocar las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura, así como supervisarlas posteriormente.
- g) Proponer, elaborar y desarrollar el marco normativo de seguridad y supervisar su cumplimiento por los agentes del sistema ferroviario, así como formular propuestas, directrices y recomendaciones normativas, incluidas las especificaciones técnicas de los subsistemas ferroviarios.
- h) Realizar el seguimiento de los objetivos y los niveles de seguridad a través de los indicadores y estadísticas de accidentalidad, así como elaborar informes en materia de seguridad del transporte ferroviario.
- i) Organizar y gestionar el Registro Especial Ferroviario, así como supervisar la debida inscripción del personal ferroviario y de la matriculación del material rodante y de los inventarios, estadísticas y bases de datos relacionados con la seguridad del transporte ferroviario, incluidos los inventarios de infraestructuras.
- j) Conceder la homologación y, en su caso, suspenderla y revocarla, de los centros de formación y centros de reconocimiento psicofísico del personal ferroviario.
- k) Conceder la homologación y, en su caso, suspenderla y revocarla, de los centros de mantenimiento, así como la certificación de las entidades encargadas de mantenimiento.
- l) Ejercer las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de personal ferroviario, y en particular, otorgar, renovar, suspender y revocar las licencias y títulos de conducción de personal ferroviario, así como, proponer el contenido de las pruebas de obtención de títulos habilitantes del personal ferroviario, aprobar los contenidos mínimos de los programas de formación para la obtención de las habilitaciones y las condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud personal.
- m) Asistir y participar en los grupos de trabajo de la Agencia Europea Ferroviaria y en otras Organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con la seguridad o interoperabilidad del transporte ferroviario.
- n) Ejercer las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- o) Ejercer las competencias que corresponden al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en relación con la defensa del dominio público ferroviario y con la modificación de la línea límite de la edificación, sin perjuicio de las competencias que correspondan al administrador de infraestructuras ferroviarias.
- p) Ejercer la potestad sancionadora en materia de seguridad ferroviaria.
- q) Las demás funciones que se le asignen por norma legal o reglamentariamente.

A la AESF le corresponde también el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias, así como de las habilitaciones de otros candidatos distintos de éstas, incluyendo la elaboración e iniciativa de los proyectos normativos en relación con la solicitud y documentación justificativa de las licencias.

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, es un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la LSF, en el Estatuto de Adif y en la legislación presupuestaria y demás normas de desarrollo que le son de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

En el ejercicio de sus funciones Adif actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por su Estatuto y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario y los principios de transparencia, no discriminación, imparcialidad e independencia de cualquier operador ferroviario.

Para el cumplimiento de sus funciones, Adif puede realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

Adif no puede prestar servicios de transporte ferroviario, salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad.

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF - Alta Velocidad

La entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad, es un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la LSF, en el Estatuto de ADIF - Alta Velocidad y en la legislación presupuestaria y demás normas de desarrollo que le son de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

En el ejercicio de sus funciones ADIF - Alta Velocidad actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por su Estatuto y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario, y los principios de transparencia, no discriminación, imparcialidad e independencia de cualquier operador ferroviario.

Para el cumplimiento de sus funciones, ADIF - Alta Velocidad puede realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

ADIF - Alta Velocidad no puede prestar servicios de transporte ferroviario, salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad.

/ Funciones de ADIF - Alta Velocidad

De acuerdo con lo establecido en el Art. 23 de la LSF y de conformidad con el RD 2395/2004, de 30 diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de Adif, corresponden a Adif las siguientes funciones:

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de su titularidad que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- b) La construcción con recursos ajenos de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- d) La prestación del paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y la realización de los mecanismos de coordinación, recogidos en el artículo 20.2.
- e) El control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- f) La explotación de los bienes de su titularidad, y de aquellos que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- g) La elaboración, aprobación y publicación de la declaración sobre la red.
- h) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos enumerados en el artículo 34 que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.
- i) La prestación, en su caso, de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- j) La aprobación y el cobro de los precios privados por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- k) La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.
- l) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, prevista en el artículo 20.3, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional, así como la participación y cooperación en la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.
- m) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- n) Cualesquiera otras que se le asignen en esta ley o en sus disposiciones de desarrollo.

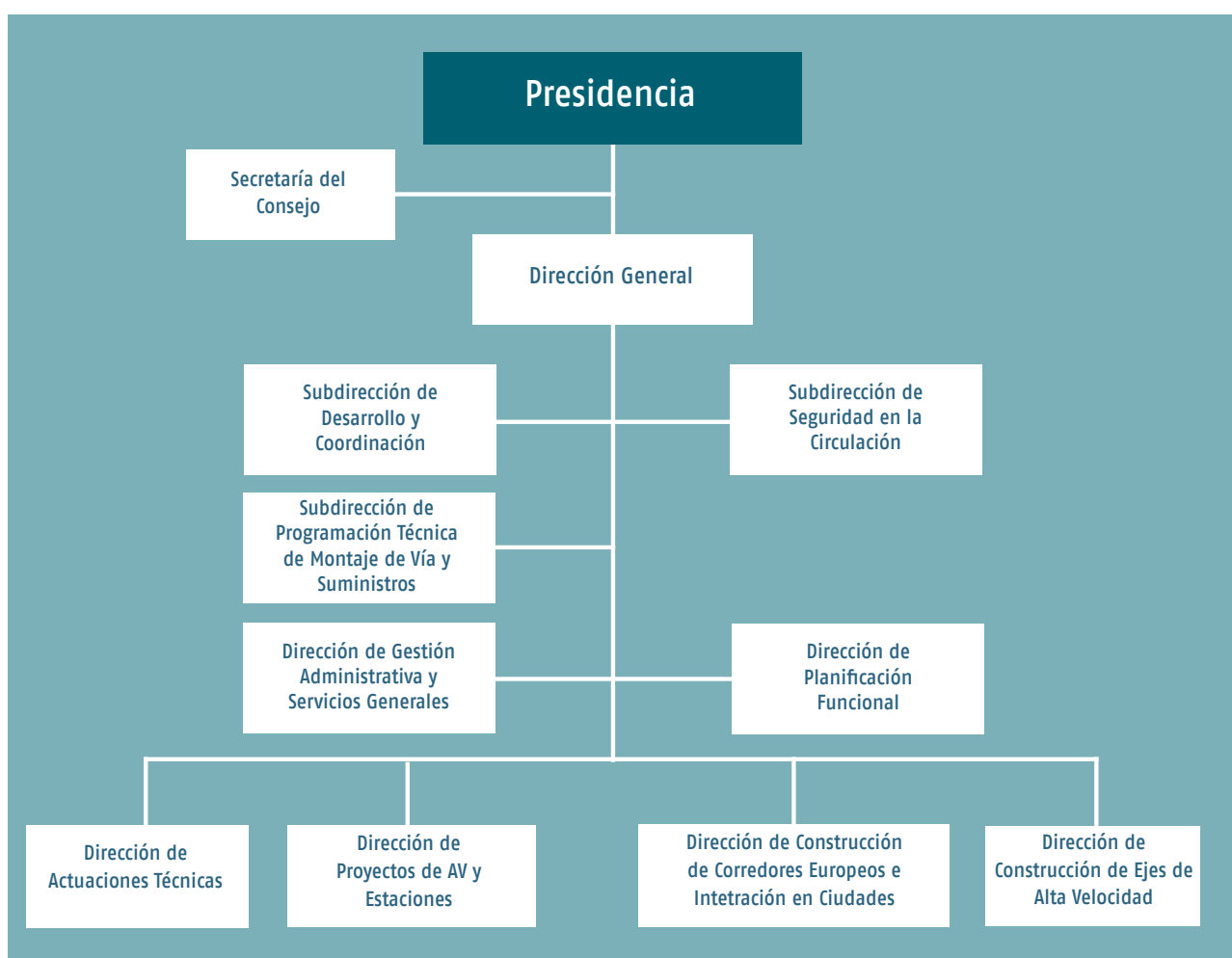
De conformidad con la disposición adicional primera de la Ley 38/2015 del sector Ferroviario ADIF- Alta Velocidad y Adif podrán encomendarse la realización de determinadas actividades mediante la suscripción de un convenio. En dicho convenio se determinará la compensación económica correspondiente a la prestación de los servicios encomendados. En particular, ambas entidades podrán encomendarse la gestión de la capacidad de infraestructuras y, debido a la interconexión de las redes cuya administración tienen atribuidas ambas entidades, y como excepción a lo previsto en el artículo 19.1, también la gestión de los sistemas de control, de circulación y de seguridad.

ADIF - Alta Velocidad ha encomendado la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, según acuerdos del Consejo de Administración de ADIF - Alta Velocidad, publicados mediante Resoluciones, de la Secretaría de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, entre otras, las siguientes:

- ◆ Mantenimiento de infraestructura
- ◆ Circulación y gestión de capacidad
- ◆ Seguridad en la circulación
- ◆ Seguridad y protección civil
- ◆ Coordinación y seguimiento de operaciones
- ◆ Estaciones
- ◆ Combustible
- ◆ Gestión del área internacional
- ◆ Auditoría interna

No obstante, lo anterior, ADIF- Alta Velocidad mantiene las competencias y responsabilidades que como administrador de infraestructura ferroviaria le son propias.

Organigrama de ADIF – Alta Velocidad



Misión, Visión y Valores

ADIF-Alta Velocidad ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad.

El plan estratégico de Adif, Plan Transforma 2020, se inspira en el principio de responsabilidad como empresa de servicio público y tiene como fin último la mejora de nuestra contribución a un modelo de desarrollo más sostenible, tanto desde el punto económico como social y medioambiental.

El Plan Transforma 2020 tiene como:

Misión: Diseñar, construir y gestionar infraestructuras ferroviarias para contribuir al bienestar de las personas, generando valor para nuestros grupos de interés a través de todas nuestras áreas de actividad.

Visión: Alinear toda la organización hacia un desarrollo de infraestructuras sostenibles para que, tanto las generaciones actuales como las futuras, disfrutemos de una vida mejor.

Valores:

Compromiso. Estamos fuertemente comprometidos con el desarrollo económico del país, con la cohesión social y territorial y con el respeto al medio ambiente, sabiendo que nuestra labor tiene un alto impacto en la sociedad y el medio natural.

Servicio. Nos debemos al interés general y somos conscientes de que, como empresa pública, trabajamos para ofrecer a los ciudadanos un servicio de calidad, sostenible y, por encima de todo, seguro.

Profesionalidad. Trabajamos con rigor y dedicación, ofreciendo lo mejor de nosotros mismos, todo nuestro talento y toda nuestra pasión al servicio de los ciudadanos.

Integridad. Gestionamos con integridad, transparencia y eficiencia los recursos públicos que nos confían los ciudadanos.

Con el objetivo de dar respuesta a los retos del sector ferroviario y a las expectativas de nuestros grupos de interés, el Plan se ha articulado en tres pilares fundamentales:

SEGURIDAD:

- ◆ Desde una perspectiva de seguridad integral en la que participa toda la entidad.
- ◆ Engloba el concepto de seguridad en la circulación de los trenes de viajeros y mercancías que utilizan nuestra infraestructura, la ciberseguridad de nuestros sistemas de información y telecomunicaciones, la seguridad y protección de activos y personas, y la seguridad y salud de los trabajadores.

SERVICIO:

- ◆ Pone el foco en el cliente y el ciudadano como usuario actual o potencial de nuestras infraestructuras y servicios.
- ◆ Tiene en cuenta que el cliente es cada vez más exigente y demanda servicios de calidad, mejores accesos a las infraestructuras y una fácil combinación con otros modos de transporte.
- ◆ Se centra en la aportación a un mejor sistema de transporte, la optimización de la experiencia de nuestros clientes, el desarrollo, la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias, así como el mayor aprovechamiento de nuestros activos y capacidades en colaboración con otras organizaciones.

SOSTENIBILIDAD:

- ◆ Considera las perspectivas económica, ambiental y social.
- ◆ Cuida el buen gobierno, la integridad y la transparencia reforzando la gestión por procesos para aumentar la integración de los Sistemas y potenciar la eficacia y eficiencia de las operaciones y actividades críticas y clave.

Todo ello se impulsa por tres palancas que nos ayudarán a alcanzar nuestros objetivos y lograr la transformación de la empresa para mejorar nuestra contribución a la sociedad. Estas palancas son las personas, la transformación digital y la innovación.

Empresas Ferroviarias y Candidatos Inscritos en el Registro Especial Ferroviario

El listado actualizado de empresas con licencia y certificados de seguridad se puede consultar dentro de la página web de la AESF:

http://www.seguridadferroviaria.es/AESF/LANG_CASTELLANO/AGENTES/EMPFERRO/

y en la página Web: www.adifaltavelocidad.es



1.2 OBJETIVOS DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

La DR es el documento que ADIF - Alta Velocidad ofrece a las EE. FF. y otros Candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la RFIG gestionada por Adif-Alta Velocidad.

En ella se exponen las características de la infraestructura puesta a disposición de los distintos Candidatos para la adjudicación de capacidad y se informa sobre la capacidad de cada tramo de la Red y sobre las condiciones de acceso a la misma. Asimismo, se detallan las normas generales, plazos, procedimientos y criterios que rigen en relación con la adjudicación de capacidad y los principios de tarificación que se deben aplicar por la utilización de las infraestructuras ferroviarias y por la prestación de los diferentes servicios a las EE.FF.

Determinadas cuestiones relativas al contenido de esta DR y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, se desarrollan mediante la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, de conformidad con lo indicado en la Ley del Sector Ferroviario.

1.2.1. Red Ferroviaria de Interés General, RFIG

La Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el 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 la defensa nacional, conforme el Art. 4 de la LSF.

Todas las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se incluirán en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, en el que se relacionarán las líneas y tramos conforme a un código oficial, expresando asimismo su origen y destino y una breve referencia a sus características técnicas, así como las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías.

En el [Anexo G](#) de esta DR se incluye el Catálogo de Ejes y Líneas que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo indicado en la Orden FOM 710/2015, de 30 de enero, y lo dispuesto en Art.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

En el Mapa 1 se especifican las líneas y estaciones titularidad de ADIF- Alta Velocidad, de conformidad con la Orden PRE 2443/2013, de 27 de diciembre por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública ADIF - Alta Velocidad y la Resolución de 27 de marzo de 2014, de la Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se aprueba la adaptación del Anexo I de la citada Orden PRE 2443/2013.

1.2.2. Grandes Cifras de la Red Ferroviaria Titularidad de ADIF – Alta Velocidad

Grandes Cifras de ADIF - Alta Velocidad

Activos no corrientes	46.474.395 * miles €
Fondos Propios	14.044.019 * miles €
Patrimonio Neto	24.862.289 * miles €
Empleados ADIF -Alta Velocidad	218 (1)

* Datos provisionales a 31 de diciembre de 2019.

(1) Datos a 31 de diciembre de 2019.

Infraestructura y Circulación

Estaciones	42
(*) Red Ferroviaria Titularidad de ADIF - Alta Velocidad:	3.455,7 Km.
• Red de Alta Velocidad de Ancho Estándar (1.435 mm de separación de carriles)	2.618,5 Km.
• Red Convencional de Ancho Ibérico puro (1.668 mm de separación de carriles)	729,2 Km.
• Red Mixta (combinación Ancho Ibérico y Ancho Estándar)	108,1 Km.
Líneas Equipadas con ERTMS	2.047,4 Km.
Líneas Equipadas con ASFA	3.388,1 Km.
Líneas Equipadas con Sistemas de Bloqueo Automatizados	3.316,8 Km.
Líneas Equipadas con ATP - EBICAB	179,1 Km.
Líneas dotadas con CTC	3.316,8 Km.
Línea Electrificada	3.110,1 Km.
**Nº Circulaciones de Trenes	347.480

*Datos a 01/01/2020 1ª versión trimestral de la tramificación común /Cirtra_2020

** Datos a 31/12/2019



1.3 MARCO LEGAL

El Marco básico legal se fundamenta en la normativa ferroviaria estatal y en los Reglamentos y Directivas de la Unión Europea traspuestas a la legislación nacional, además de su normativa de desarrollo y otras disposiciones. Asimismo incluye la normativa técnica de aplicación. Las referencias a estas disposiciones pueden consultarse en el [Anexo E](#) de este documento.



1.4 ESTATUS JURÍDICO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

1.4.1. Consideraciones Generales

La DR tendrá carácter vinculante para las EE, FF, y para los Candidatos Habilitados que quieran acceder a las infraestructuras para prestar servicios de transporte ferroviario, así como para el administrador de infraestructuras ferroviarias, en cuanto a los derechos y obligaciones que de ella se deriven.

El instrumento por el que se formalice el acto de Adjudicación de Capacidad, tanto lineal como en Instalaciones de Servicio, a los Candidatos conllevará implícita la aceptación de los derechos y obligaciones contenidos en la DR.

La mención que pudiera incluirse en la presente DR a disposiciones vigentes (Leyes, Reales Decretos, Órdenes Ministeriales, Resoluciones, etc.) tendrá carácter únicamente informativo, prevaleciendo en todo caso el texto de la disposición a la que se refiere.

1.4.2. Información sobre Seguridad en la Circulación

En cuestiones de Seguridad, en relación con la circulación y la reglamentación, la información contenida en la presente DR tiene carácter únicamente informativo, siendo de aplicación en cualquier caso lo indicado en el apartado 2.4 del capítulo 2 de esta DR.

El Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprobó el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF) establece las reglas operativas generales para que la circulación de los trenes y de las maniobras se realice de forma segura, eficiente y puntual, tanto en condiciones de explotación normal como degradada, incluyendo su recuperación efectiva tras una interrupción del servicio, asimismo el documento proporciona un marco regulador único de los procesos operativos en los que exista una interfaz directa entre el Administrador de Infraestructura (AI) y la Empresa Ferroviaria (EF), unificando los criterios de operación de los distintos AI en los distintos anchos de la Red.

De acuerdo con la normativa vigente, y en concreto de conformidad con el título V de la Ley 38/2015 de fecha 29 de septiembre del Sector Ferroviario y el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, tanto Adif como ADIF - Alta Velocidad disponen de la correspondiente Autorización de Seguridad emitidas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, según resolución de otorgamiento de fecha 27/11/2015. Los sistemas de Gestión de Seguridad en la Circulación de los administradores de infraestructuras han de cumplir los requisitos establecidos en el Reglamento Europeo 1169/2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria y el Reglamento Delegado (UE) 2018/762, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad; que en España será de aplicación a partir del 16 de junio de 2020.

1.4.3. Solicitudes, Alegaciones y Reclamaciones

En el [Anexo K](#) se facilita la información acerca de los diferentes procedimientos que la legislación del sector ferroviario y la presente Declaración sobre la Red establecen para la resolución de aquellos conflictos y recursos que se susciten en relación con el proceso de adjudicación de capacidad, la prestación de servicios ferroviarios y el sistema de incentivos.

Asimismo, se facilita información acerca del procedimiento a seguir en aquellas reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y otros candidatos en relación con la actuación de ADIF - Alta Velocidad, que versen sobre cuestiones referidas a la aplicación de la presente Declaración sobre la Red, los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados, cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, cuestiones de trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras ferroviarias, instalaciones de servicio, o a los servicios ligados a éstas, así como reclamaciones que versen sobre la prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.



1.5 ESTRUCTURA DE LA DR

El contenido de esta DR se ajusta a lo establecido en el Anexo III de la Ley 38/2015 de fecha 29 de septiembre del Sector Ferroviario y a lo indicado en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria.

La estructura de este documento es, a su vez, coherente con el índice común fijado por Rail Net Europe, conforme a la última actualización de la estructura común y Guía de Implementación aprobada por Rail Net Europe en la Asamblea General celebrada con fecha 5 marzo de 2019, organización a la que contribuye activamente Adif y que se describe detalladamente en el apartado 1.10. En esta Declaración se ha aplicado la estructura común de RNE, cuyo objetivo es que todos los Candidatos y Empresas Ferroviarias puedan acceder a documentos similares en los diferentes países, disponiendo de la misma información y en la misma ubicación. Con ello se facilitan los procedimientos de acceso a la infraestructura, especialmente en la programación de tráficos internacionales.

Con arreglo a este principio, la DR se estructura en seis Capítulos y sus Anexos correspondientes:

Capítulo 1: Información General; Breve descripción del sector ferroviario en España.

Capítulo 2: Condiciones de Acceso; Contiene los requisitos legales necesarios que regulan el acceso a la RFIG titularidad de ADIF - Alta Velocidad de las empresas ferroviarias.

Capítulo 3: Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias; Características principales de la RFIG titularidad de ADIF - Alta Velocidad, disponible para la solicitud de adjudicación de capacidad.

Capítulo 4: Adjudicación de Capacidades; Describe el proceso por el cual se asignan las franjas horarias a las Empresas Ferroviarias y Candidatos habilitados, así como capacidad en instalaciones de servicio.

Capítulo 5: Servicios de ADIF - Alta Velocidad; Descripción de los servicios que puede prestar ADIF - Alta Velocidad.

Capítulo 6: Régimen Económico y Tributario; Descripción de las tasas ferroviarias y cánones, así como de los precios por prestación de los Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares.

Anexos: En los distintos Anexos se ha agrupado toda la información que puede ser objeto de frecuente actualización, incluyendo además contenidos de carácter informativo (horario de servicio, catálogo de surcos internacionales mercancías, modelo de solicitud de capacidad, organigrama del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, legislación, glosario, catálogo de ejes y líneas de la RFIG, capacidad media de las principales líneas de Adif, clasificación de líneas por tipos, acuerdo marco, procedimiento de resolución de conflictos, capacidad marco).

Mapas: Mapas RFIG con las principales características de las redes titularidad de Adif y ADIF - Alta Velocidad.

Catálogo de Servicios y Precios: Relación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares y sus precios

Catálogo de fichas descriptivas de las Instalaciones de Servicio: Información general de la instalación, titular/explotador (de cada uno de los servicios), condiciones de acceso, condiciones de prestación de los servicios condiciones de uso, oferta de servicios y precios.

Catálogo de Oferta de capacidad en las Instalaciones de Servicio: Relación de vías ofertadas en las instalaciones de servicio titularidad de ADIF - Alta Velocidad.

Catálogo de Restricciones de Capacidad en la RFIG: Listado de las restricciones de capacidad en la RFIG.





1.6 VIGENCIA Y PROCESO DE ACTUALIZACIÓN DE LA DR

1.6.1. Periodo de Vigencia

La DR se mantendrá vigente hasta la publicación de una nueva que la sustituya y podrá ser actualizada por el administrador de infraestructuras ferroviarias cuando así lo requieran sus contenidos. En todo caso, se actualizará cuando cambien las condiciones de acceso a la infraestructura ferroviaria, a las instalaciones de servicio y a la prestación de servicios en dichas instalaciones.

En cuanto al Calendario de Adjudicación de Capacidad, el Horario de Servicio 2020 permanecerá vigente hasta el 12 de diciembre de 2020 y el Horario de Servicio 2021 mantendrá su vigencia hasta el 11 de diciembre de 2021.

1.6.2. Proceso de Actualización

La declaración sobre la red de actualizará y modificará cuando cambien las condiciones de uso de la infraestructura ferroviaria, de las Instalaciones de Servicio y/o la prestación de servicios en dichas instalaciones. Estas modificaciones no podrán suponer restricciones o limitaciones de la Capacidad adjudicada, salvo que se produzcan circunstancias extraordinarias debidamente acreditadas, o presten su consentimiento los adjudicatarios afectados o bien formen parte de actuaciones de naturaleza eventual necesarias para la explotación. En este último supuesto, será suficiente a efectos de publicidad la comunicación a los adjudicatarios afectados y la disponibilidad para cualquier Candidato, en tanto se incorporan a la publicación ordinaria anual.

En lo relativo a aspectos sujetos a variación regular (informaciones técnicas), las modificaciones que se puedan producir tendrán efectos inmediatos desde su publicación o desde la fecha en la que se disponga en la propia modificación.



1.7 PUBLICACIÓN

Aprobada la Declaración sobre la Red por el Consejo de Administración se publica en la Web de ADIF - Alta Velocidad, www.adifaltavelocidad.es en formato PDF o similar.

La Declaración sobre la Red se publica en idioma castellano, así como en lengua inglesa. En caso de discrepancia en cuanto a su contenido, prevalecerá la versión original en lengua castellana.



1.8 DIRECTORIO

ADIF - Alta Velocidad pone a disposición de las EE. FF. y otros Candidatos una organización que presta un servicio integral para facilitar el acceso a la infraestructura ferroviaria, tanto para la prestación de los diferentes servicios de transporte de viajeros y mercancías, como para la realización de pruebas en las infraestructuras ferroviarias. Dependiendo de la naturaleza de la comunicación, podrán dirigirse a las direcciones siguientes, que se relacionan a continuación.

Para información sobre la Red OSS de Ventanillas Únicas, (One Stop Shop) de Rail Net Europe, RNE, se puede consultar el apartado 1.10 de esta DR.



Directorio de ADIF - Alta Velocidad

ADIF - Alta Velocidad

SEDE CENTRAL
Sede Electrónica: <https://sede.adif.gob.es>

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid
www.adifaltavelocidad.es

Comunicación y Relaciones Externas

SUBDIRECCIÓN DE RELACIÓN CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN
Dirección de Comunicación y Reputación Corporativa (Adif)

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid

Ventanilla Única para Empresas Ferroviarias y Candidatos

SUBDIRECCIÓN DE ATENCIÓN COMERCIAL
Dirección de Gabinete y Gestión Corporativa (Adif)

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid

Autorización de Conexiones a la RFIG titularidad de ADIF - Alta Velocidad, Cargaderos

SUBDIRECCIÓN DE ATENCIÓN COMERCIAL
Dirección de Gabinete y Gestión Corporativa (Adif)

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid

Autorización para la Realización de Pruebas en la RFIG titularidad de ADIF - Alta Velocidad

SUBDIRECCIÓN DE ATENCIÓN COMERCIAL
Dirección de Gabinete y Gestión Corporativa (Adif)
Buzón Solicitud de pruebas:
http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/empresas_servicios/solicitud_pruebas/solicitud_pruebas.shtml

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid

Información sobre Estaciones de Transporte de Viajeros

SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN DE SERVICIOS A CLIENTES
Dirección de Estaciones de Viajeros (Adif)

Gestor de Instalaciones de Servicios
E-Mail: h24estaciones@adif.es

Avenida Pío XII 110. Edificio 18.
28036 Madrid.

RNE Ventanilla Única (OSS RNE) Información General de Acceso a la Red

VENTANILLA ÚNICA Adif (Adif OSS)
Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad.
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad (Adif)

Estación Madrid Chamartín, edificio 22
Calle Agustín de Foxá, 56
28036 Madrid

RNE Ventanilla Única (OSS) del Corredor Atlántico de Mercancías Europeo

VENTANILLA ÚNICA (OSS) del Corredor Atlántico de Mercancías Europeo
Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad.
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad (Adif)

Estación Madrid Chamartín, edificio 22
Calle Agustín de Foxá, 56
28036 Madrid

Asignación de Capacidades en Líneas Ferroviarias integradas a la REFIG

DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE CAPACIDAD
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad (Adif)

Estación Madrid Chamartín, edificio 22
Calle Agustín de Foxá, 56
28036 Madrid

Control de Tráfico de Trenes y Planes de Contingencias

CENTRO DE GESTIÓN DE RED H24
Dirección de Tráfico
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad (Adif)

Calle Méndez Álvaro, 1.
28045 Madrid

Seguridad en la Circulación

SUBDIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE ADIF - ALTA VELOCIDAD

Estación Madrid Chamartín
Calle Agustín de Foxá, 50 -Edificio 21
28036 Madrid

Autorización del Material Rodante

DIRECCIÓN CORPORATIVA DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Estación Madrid Chamartín
Calle Agustín de Foxá, 46
Edificio Comercial 2ª PL.
28036 Madrid

Estudios para Transportes Excepcionales

SUBDIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE ADIF - ALTA VELOCIDAD

Estación Madrid Chamartín
Calle Agustín de Foxá, 50 -Edificio 21
28036 Madrid

Información sobre Protección Civil

DIRECCIÓN DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD (Adif)

Estación Madrid Chamartín
Calle Agustín de Foxá, 48 -Edificio andén
Vía 1
28036 Madrid

Servicio de Suministro de Energía Eléctrica de Tracción

SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE ADIF - ALTA VELOCIDAD

Avda. Pío XII, 97 - 1ª planta.
28036 Madrid





1.9 CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS, RFC

El Reglamento (UE) N° 913/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, entró en vigor el 9 de noviembre de 2010. Este reglamento requiere que los estados miembros establezcan Corredores de Mercancías orientados al mercado internacional para alcanzar los siguientes objetivos:

- ◆ Crear una red ferroviaria para un transporte de mercancías competitivo, mejorando la eficiencia del transporte ferroviario de mercancías en relación con otros medios de transporte.
- ◆ Reforzar la cooperación entre administradores de infraestructuras en aspectos clave como la asignación de surcos, el despliegue de sistemas interoperables y el desarrollo de la infraestructura,
- ◆ Encontrar el equilibrio entre el tráfico de mercancías y el de pasajeros a lo largo de los Corredores de Mercancías, proporcionando la capacidad adecuada para las mercancías de acuerdo con las necesidades del mercado y asegurando el cumplimiento de objetivos comunes de puntualidad para los trenes de mercancías,
- ◆ Promover la intermodalidad entre el ferrocarril y otros medios de transporte integrando las terminales en los procedimientos de gestión de los corredores.

Corredor Atlántico

Adif y los Gestores de Infraestructuras de Portugal (IP), Francia (SNCF Réseau) y Alemania (DB Netz), integran este corredor que suma más de 6.200 Km. de vías a lo largo del eje Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões/Valongo - Algeciras/Madrid/Bilbao/Zaragoza - Bourdeaux/Paris/Nantes/La Rochelle/Le Havre/Metz/Estrasburgo - Mannheim, cruzando las fronteras internacionales de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz, Irún/Hendaya y Forbach/Saarbrücken

El catalogo de surcos internacionales de mercancías de este corredor se encuentra disponible en:

<http://www.atlantic-corridor.eu/es/oss-es>

Corredor Mediterráneo

Adif, junto con otros 7 socios de 5 países, forma parte del Corredor (Administradores de infraestructuras de España - Adif-, Francia -SNCF Réseau-, Italia -RFI-, Eslovenia -ASZ-, Hungría -MAV- y LFP, S.A. y adjudicadores de capacidad de Eslovenia -SZ- Hungría y CROACIA HZ Infrastruktura.

El Corredor Mediterráneo conecta Madrid, Algeciras y los principales puertos de la costa Este Española con Europa a través de Francia, suma más de 7.000 Km. de vías a lo largo del eje Almería-Valencia/Algeciras_Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milán-Verona-Padua/Venice-Trieste/ Oper-Ljubljana-Budapest-Záhony.

El catalogo de surcos internacionales de mercancías de este corredor se encuentra disponible en:

<https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6/web.nsf/OnePager/index.html#offer>

Documentación y Reglamento:

Toda la documentación relativa a estos Corredores, incluyendo el Documento de Información del Corredor y la Capacidad disponible para 2020 y 2021 para trenes internacionales de mercancías, puede ser consultada en las páginas Web: <http://www.atlantic-corridor.eu/es/> y www.railfreightcorridor6.eu. Ambos proyectos están cofinanciados por la Unión Europea.

El Reglamento (UE) N° 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre una red ferroviaria Europea para un transporte de mercancías competitivo, establece las normas para la creación y organización de corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.

Entre estas normas se establece la creación de un órgano para cada uno de los Corredores, denominado Ventanilla Única, para que los candidatos soliciten y reciban respuestas, en un solo lugar y con un solo trámite, en relación con la capacidad de infraestructura para los trenes de mercancías que atraviesen al menos una frontera a lo largo del corredor.

Las atribuciones más destacadas de la Ventanilla Única son las siguientes:

- ◆ Construcción y adjudicación de surcos pre-establecidos en los corredores.
- ◆ Seguimiento de las capacidades.
- ◆ Coordinación con los administradores de infraestructura.
- ◆ Facilitar el acceso a la infraestructura a las EE. FF de mercancías.
- ◆ Transmitir la información sobre gestión de tráfico facilitada por los administradores de infraestructura.

La ubicación de la ventanilla del Corredor Atlántico está ubicada en Madrid, y la del Corredor Mediterráneo en Milán.

La solicitud, gestión y adjudicación de las capacidades de los Corredores de Mercancías se realizará únicamente a través de la herramienta informática Path Coordination System (PCS) suministrada por RNE.

De acuerdo con el Reglamento (UE) N° 913/2010, cada uno de los corredores publicará un Documento de Información del Corredor (CID) con la siguiente información:

- ◆ Toda la información referente al corredor de mercancías que figure en las Declaraciones sobre la Red de cada una de las redes nacionales.
- ◆ La lista y características de las terminales del corredor.
- ◆ Información relativa a la Adjudicación de Capacidad de Infraestructura, Candidatos autorizados, Gestión de Tráfico y Gestión de Tráfico en caso de perturbación.
- ◆ Un Plan de implantación que incluya una descripción de las características del corredor, elementos esenciales de los estudios de mercado de transporte, objetivos fijados, plan de inversiones, etc.

Las circulaciones que se realicen en los Corredores Ferroviarios de Mercancías se registrarán por las respectivas normas nacionales correspondientes. En el caso de los tramos de la Red gestionada por Adif, de los Corredores Atlántico y Mediterráneo, se registrarán por el Reglamento de Circulación Ferroviaria y demás reglamentación vigente.



1.10 COOPERACIÓN INTERNACIONAL ENTRE LOS DISTINTOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

RailNet Europe (RNE) se creó en enero de 2004 por iniciativa de un grupo de Administradores de Infraestructuras ferroviarias europeos y organismos adjudicadores de capacidad (IMs/ABs) que deseaban establecer una organización europea común para facilitar sus negocios internacionales. Este objetivo se puede conseguir proporcionando soluciones que beneficien tanto a los miembros de Rail Net Europe como a las empresas ferroviarias y no ferroviarias solicitantes, así como a otras partes interesadas. Para tal fin, otra de las funciones de RNE es proporcionar apoyo en lo relativo al cumplimiento del marco legal europeo. Esto implica desarrollar procesos de negocio internacional, plantillas, manuales y guías. De igual modo, herramientas informáticas específicas son racionalizadas y armonizadas donde es necesario.

Para obtener información adicional visite el sitio Web: <http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>

1.10.1. Directorio de Ventanillas Únicas de RNE (OSS)

Una red de puntos únicos de contacto (One- Stop Shops (OSS) representa a cada administrador de infraestructuras en el tráfico internacional. Constituyen una ventanilla única para la totalidad de una ruta internacional de un servicio ferroviario, desde las preguntas iniciales relativas al acceso a la red hasta las solicitudes de surcos internacionales y la revisión de resultados después de un servicio ferroviario.

La relación de contacto de las OSS se encuentra disponible en: <http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/>

Directorio OSS

La lista completa de OSS de RNE se puede consultar en:



RAIL NET EUROPE
Joint Office
Oelzeltgasse 3/8
1030 Vienna
AUSTRIA

Phone: +43 (0) 1 907 62 72 00
 Fax: +43 (0) 1 907 62 72 90
 E-mail: mailbox@rne.eu
 Web: www.rne.eu

Ventanilla Única Europea (OSS)			
Logo	Código País	Compañía	País
	AT	ÖBB Infrastruktur Ag Gerard Pfeiffer oss.austria@oebb.at	Austria
	AT/HU	RAABERBAHN/GYSEV Oskar Pichler oss@raaberbahn.at	Austria / Hungría
	BE	Infrabel Sonia Mancinelli oss-rne@infrabel.be	Bélgica
	BG	NRIC Tihomir Trifonov t.trifonov@rail-infra.bg	Bulgaria
	CH	BLS AG Rudolf Achermann onestopshop@bls.ch	Suiza
	CH	SBB Rudolf Achermann onestopshop@sbb.ch	Suiza
	CH	trasse.ch Christoph Rüegg c.ruegg@trasse.ch	Suiza
	CZ	SŽDC Marek Neustadt oss@szdc.cz	República Checa
	DE	DB Netz AG Daniel Thelen oss@deutschebahn.com	Alemania
	DK	Banedanmark Alex S. Nielsen asn@bane.dk	Dinamarca
	ES/FR	Línea Figueras Perpignan, S.A. Jean-François PESCADOR jfpescador@lfpperthus.com	España/Francia
	ES	Adif /ADIF - Alta Velocidad Félix Bartolomé fbartolomea@adif.es	España
	FIN	FTA Kaisa-ElinaPorras Kaisa-elina.porras@fta.fi	Finlandia
	FR	SNCF Réseau Patrice Laurent patrice.laurent@rff.fr	Francia
	HR	HZ Infrastruktura Biserka Keller biserka.keller@hznet.hr	Croacia

Ventanilla Única Europea (OSS)			
Logo	Código País	Compañía	País
	HU	VPE László Pósalaki oss@vpe.hu	Hungría
	IT	RFI Simona Garbuglia oss@rfi.it	Italia
	LU	ACF Claude Lambert claudelambert@acf.etat.lu	Luxemburgo
	NL	ProRail Jan Deeleman jan.deeleman@prorail.nl	Holanda
	NL	Keyrail Marlies de Groot oss@keyrail.nl	Holanda
	NO	Jernbaneverket Britt Jorun Overstad oss@jbv.no	Noruega
	PL	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Romano Stanczak oss@plk-sa.pl	Polonia
	PT	IP Patricia Catarrinho patricia.catarrinho@infraestruturas-deportugal.pt	Portugal
	RO	CFR Lucian Barbu lucian.barbu@cfr.ro	Rumanía
	SE	Trafikverket Hans Lindersson oss@trafikverket.se	Suecia
	SI	SŽ Marjan Dremelj marjan-dremelj@slo-zeleznice.si	Eslovenia
	SI	Ažp Zdenko Zemljic zdenko.zemljic@azp.si	Eslovenia
	SK	ŽSR Blanka Ondovcikova oss@zsr.sk	Eslovaquia
	UK	HS1 Brian Blackwell brian.blackwell@highspeed1.co.uk	Reino Unido
	UK	Networkrail Ian Cleland ian.cleland@networkrail.co.uk	Reino Unido

Ordenada por código de país. Más información en: <http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/>

1.10.2. Aplicaciones Informáticas Vía Web de RNE

RNE ha desarrollado una serie de aplicaciones informáticas disponibles vía Web para facilitar los procesos de Adjudicación de Capacidad, información sobre tarificación y supervisión del tráfico ferroviario, principalmente:



Path Coordination System (PCS)

PCS es una aplicación para la coordinación de solicitudes de surcos dirigida a las empresas ferroviarias y otros solicitantes, administradores de infraestructuras (IM), órganos adjudicadores de capacidad (AB) y corredores ferroviarios europeos (RFC). Basada en internet, la aplicación permite la coordinación de las solicitudes de surcos internacionales asegurando que las solicitudes y las correspondientes ofertas de surcos se realicen de un modo armonizado por todas las partes implicadas.

Además, PCS es la única herramienta para la publicación, solicitud y asignación de los surcos preestablecidos y la reserva de capacidad (PaP y RC), en los corredores de mercancías europeos RFC.

El acceso al PCS es gratuito. Puede solicitarse una cuenta de usuario a través de RNE PCS Support: support.pcs@rne.eu

Para obtener más información, visite el sitio Web: <http://pcs.rne.eu>



Charging Information System (CIS)

CIS es una aplicación para ofrecer información sobre los cánones de la infraestructura ferroviaria destinada a solicitantes de capacidad, proporcionado por los administradores de infraestructura y los organismos adjudicadores. Esta aplicación web proporciona información sobre los cánones relacionados con el uso de infraestructuras ferroviarias europeas de un modo rápido, y estima el precio de surcos internacionales.

El acceso a CIS es gratuito sin necesidad de registrarse.

Se puede encontrar más información en <http://cis.rne.eu>, o puede solicitarse a través de RNE CIS Support: support.cis@rne.eu



Train Information System (TIS)

TIS es una aplicación web que respalda la gestión del tráfico internacional proporcionando información en tiempo real de los trenes internacionales. Los datos de relevancia son obtenidos directamente de los sistemas del administrador de infraestructura. Los administradores de infraestructuras envían los datos a TIS, donde toda la información procedente de los administradores de infraestructuras se combina para un recorrido de un tren desde la salida u origen hasta el destino final. De este modo, un tren puede ser monitorizado de principio a fin a través de las fronteras.

Las empresas ferroviarias y los operadores de terminales también pueden tener acceso a TIS. Están invitados a unirse al Consejo Asesor, ya que todos los miembros de este consejo garantizan al resto de miembros acceso pleno a sus datos de TIS siempre y cuando estén implicados en el recorrido de un tren. En cualquier caso, si las empresas ferroviarias y los operadores de terminales no son miembros del Consejo Asesor de TIS de Rail Net Europe, pueden firmarse acuerdos bilaterales entre empresas ferroviarias individualmente y entre empresas ferroviarias y operadores de terminales.

El acceso a TIS es gratuito. Puede solicitarse una cuenta de usuario a través de RNE TIS Support: support.tis@rne.eu

Se puede encontrar más información en <http://tis.rne.eu>.





1.11 GLOSARIO

El Glosario de términos usado en la DR se puede consultar en el [Anexo F](#), incluyendo los acrónimos y definiciones principales.

El material disponible en el glosario es sólo para fines de información; las definiciones son de carácter general y no es legalmente vinculante.

Adicionalmente, RNE ha publicado un glosario de términos en inglés que está disponible en:

<http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>



Condiciones de Acceso

Capítulo 2

Declaración
sobre la red
2020



Condiciones de Acceso

Capítulo 2

Declaración
sobre la red
2020



2.1 INTRODUCCIÓN

En este capítulo se describen los términos y condiciones relacionados con el acceso a la infraestructura ferroviaria gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Estos términos y condiciones también se aplican a los tramos de los corredores internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril que atraviesan la infraestructura ferroviaria gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

ADIF - Alta Velocidad ha encomendado la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda) entre otras, las siguientes: Mantenimiento de infraestructura, Circulación y gestión de capacidad, Seguridad en la circulación, Seguridad y protección civil, Coordinación y seguimiento de operaciones, Estaciones y Combustible, etc; si bien ADIF - Alta Velocidad mantiene las competencias y responsabilidades que como administrador de infraestructuras ferroviarias le son propias. Las empresas ferroviarias interesadas en la prestación de alguno de estos servicios deberán dirigirse a las áreas responsables de Adif que se indican en el Directorio del apartado 1.8.



2.2 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

De acuerdo con la LSF, pueden acceder a la RFIG gestionada por Adif en las condiciones que en la misma se determinan, las EE.FF. con Licencia y Certificado de Seguridad en vigor emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o por la autoridad competente de otro Estado miembro de la Unión Europea, para la realización de servicios ferroviarios de transporte de mercancías; internacional de viajeros; transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística; y los servicios de transporte nacional de viajeros, distintos de los realizados con finalidad prioritariamente turística y de los que estén sujetos a obligaciones de servicio público según se indica en el art 59 LSF, con arreglo a lo dispuesto en la disposición transitoria primera y sus normas de desarrollo.

Son EE.FF. aquellas entidades titulares de una Licencia de Empresa Ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril en los términos establecidos en la LSF. Las EE.FF. deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, EE.FF. aquellas que aporten exclusivamente la tracción (Art. 48 de LSF y Art. 58, 1º y 2º RSF).

Las EE.FF. y demás Candidatos que deseen operar en la Red gestionada por Adif deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (Art. 61 de la LSF y Art. 129 del RSF), dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Asimismo, deberán disponer del correspondiente Plan de Contingencias, aprobado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias, conforme a lo que reglamentariamente se disponga y con el fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y la futura utilización de la infraestructura que gestionen, podrán imponer requisitos a los candidatos, siempre y cuando éstos sean adecuados, transparentes y no discriminatorios.

Tales requisitos se especificarán en la declaración sobre la red y se referirán exclusivamente a la idoneidad para presentar ofertas conformes para la obtención de capacidad de infraestructura y a la aportación de garantías económicas, las cuales no podrán superar un máximo adecuado, proporcional al nivel de actividad que prevea el candidato.

2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura y de Capacidad en Instalaciones de Servicio

2.2.1.1 Adjudicación de Capacidad de Infraestructura

En primer lugar, las EE. FF. para acceder a la RFIG titularidad de ADIF - Alta Velocidad deberán cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo.

Entre los requisitos más importantes a cumplir destacan el disponer de:

- ◆ Licencia de Empresa ferroviaria.
- ◆ Certificado de Seguridad.
- ◆ La Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura necesaria.
- ◆ Plan de Contingencias.

Por otra parte, tendrán derecho a presentar solicitudes de capacidad de infraestructura de conformidad con lo establecido en la Ley y en el Reglamento del Sector Ferroviario:

1. Las empresas ferroviarias y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas.
2. Asimismo, podrán solicitar capacidad de infraestructura, en la forma y con los requisitos que reglamentariamente se establezcan, las Administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad, y los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad. En tales supuestos, para la utilización de la capacidad de infraestructura será preciso que los candidatos designen una empresa ferroviaria y comuniquen dicha circunstancia al administrador de infraestructuras.

El derecho de uso de la capacidad de infraestructura será adjudicado por el administrador de infraestructuras ferroviarias y, una vez atribuido a un candidato, no podrá cederse a otra empresa. No se considera cesión la utilización de la capacidad por parte de una empresa ferroviaria, que opere por cuenta de un candidato adjudicatario de capacidad que no sea empresa ferroviaria. En todo caso, queda prohibido todo negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada (art 38 de LSF y art 47 del RSF). La venta o cesión de acciones o participaciones que impliquen un cambio de control sobre el candidato adjudicatario quedará sometido a la autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, a los efectos de evaluar si constituye un negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura ferroviaria.

En todo caso, la capacidad de infraestructura reservada tendrá el mismo régimen que la capacidad de infraestructura adjudicada, en los términos que establece la Directiva 2012/34, la LSF y el Reglamento de Ejecución 2016/545 de la Comisión, de 7 de abril de 2016, sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

El modelo de solicitud de Capacidad Nacional se encuentra disponible en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la Web de Adif, www.adif.es, consultar Anexo C. El modelo de solicitud de Capacidad Internacional se encuentra disponible en formato electrónico en <http://www.rne.eu>.

Además, y en todo caso, las EE.FF. vienen obligadas a presentar una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sean titulares, por el que se acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos fijados en las especificaciones técnicas que le afectan, así como otras disposiciones pertinentes de la legislación comunitaria y de las normas nacionales de seguridad, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura, así como tener conocimiento y cumplir la normativa de Seguridad en la Circulación, particularmente el Reglamento de Circulación Ferroviaria, RCF, y demás normativa en vigor que les afecte, consultar Anexo E, y estar al corriente de los pagos derivados de las obligaciones económicas contraídas con Adif y tener vigentes las pólizas del aseguramiento de la responsabilidad civil.

2.2.1.2 Adjudicación de Capacidad en las Instalaciones de Servicio

La utilización de las instalaciones de servicio conllevará la pertinente solicitud de capacidad por parte de la empresa ferroviaria y otros candidatos al administrador de infraestructuras ferroviarias, que éste asignará con arreglo a criterios transparentes y no discriminatorios. Para cada instalación de servicio solicitada y previo al inicio de la realización del servicio, la empresa ferroviaria u otros candidatos deberán dar su conformidad a las condiciones de la instalación, con el objeto de preservar la explotación ordenada, eficiente y segura de las instalaciones.

Para tal fin, el administrador de infraestructuras ferroviarias hará públicos los criterios de asignación de la capacidad y las condiciones de uso de las instalaciones en la declaración sobre la red. (Ver apartado 4.9 del capítulo 4 y los catálogos de fichas descriptivas y de servicios y precios de instalaciones de servicio de este documento).

No obstante, si para la prestación del servicio del transporte ferroviario la empresa ferroviaria requiriese, además del uso de la instalación de servicio, otros espacios, equipamientos o medios que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda ofrecer, éstos se regularán mediante el correspondiente contrato de arrendamiento a un coste razonable y con una duración equivalente al periodo de adjudicación.

2.2.2. Condiciones de acceso a la Infraestructura Ferroviaria de ADIF – Alta Velocidad

Tráfico Nacional e Internacional de Mercancías

De acuerdo a lo establecido en la normativa española y de la UE, el transporte de mercancías está liberalizado. En consecuencia, cualquier Candidato radicado en el Estado Español o en otro Estado miembro de la UE, provisto de la correspondiente licencia de EE.FF. o habilitación, puede solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias adjudicación de capacidad de infraestructura para la realización de dichos servicios de transporte, siguiendo el procedimiento establecido.

En el momento de la adjudicación de la misma, las empresas ferroviarias que van a realizar el transporte deberán estar en posesión del Certificado de Seguridad necesario para poder circular por el itinerario solicitado, con su material rodante y su personal de conducción debidamente habilitado, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

Tráfico Internacional de Viajeros

De conformidad con la disposición adicional cuarta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, las empresas ferroviarias que dispongan de licencia de empresa ferroviaria otorgada por un Estado miembro de la Unión Europea tienen libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros.

A dicho efecto se entiende por servicio internacional de transporte de viajeros, el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de España y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones de transporte de viajeros situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera. Se entiende por tránsito el paso a través del territorio español que se efectúa sin que se recojan o dejen viajeros o sin que haya carga o descarga de mercancías en el mismo.

Durante la realización de los servicios internacionales de transporte de viajeros, las empresas ferroviarias podrán recoger o dejar viajeros en cualquiera de las estaciones de transporte de viajeros situadas en la Red Ferroviaria de Interés General, siempre que dichas paradas tengan un carácter auxiliar respecto de los trayectos internacionales, con las siguientes limitaciones:

- a) Que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a petición de las autoridades competentes o de las entidades ferroviarias interesadas, haya determinado previamente que el principal objeto del servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros que se pretenda llevar a efecto es transportar viajeros entre estaciones de transporte de viajeros españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea.
- b) No se permitirá recoger y dejar viajeros en estaciones distintas a las de origen y destino cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a instancia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, del administrador de la infraestructura ferroviaria o de la empresa prestadora de un servicio de transporte preexistente y sujeto a obligaciones de servicio público, resuelva que con ello se compromete el equilibrio económico de las condiciones establecidas para la prestación del servicio público.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia efectuará un análisis económico objetivo y de criterios predefinidos, consultará a todas las partes interesadas y resolverá en el plazo máximo de dos meses a partir de la recepción de toda la información pertinente.

La Comisión expondrá los motivos de su decisión y precisará dentro de qué plazo y bajo qué condiciones las autoridades competentes, el administrador de infraestructuras ferroviarias, la empresa ferroviaria que realice el servicio público o la empresa ferroviaria prestadora del servicio de transporte internacional podrán solicitar la revisión de dicha decisión.

Las resoluciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia tendrán eficacia ejecutiva y serán vinculantes para las entidades que actúan en el ámbito ferroviario.

De conformidad con la Resolución de la CNMC por la que se aprueban los principios y criterios metodológicos a aplicar en relación con la prueba de objetivo principal de un nuevo servicio de transporte internacional de viajeros, STP/DTSP/032/17, de 20 de septiembre de 2017, al menos 6 meses antes de su lanzamiento comercial y, en cualquier caso, antes de solicitar la capacidad a los administradores de infraestructuras, el candidato debe notificar a la CNMC su intención de explotar un nuevo servicio internacional de transporte de viajeros, aportando determinada información y señalando, en caso de existir, las partes confidenciales del mismo. A tal efecto, se ha publicado un formulario normalizado que el candidato deberá cumplimentar y remitir a la CNMC a través de su sede electrónica y que se encuentra disponible en el siguiente enlace:

https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Transportes/Ferroviario/201705_FORMULARIO%20ESTANDARIZADO_CANDIDATO.pdf

De acuerdo con el artículo 12.7 de la Orden FOM 897/2015, se considerará informado un administrador de infraestructuras ferroviarias de la intención de un candidato de solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio internacional de viajeros, bien cuando reciba una notificación directamente del candidato, o bien cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en cumplimiento del procedimiento establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 869/2014 de la Comisión, de 11 de agosto de 2014, sobre nuevos servicios de transporte ferroviario de viajeros, y conforme a la metodología y procedimiento aprobados por el citado organismo regulador, le dé traslado de la notificación remitida por el candidato.

Las normas establecidas en esta disposición serán de aplicación hasta el 13 de diciembre de 2020, de conformidad con la disposición transitoria primera de la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

A los expedientes sobre servicios internacionales de transporte de viajeros iniciados, antes del 14 de diciembre de 2020, les será de aplicación lo previsto en esta disposición.

Tráfico Nacional de Viajeros

La aprobación por el Parlamento Europeo y del Consejo de la Directiva 2016/2370/UE, de 14 de diciembre, que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, supone abrir a la competencia la explotación de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros.

De conformidad con la disposición transitoria primera de la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, apartado 1, la apertura a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril, prevista en el apartado 2 del artículo 47 de dicha ley, se aplicará a partir del 1 de enero de 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2020.

Este derecho podrá ser limitado en el caso de que contratos de servicio público cubran el mismo itinerario u otro alternativo y se ponga en peligro el equilibrio económico de estos contratos. Corresponde al organismo regulador decidir si está o no en peligro el equilibrio económico del contrato.

El transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se seguirá prestando en régimen de libre competencia hasta el 13 de diciembre de 2020, de conformidad con lo previsto en la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística. A partir del 1 de enero de 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2020, el transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se prestará según lo establecido en el artículo 47.2 de la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

2.2.3. Licencias y Habilitaciones

El órgano encargado de otorgar las Licencias a las EE.FF. y las Habilitaciones a otros Candidatos distintos a las EE.FF. es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de conformidad con lo estipulado en el Art. 49 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Título IV, capítulo II de la Ley del Sector Ferroviario y en el Título III, capítulos II y III del RSF (RD 2387/2004, de 30 de diciembre). Para mayor información deberán dirigirse a:

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
Plaza de los Sagrados Corazones, 7 - 28036 Madrid
<http://www.seguridadferroviaria.es/>

2.2.4. Certificado de Seguridad

Toda empresa ferroviaria que desee prestar un servicio de transporte ferroviario, de viajeros o de mercancías, sobre la Red Ferroviaria de Interés General, deberá obtener un certificado de seguridad, en el que se establecen las condiciones que la misma debe cumplir en materia de sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, de conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y de características técnicas del material rodante ferroviario que utiliza y de las condiciones de su mantenimiento, así como cualesquiera otras que puedan derivarse de lo previsto en este reglamento y en sus normas de desarrollo.

El órgano competente de expedir, renovar, modificar o revocar los Certificados de Seguridad es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de conformidad con lo estipulado en el Art. 65 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Antes de prestar servicios de transporte sobre una determinada línea o tramo de la RFIG, las EE.FF. deberán obtener el certificado de seguridad.

Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

Para más información deberán dirigirse a:

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
Plaza de los Sagrados Corazones, 7 - 28036 Madrid
<http://www.seguridadferroviaria.es/>

2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros

El solicitante de una licencia deberá tener o comprometerse a tener suficientemente garantizada, en el momento de inicio de las actividades para que le faculte la licencia y durante su desarrollo, la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias, y dispondrá, en su caso, del seguro obligatorio de viajeros, éste último con las cuantías de las indemnizaciones previstas en la disposición adicional segunda del Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, en el que se establece el baremo de indemnizaciones. Todo ello conforme a lo establecido en el Art. 53 de la RSF, así como en el Art. 63 del RSF, según redacción dada al mismo por el Real Decreto 271/2018, de 11 mayo.. Concretamente, en el RSF se establecen el importe y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.

Igualmente, en el Art. 91 del RSF se especifica que los cargadores y los destinatarios de las mercancías que se ocupen de efectuar la entrega o la recogida de las mismas en una Instalación Logística ferroviaria deberán estar autorizados para poder entrar en dicha Instalación con los vehículos apropiados, siendo preciso siempre que esté cubierta por el correspondiente seguro la Responsabilidad Civil en la que puedan incurrir por los daños y perjuicios que pudieran causar.

Asimismo, los propietarios de vagones de mercancías o de coches de viajeros que entreguen éstos a las empresas ferroviarias para su transporte, deberán disponer de un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a las personas, a la infraestructura ferroviaria o a terceros que éstos pudieran causar en caso de verse implicados en un accidente ferroviario ocurrido por causas imputables a éstos derivadas del incumplimiento por los mismos de la normativa que les es de aplicación.

2.2.6. Plan de Asistencia a Víctimas de Accidentes Ferroviarios

De conformidad con el Art. 63 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte de viajeros de competencia estatal están obligadas a contar, en el momento de inicio de sus actividades, con un plan de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares, que incluirá, al menos, la asistencia prevista en los artículos reseñados en el capítulo III del citado Real Decreto. Dicho plan podrá formar parte de otro que tenga establecido la empresa con fines análogos.

La Dirección General de Transporte Terrestre es el órgano encargado de aprobar los planes, de las empresas ferroviarias, de asistencia a las víctimas de accidentes y a sus familiares, verificando que éstos se ajustan a lo dispuesto en el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, y que se acredita suficientemente el aseguramiento de las medidas previstas en ellos.

Por otra parte, los administradores de la infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General dispondrán de un plan de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios graves y sus familiares. Estos planes contemplarán, entre las medidas de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, las especificadas en el citado Real Decreto.



2.3 CONDICIONES COMERCIALES GENERALES

2.3.1. Acuerdos de Prestación de Servicios

ADIF - Alta Velocidad podrá celebrar con Empresas Ferroviarias o con cualquier entidad pública o privada, convenios/contratos, los cuales podrán tener por objeto el régimen de utilización de instalaciones o dependencias de interés común, pudiendo realizarse actividades mercantiles complementarias con el objeto del convenio o necesarias para el cumplimiento del mismo.

La firma de los citados contratos no impedirá que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda prestar a favor de terceras partes servicios similares a los que constituyan el objeto de los mismos, sin menoscabo de los niveles de calidad acordados.

Por otra parte, toda empresa ferroviaria, en posesión de la correspondiente Licencia y con Certificado de Seguridad según línea, deberá firmar un acuerdo con ADIF - Alta Velocidad para la prestación del servicio de suministro de energía eléctrica de tracción y con Adif para la prestación del servicio de suministro de combustible.

La cuantía de los precios por prestación de servicios del administrador de infraestructuras ferroviarias repercutibles a las EE. FF. y demás Candidatos se determinarán de manera general, según se indica en el Capítulo 6 de esta DR. No obstante, el acuerdo podrá fijar cualquier circunstancia específica, si hubiese lugar a la misma.

2.3.2. Contratos de Acceso y Contratos con los Solicitantes

En el [Anexo J](#) se incluyen los diferentes modelos de contratos, entre ellos:

- ♦ Para el suministro de energía eléctrica de tracción.
- ♦ Para el suministro de combustible.
- ♦ Para la celebración de Acuerdo Marco

2.3.3. Acuerdos Marco

Los administradores de infraestructuras y los candidatos podrán celebrar acuerdos marco para la reserva de capacidad en los que se especificarán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato por una duración superior a un período de vigencia del horario de servicio.

Los acuerdos marco no determinarán las franjas horarias en detalle, no impedirán la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos o para otros servicios y podrán modificarse o limitarse para permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria.

En el [Apartado 4.4.4](#) y en el [Anexo J](#) se encuentran recogidas las características del acuerdo marco.

A 30 de noviembre de 2019, ninguna Empresa Ferroviaria ha solicitado el establecimiento de un acuerdo marco.



2.4 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN

De conformidad con la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, en su apartado 5 "Adaptación al nuevo marco reglamentario" desde el 19 de enero de 2017, los administradores de infraestructura y las empresas ferroviarias deben tener adaptada toda la actividad de explotación, gestión y operación del tráfico ferroviario al contenido de dicho Reglamento, incluyendo las pertinentes acciones formativas a su personal en relación con el nuevo marco reglamentario y con sus nuevos procedimientos recogidos en sus sistemas de gestión de seguridad, sin perjuicio de lo establecido en relación a las señales ferroviarias, cuyo catálogo fue publicado por Orden FOM/2015/2016, de 30 de diciembre por la que se aprueba el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la RFIG.

El objeto de este Reglamento es establecer reglas operativas generales para que la circulación de los trenes y de las maniobras se realice de forma segura, eficiente y puntual, tanto en condiciones de explotación normal como degradada, incluyendo su recuperación efectiva tras una interrupción del servicio, asimismo el documento proporciona un marco regulador único de los procesos operativos en los que exista una interfaz directa entre el Administrador de Infraestructura (AI) y la Empresa Ferroviaria (EF), unificando los criterios de operación de los distintos AI en los distintos anchos de la Red.

Conforme a la Directiva europea de Seguridad Ferroviaria, la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos asociado corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias y a las EE. FF. Por ello están obligados a definir y aplicar las medidas necesarias de control de riesgos, y en su caso, a cooperar mutuamente. En consecuencia, los Sistemas de Gestión de la Seguridad (SGS) de los AI y de las EF deberán establecer las reglas internas, conformes con la normativa vigente, y los procedimientos necesarios para asegurar el cumplimiento de lo estipulado en este Reglamento y en el resto de la normativa de seguridad nacional y europea, incluyendo los Métodos Comunes de Seguridad y la ETI de Operaciones.

El administrador de infraestructuras ferroviarias dispone en su Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) de un conjunto de normas y disposiciones fundamentales necesarias para la circulación de los trenes y maniobras, de forma segura y eficiente. El personal que intervenga en la realización de tareas relacionadas con la circulación está obligado a conocerlas, en la parte que les afecte, para poder aplicarlas en el ejercicio de sus funciones.

Los Corredores Ferroviarios de Mercancías, Atlántico y Mediterráneo, se regirán por la normativa de circulación que regule el tráfico en cada una de las redes de los distintos administradores de infraestructuras por las que circule el tren. Consecuentemente, en los trayectos que discurren por la Red gestionada por Adif, se regirán por las normas nacionales.

Está disponible el texto íntegro del Reglamento de Circulación Ferroviaria. RCF, en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la Web de ADIF - Alta Velocidad, www.adifaltavelocidad.es. Esta información se encuentra disponible con carácter meramente informativo, estando sujeta a posibles actualizaciones, por lo que deberá verificarse su vigencia en la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF - Alta Velocidad.



2.5 TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Son transportes excepcionales (TE) aquellos que, por sus dimensiones, peso o distribución y acondicionamiento de la carga, solo puedan admitirse en unas condiciones técnicas y operativas. Precisan de un estudio de viabilidad en el que se tendrá en cuenta, además, las posibilidades físicas de la red y el impacto de esta circulación sobre las líneas por las que han de circular.

La Consigna sobre Tratamiento de los transportes excepcionales y los fallos de cargamento en ruta, especifica los transportes que, en el ámbito de la RFIG administrada por Adif y ADIF - Alta Velocidad, tienen consideración de excepcional, así como el procedimiento que regula su tramitación.

En virtud del mismo, las EF que deseen realizar un Transporte Excepcional deberán dirigirse a la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (DCSC) del administrador de infraestructuras ferroviarias, quien a través del Grupo de Transportes Excepcionales que preside (en adelante GTE), integrado por la DCSC y las áreas técnicas de Adif afectadas, una vez realizado el estudio técnico pertinente, emitirá la correspondiente Autorización, si procede.

La Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación comunicará las posibles restricciones que se incluyan en la misma, así como las condiciones de transporte, a las Direcciones de Adif afectadas, a la Empresa Ferroviaria y demás organismos afectados.

Si en un transporte intervienen dos o más Redes, la consideración de Transporte excepcional y su gestión se regirá por lo determinado en la normativa internacional en vigor (Ficha UIC 502-1).

Ver apartado 4.7.1 y Capítulo 5 de este documento. Para más información consultar con la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (Directorio de ADIF - Alta Velocidad apartado 1.8)



2.6 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

En el Real Decreto 412/2001 de 20 de abril, (BOE nº 110 de 8 de mayo de 2001) se definen las mercancías peligrosas como aquellas materias y objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones

establecidas en el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) y demás normativa específica reguladora de dicho transporte, ver [Anexo E](#).

Sólo podrán realizar este tipo de transporte las EE. FF. que así lo tengan expresamente autorizado en su Licencia y en su certificado de seguridad. Para más detalles sobre el proceso de asignación de capacidades para el transporte de mercancías peligrosas, véase el capítulo 4.7.2 y para los servicios correspondientes, véase el capítulo 5 de la presente DR.

Para obtener información adicional, consultar con la Subdirección de Seguridad en la Circulación de ADIF - Alta Velocidad o con la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (Directorio de ADIF - Alta Velocidad apartado 1.8).



2.7 REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL

Los criterios de homologación y autorización del material rodante, vienen descritos en el RSF, en la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios, que desarrolla los artículos 10 y 16 del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la RFIG.

En cuanto a los centros de mantenimiento del material rodante, los criterios para la homologación de los mismos vienen descritos en la Orden FOM/233/2006 por la que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento tal y como establece la Disposición final primera de la Orden FOM/167/2015.

Desde febrero de 2010 están en vigor las Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH) de Material Rodante Ferroviario, ver [Anexo E](#)

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria es la encargada de autorizar la entrada en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario y de los vehículos que por él circulan, así como comprobar que mantienen sus requisitos.

Todo vehículo, antes de su entrada en servicio o de su utilización en la red, deberá contar con una entidad encargada de mantenimiento asignada al mismo, inscrita en el apartado correspondiente del registro nacional de vehículos (Registro Especial Ferroviario). En el caso particular de vagones de mercancías, dicha entidad deberá certificarse por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2.7.1. Inspección sobre el Material Rodante

Toda posible infracción detectada, por incumplimiento de las normas, dará lugar a la iniciación del correspondiente expediente sancionador conforme a lo establecido en la LSF. En el título VII de la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero se regula las Inspecciones, suspensiones y revocaciones de la autorización de entrada en servicio de los subsistemas estructurales y de los vehículos.

La autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá inspeccionar los subsistemas estructurales y los vehículos que integran el sistema ferroviario en cualquier momento, con objeto de comprobar que se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales exigidos.

En relación con el material rodante que circula por la Red Ferroviaria de Interés General, la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá solicitar en cualquier momento la asistencia técnica y operativa del administrador de infraestructuras ferroviarias para realizar las inspecciones mencionadas en este artículo. El administrador de infraestructuras ferroviarias en los plazos que se le soliciten deberá aportar para este fin los medios y las condiciones que se requieran y establezca la citada autoridad.

Estas inspecciones formarán parte de las actividades de supervisión de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras ferroviarias y empresas ferroviarias, tras la emisión de sus autorizaciones de seguridad y certificados de seguridad, respectivamente.

Los fabricantes de material rodante ferroviario, los centros de mantenimiento homologados, las entidades encargadas del mantenimiento de material rodante, los titulares de vehículos ferroviarios, los explotadores de servicios relacionados con el ferrocarril y las entidades de aprovisionamiento, serán responsables de que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios, equipo y material que faciliten, así como los servicios que presten, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras ferroviarias puedan utilizarlos de manera segura.

El Art. 104.4 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, indica que corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de 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, las instalaciones y medios materiales de cualquier clase, necesarias para su explotación.

En el caso de los vehículos, si del resultado de las inspecciones se concluyera que existe un riesgo para la seguridad de la circulación ferroviaria, la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá:

- a) Ordenar al titular del vehículo inspeccionado la realización de las operaciones de conservación oportunas en un plazo determinado.
- b) Ordenar la inmovilización del material, iniciando el procedimiento de suspensión o revocación establecido en esta orden.

Todo lo anterior sin perjuicio de la capacidad del administrador de infraestructuras ferroviarias de paralizar la circulación de un vehículo si se apreciara que la misma puede poner en peligro la seguridad.

Por otra parte en la disposición transitoria quinta de la Orden FOM/167/2015, se especifica que mientras la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria no desarrolle un plan de inspección propio en relación al apartado primero del artículo 25 de esta orden ni establezca el régimen de colaboración que, de acuerdo con el apartado segundo de dicho artículo, deberá prestar la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ésta deberá seguir realizando la inspección de vehículos tal como viene realizando.

Los resultados de las inspecciones de vehículos que lleve a cabo la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberán ser comunicados a la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria con la periodicidad que se establezca y en su defecto cada mes. No obstante, ante cualquier solicitud de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, esa entidad pública deberá comunicarle la información de la que dispone.



2.8 REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO

La LSF en su Art. 69 y el Reglamento de Circulación Ferroviaria en el capítulo 2º de libro 3º establecen 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.

2.8.1. Habilitación y Formación

Los administradores de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias serán responsables, conforme a la legislación vigente, de la formación y cualificación de sus empleados y de aquellas otras personas que realicen para ellos un trabajo con posible afectación a la seguridad en la circulación.

El personal ferroviario debe cumplir con las prescripciones que dispone la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación; además la citada Orden FOM determina el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

Asimismo, mediante la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modificó la Orden FOM/2872/2010, 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. Por otra parte, la Resolución de 23 de diciembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, establece los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario, a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.

Además de poseer los Títulos habilitantes actualizados, el personal relacionado con la circulación de los trenes y maniobras, en la parte que le afecta, debe ser conocedor de la Normativa de Seguridad en la Circulación, así como de los conceptos ferroviarios, conocimientos técnicos y tecnológicos básicos.

2.8.2. Idioma

Todas las comunicaciones en materia de Seguridad en la Circulación en el ámbito de la red titularidad de ADIF - Alta Velocidad se efectuarán en castellano, de conformidad con lo indicado en el real decreto 810/2007, de 22 de junio. En este sentido y de conformidad con lo previsto en las Directivas de la Unión Europea, así como en las Normas de Circulación en las comunicaciones relacionadas con la Seguridad en la Circulación, el personal ferroviario que haya de relacionarse con el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá entender perfectamente el castellano y utilizará este idioma con corrección para comunicarse.

No obstante, en base a lo dispuesto en la Orden FOM/1613/2016, de 4 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, en el caso de los tramos entre las fronteras y las estaciones situadas en su proximidad y designadas para operaciones transfronterizas, los maquinistas pueden ser eximidos por el administrador de infraestructuras de la obligación de cumplir los requisitos sobre el idioma, en los términos establecidos en dicha orden ministerial.

2.8.3. Inspección sobre el Personal

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

La empresa ferroviaria vendrá obligada a dar todas las facilidades al administrador de infraestructuras ferroviarias para la inspección del personal, de conformidad con lo indicado en el artículo 104 de la LSF, no teniendo derecho la empresa ferroviaria a reclamación por retrasos o daños económicos, por esta causa, en caso de inhabilitación de personal, incluso con carácter provisional. No obstante, el administrador de infraestructuras ferroviarias procurará que las inspecciones originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EE.FF. y demás Candidatos.

Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias

Capítulo 3

Declaración
sobre la red
2020

Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias

Capítulo 3

Declaración
sobre la red
2020



3.1 INTRODUCCIÓN

En este capítulo se describen las características principales de las infraestructuras ferroviarias gestionadas por el administrador de infraestructuras. Se entenderá por infraestructura ferroviaria, conforme se determina en el artículo 3 de la Ley del Sector Ferroviario, las estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías y la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción.

.Las estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías estarán constituidas por:

- a) Las vías principales y de servicio, con los terrenos sobre los que se asientan y todos sus elementos e instalaciones auxiliares precisas para su funcionamiento.
- b) Los andenes de viajeros y de mercancías.
- c) Las calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera y para pasajeros que lleguen o partan a pie.
- d) Los edificios utilizados por el servicio de infraestructuras.
- e) Las instalaciones destinadas a la recaudación de las tarifas de transporte, así como las destinadas a atender las necesidades de los viajeros.

No tendrán la consideración de estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías las áreas dedicadas a otras actividades exclusivamente comerciales, logísticas o industriales, aunque se sitúen en el ámbito de aquellas.

Asimismo, tendrán la consideración de infraestructura ferroviaria, por estar vinculados a la prestación de un servicio ferroviario, los elementos que se enumeran, a continuación:

- Terrenos.
- Obras de explotación y plataformas de la vía, especialmente terraplenes, trincheras, drenajes, reservas, alcantarillas de albañilería, acueductos, muros de revestimiento, plantaciones de protección de taludes, etc.; paseos y viales; muros de cierre, setos y vallas; bandas protectoras contra el fuego; dispositivos para el calentamiento de los aparatos de vía paranieves.
- Obras civiles: puentes, tajeas y otros pasos superiores, túneles, trincheras cubiertas y demás pasos inferiores; muros de sostenimiento y obras de protección contra avalanchas y desprendimientos, etc.
- Pasos a nivel, incluidas las instalaciones destinadas a garantizar la seguridad de la circulación por carretera.
- Superestructuras, especialmente: carriles, carriles de garganta y contracarriles; traviesas y longrinas, material diverso de sujeción, balasto, incluida la gravilla y la arena; aparatos de vía; placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados a las máquinas de tracción).
- Instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía, de estación y de estación de maniobras, incluidas las instalaciones de producción, de transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones; edificios asignados a dichas instalaciones frenos de vía.
- Instalaciones de alumbrado destinadas a asegurar la circulación de los vehículos y la seguridad de dicha circulación.
- Instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes: estaciones, líneas de suministro entre las estaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes; tercer carril y soportes.



3.2 ÁMBITO DE LA RED TITULARIDAD DE ADIF – ALTA VELOCIDAD

La administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se regirán por lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, en sus propios estatutos y en la legislación presupuestaria y en las demás normas de desarrollo que le sean de aplicación.

De conformidad con el contenido del artículo 1.7 del citado Real Decreto Ley 15/2013, de 13 de diciembre, y lo dispuesto en la disposición adicional primera de la LSF, ADIF - Alta Velocidad ha encomendado a Adif, entre otras, la gestión de la capacidad de la infraestructura, de los sistemas de control, de circulación y de seguridad.

Todas las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se incluirán en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, en el que se relacionarán las líneas y tramos conforme a

un código oficial, expresando asimismo su origen y destino y una breve referencia a sus características técnicas, así como las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías. En el [Anexo G](#) de esta DR se incluye el Catálogo de Líneas y Tramos de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por ADIF-Alta Velocidad, de conformidad con lo publicado en la Orden FOM 710/2015, de 30 de enero, y lo dispuesto en el Art. 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

La red titularidad de ADIF - Alta Velocidad está compuesta por líneas principalmente de tráfico de Viajeros. Consta de líneas de dos anchos de vía diferentes:

- ◆ Ancho Ibérico (separación entre carriles 1.668 mm).
- ◆ Ancho Estándar (separación entre carriles 1.435 mm).

Algunas secciones de líneas cuentan con el denominado tercer carril, es decir, los tramos están dotados de doble ancho (ibérico y estándar), estas vías de ancho mixto permiten la circulación de trenes por los dos anchos con un único sistema de bloqueo. Las principales líneas de la red titularidad de ADIF - Alta Velocidad cuentan con doble vía.

En los Mapas se incluyen informaciones relativas a identificación y situación de las principales estaciones y nudos ferroviarios de la Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad, así como las distancias kilométricas entre aquéllos, con detalle de los diferentes tipos de vía (vía única y doble vía y electrificada o sin electrificar).

El contenido de los Anexos tiene carácter únicamente informativo. En caso de discrepancia entre el contenido de estos Anexos y la documentación reglamentaria, prevalecerá ésta sobre la de aquéllos.

Existe un documento complementario a la DR denominado Manual de Capacidades que se remite por la Dirección de Gestión de Capacidad de la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad, a todas las EE.FF. y Candidatos que realizan tráfico ferroviario. En dicho documento se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la Red, se puede consultar un resumen por líneas de este documento en el [Anexo H](#).

La integración del transporte por ferrocarril en Europa exige una compatibilidad técnica de la infraestructura, del material rodante y de la señalización, así como una compatibilidad de procedimientos operacionales y legales en toda la red ferroviaria europea para lograr el objetivo de la interoperabilidad del sistema ferroviario. En España existen actualmente 2.204,8 Km. de líneas que operan con ERTMS, de los cuales 2.047,4 Km. corresponden a infraestructura titularidad de ADIF- Alta Velocidad.

3.2.1. Límites Geográficos

Ver Mapas en documento anexo a esta Declaración sobre la Red y el catálogo de ejes y líneas de la RFIG en el [Anexo G](#).

3.2.2. Conexiones con otras Redes

La Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad está conectada con la red de Francia (SNCF Réseau) en ancho UIC por Figueres - Vilafant a través del Gestor de Infraestructura Línea Figueras Perpignan, S.A y con la red de Portugal (IP), de ancho ibérico, a través de los puntos fronterizos Badajoz/Elvas. Y dentro del territorio nacional conecta en diversos puntos con la red titularidad de Adif.

De conformidad con la disposición adicional decimoséptima de la Ley del Sector Ferroviario, se consideran secciones fronterizas las infraestructuras ferroviarias incluidas en la RFIG situadas en las fronteras con Francia y Portugal. Estas secciones se identificarán como tales en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la RFIG, con indicación de las estaciones que las limitan. Reglamentariamente se podrán establecer, con objeto de facilitar el tráfico ferroviario transfronterizo, excepciones a la normativa aplicable al resto de la RFIG sobre el personal ferroviario, el material rodante, la circulación ferroviaria o los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, que serán de aplicación a las circulaciones que tengan origen o destino en la estación de la RFIG que delimita la sección fronteriza.

SECCIONES TRANSFRONTERIZAS					
SECCIONES TRANSFRONTERIZAS	ESTACIONES FRONTERIZAS	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	CONDICIONES OPERATIVAS		
			ANCHO	ELECTRIFICACIÓN	DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA
ESPAÑA / FRANCIA	Figueres Vilafant - Perpignan	Adif - LFP, S.A. SNCF Réseau	1435 / 1435 (mm)	25 KV CA / 1,5 KV CC	Consigna C Experimental 33
ESPAÑA / PORTUGAL	Badajoz - Elvas	Adif - IP	1668 / 1668 (mm)	NO / NO	Consigna C - 38



3.3 DESCRIPCIÓN DE LA RED TITULARIDAD DE ADIF – ALTA VELOCIDAD

3.3.1. Identificación Geográfica

3.3.1.1. Tipología de Vías

La red titularidad de ADIF - Alta Velocidad está compuesta fundamentalmente por líneas de vía doble electrificada.

Ver Mapas que se incluyen como documento anexo a esta DR.

3.3.1.2. Ancho de Vías

En el [Anexo G](#), Catálogo de ejes y líneas de la RFIG y en los mapas, se representan los tipos de vía existentes en la red titularidad de ADIF - Alta Velocidad, descritos en el apartado 3.2.

3.3.1.3. Estaciones de Transporte de Viajeros

Ver Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio y los mapas que se incluyen como documentos anexos a esta DR.

3.3.2. Prestaciones de la Red

3.3.2.1. Gálibo

En el BOE nº 185 del 4 de agosto se ha publicado la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio por la que se aprueba la "INSTRUCCIÓN FERROVIARIA DE GÁLIBOS". Esta Instrucción tiene por objeto definir los gálibos a considerar, tanto para la construcción de vehículos (gálibo del material rodante), como para la colocación de elementos próximos a la vía (gálibo de implantación de obstáculos).

Asimismo, se definen los gálibos de cargamento en vagones abiertos, así como las distancias mínimas que el cargamento debe mantener con las paredes laterales o teleros de los vagones de carga.

El cumplimiento de esta Instrucción garantiza la seguridad de la circulación ferroviaria, al evitarse las interferencias entre los vehículos, y de éstos con la infraestructura.

Esta Instrucción se ha redactado en coherencia con la norma de gálibos EN 15273:2013 y respeta las especificaciones técnicas de interoperabilidad de los subsistemas de infraestructura, material rodante y energía de los sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidad y convencional.

En la propia Instrucción, se definen entre otros los siguientes conceptos:

Gálibo: Contorno de referencia, más unas reglas asociadas, que permiten definir el perfil constructivo máximo del material rodante, el perfil del cargamento y el perfil fuera del cual deben instalarse las estructuras fijas o provisionales.

Gálibo del material rodante: Contorno de referencia cinemático, más unas reglas que definen las reducciones a aplicar a dicho contorno. Estas reducciones son función de las características geométricas del material, de la posición de la sección en relación a los ejes, de la altura del punto considerado en relación al plano de rodadura, de las holguras de construcción, de los desgastes máximos previstos y de las características elásticas de la suspensión.

Gálibo de implantación de obstáculos: Espacio en torno a la vía, que no debe ser invadido por ningún objeto u obstáculo, ni por vehículos que circulen sobre vías adyacentes, al objeto de preservar la seguridad en la explotación.

Gálibo de cargamento: Contorno de referencia estático más unas reglas que definen las reducciones a aplicar a dicho contorno. El contorno resultante define el espacio que no debe superar ni el cargamento, ni los teleros o paredes laterales de los vagones utilizados para la carga.

3.3.2.2. Límite de Carga

/ Masa por eje y Masa por metro lineal

Las líneas y tramos de la RFIG titularidad de ADIF - Alta Velocidad están clasificadas, a estos efectos, en dos categorías, cuyas características definitorias se recogen en el siguiente cuadro, en función de la carga admitida por eje y por metro lineal.

Categoría de Línea	Masa Máxima	
	Por Eje	Por Metro
C4	20,0 t	8,0 t
D4	22,5 t	8,0 t

En la actualidad la mayoría de las líneas de la Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad son de categoría D4. No obstante, pueden existir algunas restricciones puntuales que afectan a determinados puntos y líneas.

Las empresas ferroviarias que dispongan de licencia y certificado de seguridad pueden, solicitar acceso a la aplicación RGD, gestionada por la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación mediante la cual pueden acceder a la información de circulación de las líneas ICL.

La información que se ofrece en ICL, entre otra, es la siguiente:

- * Gálibos
- * Detectores de ejes calientes
- * Carga máxima por eje y metro en las distintas líneas y tramos de la RFIG
- * Rampas características
- * Restricciones en túneles
- * Restricciones en Puentes/Viaductos
- * Pasos a Nivel
- * Túneles, indicando ubicación, nombre y longitud, información específica, pasillos de peatones, puntos de salida, zonas seguras de evacuación.
- * Sistemas de energía
- * Sistemas de alimentación eléctrica (tensión y frecuencia)
- * Zonas neutras sin alimentación (si existen)
- * Restricciones relacionadas con el consumo (si existen)
- * Condiciones respecto al freno de recuperación (si existen)

La información de Circulación de las líneas, ICL, se publica con carácter anual y mensual:

- * ICL Anual

Se publicará durante el mes de diciembre para su aplicación a partir del 1 de enero del año siguiente.

Es un documento único para toda la RFIG en formato pdf y se distribuye a través de RGD.

Podrán realizarse otras publicaciones si existieran cambios sustanciales en sus contenidos.

- * ICL Mensual

Se publica mensualmente el día laborable más próximo al 20 de cada mes. Se distribuye en formato Pdf a través de RGD.

/ Carga Máxima Remolcable

Será responsabilidad de la EF indicar la carga máxima remolcable para cada una de sus locomotoras en aplicación de la Especificación Técnica de Interoperabilidad de Operaciones, conforme a la información facilitada por el administrador de infraestructuras ferroviarias para cada una de las líneas o tramos por los que vaya a circular.

Con carácter general, la determinación de la carga máxima se realiza sobre la base de considerar dos parámetros:

- ◆ La rampa característica más desfavorable del recorrido del tren.
- ◆ La carga máxima de las locomotoras, en función de la rampa característica resultante anterior.

La carga máxima representa la carga que técnicamente puede arrastrar una locomotora en condiciones extremas de explotación.

La aplicación de la carga máxima a los trenes puede dar lugar, especialmente en caso de locomotoras diesel, a velocidades de circulación bajas, las cuales pueden resultar incompatibles con la explotación, o con un aprovechamiento razonable de la capacidad de vía. Por este motivo independientemente de la carga máxima establecida, se pueden establecer condicionantes o rechazar las solicitudes que den lugar a velocidades inadecuadas debido a la carga propuesta por el Candidato en una determinada solicitud de Capacidad.

3.3.2.3. Rampas Características

En los mapas se representan las rampas características de los tramos más importantes de la Red en ambos sentidos de circulación.

3.3.2.4. Velocidades Máximas

/ Tipos del Material Rodante

A efectos de velocidades máximas, el material rodante se clasifica por Tipos, con relación a los siguientes elementos determinantes:

- ◆ La velocidad máxima autorizada para cada vehículo.
- ◆ La aceleración sin compensar admitida por los vehículos, según las siguientes cinco clases contempladas:

TIPOS	N	A	B	C	D
Aceleración (m / s ²)	0,65	1	1,2	1,5	1,8

El Tipo del tren resultante corresponderá al "Tipo" más desfavorable de cualquiera de los vehículos que componen el tren.

/ Cuadro de Velocidades Máximas

El "Cuadro de Velocidades Máximas e Informaciones Permanentes" es el documento oficial que recoge las velocidades máximas autorizadas en cada línea. Las líneas de la Red de Alta Velocidad permiten velocidades de 300 Km./h o superiores. Las principales líneas de la Red Convencional de ancho ibérico admiten, en general, velocidades entre 160 y 220 Km./h.

Se incluye en los mapas un resumen del régimen de velocidades máximas de cada trayecto.

3.3.2.5. Longitud Máxima de los Trenes

La longitud de las vías de las estaciones, así como otros condicionantes de explotación, sirven de base para la determinación de la longitud máxima de los trenes en las distintas líneas. Se incluyen los mapas, en documento anexo a esta DR, con la longitud máxima de los trenes admitidos en cada línea, diferenciado para los tráficos de viajeros y de mercancías.

En el marco del Plan de Impulso y Dinamización del Transporte de Mercancías por Ferrocarril, Adif promueve medidas de gestión que posibiliten y satisfagan la demanda de aumento de longitudes de los trenes por parte de las EE.FF.

En la actualidad la infraestructura de Adif permite la circulación de trenes de hasta 750 m. en los trayectos Barcelona - Frontera Francesa y Madrid - Valencia.

Para circular con una longitud superior a la máxima permitida en una línea o tramo, longitud especial, es necesario solicitar autorización expresa a la Dirección de Gestión de Capacidad de la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad para los trenes Regulares u Ocasionales y a la Dirección de Tráfico (H24) para los trenes inmediatos.

3.3.2.6. Suministro de Energía Eléctrica

La Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad cuenta con 3.110,1 Km. de líneas electrificadas, en los dos anchos de vía, empleándose dos tipos distintos de tensión:

Corriente Alterna

La catenaria suministra una tensión de 25.000 V a 50 Hz, circunscribiéndose su uso normalmente a las líneas de la Red de Alta Velocidad.

Corriente Continua

Se utiliza, en general, una tensión nominal de 3.000 V en la Red Convencional.

La potencia eléctrica está limitada a la disponible en función de la potencia suministrada por la red de subestaciones. Se incluyen en los mapas, los tramos electrificados de la Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad, así como el tipo de electrificación disponible en los mismos.

3.3.3. Sistemas de Seguridad, Control del Tráfico y Comunicaciones

Se entiende por instalación de seguridad los componentes, equipos y sistemas o conjunto de ellos, homologados, instalados en tierra y a bordo de los vehículos con el fin de aumentar el nivel de seguridad de la circulación.

Dentro de las instalaciones de seguridad, se incluyen las siguientes:

- ◆ Señales ferroviarias.
- ◆ Enclavamientos.
- ◆ Bloqueos.
- ◆ Sistemas de protección de trenes (ERTMS, LZB, EBICAB, ASFA, etc.).
- ◆ Dispositivos embarcados de: Vigilancia (hombre muerto); Información de velocidad; Detección de sobre temperatura en órganos de rodadura y freno.
- ◆ Sistemas auxiliares de detección en vía: Detectores de cajas calientes y frenos agarrotados; Detectores de caída de objetos a la vía; Detectores de impacto en vía; Detectores de viento lateral.
- ◆ Sistemas de protección de Pasos a Nivel.

3.3.3.1. Sistemas de Seguridad y Señalización

La Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad cuenta con sistemas de señalización y bloqueo de diversas tecnologías, siendo la tendencia el uso de enclavamientos electrónicos (ENCE) con Control de Tráfico Centralizado (CTC) en los Puestos de Mando.

Enclavamiento

El enclavamiento es un conjunto de elementos físicos y lógicos que, en el ámbito geográfico de una estación o dependencia de circulación, efectúa automáticamente las órdenes, supervisión y comprobaciones de las maniobras, inmovilizaciones, liberaciones y demás acciones imprescindibles para el correcto funcionamiento de la totalidad de los elementos de señalización ferroviaria dispuestos bajo su control, así como de los sistemas auxiliares que en cada caso hayan de considerarse, en cumplimiento de la funcionalidad establecida en el correspondiente Programa de Explotación.

La operación sobre el enclavamiento puede realizarse de forma local, desde un puesto de operador en un Gabinete de Circulación y de forma remota desde los sistemas de Control de Tráfico Centralizado (CTC).

Según la tecnología empleada, los sistemas de enclavamientos se clasifican en:

- ◆ Enclavamientos electrónicos (ENCE), basados en microprocesadores.
- ◆ Enclavamientos eléctricos, que utilizan lógica de relés, y que según la arquitectura empleada reciben diferentes denominaciones: módulos geográficos, cableado libre, etc.

Detección del Tren

Circuitos de Vía (CDV)

El circuito de vía detecta la ocupación, por un vehículo ferroviario, de una cierta sección de vía. Cuando cualquier material entra en la zona protegida por el circuito de vía, éste informa de su estado de ocupación al enclavamiento.

Cuando el vehículo ferroviario abandona la zona protegida por el circuito de vía, éste informa de modo seguro al enclavamiento de que se ha desocupado el área del mismo.

La configuración física de los circuitos de vía se define en el Programa de Explotación de cada uno de los enclavamientos.

Contadores de Ejes (CE)

El contador de ejes localiza al tren en una determinada sección de vía, por medio de la contabilización del paso de ejes en los extremos de la sección. El enclavamiento recibe una información de ocupación / liberación de la sección de vía controlada por el contador, de forma segura.

La definición de la configuración física de los contadores de ejes, del mismo modo que ocurre con los circuitos de vía, se efectúa en el Programa de Explotación del enclavamiento.

Bloqueos

Bloqueo de Control Automático (BCA)

La distancia de seguridad se mantiene regulando la velocidad del tren, de modo que en ningún momento se supere una velocidad límite, que el maquinista recibe de forma continua mediante señalización en cabina. Existen distintos sistemas de BCA en la Red. En el apartado correspondiente a sistemas de seguridad se detallan los distintos sistemas disponibles.

Bloqueo de Señalización Lateral (BSL)

La distancia de seguridad entre trenes se garantiza mediante las indicaciones de las señales. Es similar al BA que se define a continuación, pero específico de líneas de alta velocidad.

Bloqueo de Liberación Automática (BLA)

Este bloqueo cuenta, en general, con un solo cantón entre estaciones, el cual está protegido de manera automática por señales y dispositivos contadores de ejes.

En función de las condiciones de señalización y de vía, se distinguen varios tipos de Bloqueo de Liberación Automática, de manera análoga al Bloqueo Automático, que se describe a continuación.

Bloqueo Automático (BA)

Cuenta, en general, con cantones intermedios entre estaciones, los cuales quedan protegidos de manera automática por las señales.

En función de las condiciones de señalización y de vía, se distinguen el Bloqueo Automático de Vía Única (BAU), el Bloqueo Automático de Vía Doble (BAD), y el Bloqueo Automático Banalizado (BAB).

Se incluyen en los mapas, los bloqueos existentes en cada línea.

3.3.3.2. Control y Gestión de Tráfico

Da Vinci

Plataforma de Gestión y Control que integra y centraliza subsistemas de señalización, electrificación, comunicaciones, etc. que permite su comunicación y monitorización remotas.

CTC, Control de Tráfico Centralizado

Plataforma que centraliza en un puesto central de mando los enclavamientos y bloqueos de una línea o zona.

PRO, Puesto Regional de Operaciones

Desde él se puede controlar la circulación de una zona de la línea en el caso de ser preciso. Se considera el segundo nivel de control de la circulación de la línea después de CTC, teniendo su misma funcionalidad, aunque limitada en su zona de actuación.

PLO, Puesto Local de Operaciones

Desde él se ejerce el mando local de un determinado enclavamiento, que puede incluir una o más estaciones. Se considera el tercer escalón de control de la circulación de la línea después del PRO.

PM, Puesto de Mando

Centro específico del administrador de infraestructuras ferroviarias encargado de la gestión y regulación del tráfico en tiempo real.

3.3.3.3. Sistemas de Comunicaciones

La circulación de trenes por determinadas líneas podrá exigir que los vehículos motores tengan que estar equipados con alguno de estos sistemas, lo cual se indicará en el Manual de Capacidades.

Radiotelefonía

Medio de comunicación entre personal de los vehículos, de las estaciones, del PM y de plena vía. Están incluidos en este concepto, además de los sistemas de Tren-Tierra y de GSM-R, aquellos otros que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria determine expresamente.

GSM-R (Voz y Datos)

Es un desarrollo de la tecnología GSM, específico para comunicación y aplicaciones ferroviarias, que dispone de unas bandas de frecuencias exclusivas para evitar cualquier tipo de interferencia. Como subsistema del ERTMS permitirá la interoperabilidad ferroviaria europea. Las líneas de Alta Velocidad ya disponen de GSM-R.

Tren-Tierra

Sistema de Radiotelefonía analógico denominado Tren-Tierra que permite una comunicación individual entre los trenes y el Puesto de Mando, el cual se encuentra instalado en la mayoría de las principales líneas de la Red, estando prevista una migración paulatina hacia el sistema GSM-R en la totalidad de la Red. El sistema de radiotelefonía es preceptivo para la circulación de trenes en régimen de agente único.

3.3.3.4. Sistemas de Protección del Tren

La circulación de trenes por determinadas líneas podrá exigir que los vehículos motores tengan que estar equipados con alguno de los siguientes sistemas, lo cual se indicará en el Manual de Capacidades.

Se detallan en los mapas, en documento anexo a esta DR, las líneas que están dotadas con estos sistemas.

ERTMS

Sistema de protección que supervisa continuamente la velocidad del tren y gobierna su marcha por medio de la señalización en la cabina, que cumple las especificaciones técnicas de interoperabilidad. Actualmente en servicio V.2.3.0d, combina dos subsistemas: el ETCS (Sistema Europeo de Control del Tráfico centrado en la señalización y protección del tren), y GSM-R (Sistema Global para Comunicaciones Móviles en Ferrocarriles encargado de las comunicaciones).

LZB

Sistema de protección que supervisa continuamente la velocidad del tren y gobierna su marcha por medio de la señalización en la cabina.

EBICAB

Sistema de protección que supervisa continuamente la velocidad del tren a partir de la información puntual de las señales fijas, que recibe por medio de balizas.

El maquinista debe cumplir siempre la orden de las señales fijas y realizar en cabina las operaciones correspondientes.

ASFA, Anuncio de Señales y Frenado Automático.

Sistema de protección que supervisa la velocidad del tren a partir de la puntual información de las señales fijas, que recibe por medio de balizas.

El maquinista debe cumplir siempre la orden de las señales fijas y realizar en cabina las operaciones correspondientes.

El ASFA está instalado en todas las líneas principales de la RFIG. Este sistema en su desarrollo más moderno se denomina ASFA Digital. La protección proporcionada por el equipo ASFA Digital incluye los siguientes controles:

- a) de velocidad de control de arranque;
- b) de velocidad máxima del tren;
- c) de velocidad durante la aproximación a una señal;
- d) de velocidad durante la aproximación a un desvío y
- e) de velocidad durante la aproximación a un paso a nivel sin protección.

De conformidad con el Real Decreto 1513/2018, de 28 de diciembre, por el que se modifica la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria:

Artículo único. Modificación de la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

- a) El apartado 8 queda redactado como sigue:

8. A partir del 1 de enero de 2019 en las líneas de ancho ibérico y estándar europeo y del 1 de julio de 2021 en la red de ancho métrico no se admitirá la circulación de trenes con el sistema ASFA analógico, debiendo sustituirse los equipos embarcados con dicho sistema por otros con el sistema ASFA digital. A partir de las fechas indicadas anteriormente para cada una de las redes, dejará de ser aplicable la "Especificación transitoria 1. Sistema de anuncio de señales y frenado automático (ASFA) analógico" del libro quinto del Reglamento de Circulación Ferroviaria excepto en la situación que figura a continuación para las líneas de ancho ibérico y estándar europeo.

Hasta el 30 de junio de 2020, se admitirá que puedan circular con el sistema ASFA analógico entre el punto de la transición y la estación con parada más próxima, sea esta anterior o posterior a aquel, los trenes que, disponiendo de ASFA digital, no puedan realizar una transición dinámica entre este sistema y otros sistemas embarcados de protección del tren de supervisión continua.

3.3.3.5. Protección y Seguridad

ADIF Alta Velocidad ha encomendado a Adif las actuaciones pertinentes en el ámbito de la Protección y Seguridad. El área de Protección y Seguridad, tiene como misión dirigir, coordinar y organizar las actuaciones de los recursos humanos y técnicos, con el fin de preservar el patrimonio de la empresa, la seguridad de las personas y de las mercancías, así como dirigir la política de protección civil y controlar el cumplimiento de la misma.

La gestión de la seguridad y protección, se desarrolla desde los Centros de Protección y Seguridad (CPS), que se encuentran distribuidos territorialmente y que atienden y gestionan de forma inmediata, las alertas y alarmas que se produzcan en su ámbito de actuación, activa los recursos necesarios para su tratamiento y recoge y transmite la información necesaria para su gestión integral. Los CPS territoriales, están coordinados por el Centro de Autoprotección y Seguridad (CASH24) integrado en el Centro de Gestión de Red H24.

La RFIG titularidad de Adif Alta Velocidad, dispone de Planes de Autoprotección de las infraestructuras determinadas en el catálogo I de la Norma Básica de Autoprotección, donde periódicamente se realiza el mantenimiento de la eficacia, mediante inspecciones de las instalaciones, simulacros, revisiones de la documentación y auditorías de todo el sistema de autoprotección. Estos Planes de Autoprotección están registrados en las Comunidades Autónomas, donde están transferidas las competencias en materia de protección civil.



3.4 RESTRICCIONES DE TRÁFICO

3.4.1. Líneas Especializadas

Con el fin de facilitar el proceso de liberalización en las líneas de Alta Velocidad y optimizar su uso acorde a las prestaciones para las que fueron construidas, está previsto declarar como especializadas, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, determinadas líneas con las siguientes características:

- * Aptas para la circulación de trenes de viajeros con velocidad tipo ≥ 300 km/h y recorridos superiores a 380 km.

La especialización de una infraestructura ferroviaria no impedirá su utilización para la prestación de otros servicios si existe capacidad y el material rodante reúne las características técnicas necesarias para el uso de la infraestructura.

PROPUESTA DE LÍNEAS ESPECIALIZADAS

Tabla 1: Característica de la especialización de líneas de Alta Velocidad ancho estándar

Orden prioridad	Características
1º	Relaciones >380km
2º	Trenes a tipo 300 km/h o más

Tabla 2: Líneas a declarar especializadas

Nº	Línea
010	MADRID-PUERTA DE ATOCHA - SEVILLA SANTA JUSTA
030	BIF. MÁLAGA-A.V. - MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO
040	BIF. TORREJÓN DE VELASCO - VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA
042	BIF. ALBACETE - ALACANT TERMINAL
050	MADRID PUERTA DE ATOCHA - LÍMITE AIDF-LFP SA
080	MADRID CHAMARTÍN - BIF. VENTA DE BAÑOS

¹ Entre Bif. Mollet y límite Adif-LFP, SA, la especialización estaría limitada puesto que circulan trenes de mercancías en ancho estándar, al no existir líneas alternativas para ese servicio.

3.4.2. Normativa Medioambiental

El administrador de infraestructuras ferroviarias y las EE. FF. deberán cumplir con lo estipulado en el RD-Ley 11/2005, de 22 de julio, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de incendios forestales.

Las medidas encaminadas a la prevención del riesgo de incendios forestales del administrador de infraestructuras ferroviarias se articulan en el Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades en todo el territorio nacional. Este plan, elaborado de conformidad con la normativa de prevención de incendios, delimita las responsabilidades y las acciones a desarrollar por cada uno de los actores que intervienen en la explotación ferroviaria, revisándose y actualizándose anualmente.

El Centro de Gestión de Red H24 de Adif coordina a las EE. FF. y a las áreas de mantenimiento de la infraestructura y de gestión de tráfico para reducir al máximo la posibilidad de incendios. En caso de riesgo meteorológico extremo (altas temperaturas y bajo grado de humedad del aire) podrá restringirse la circulación de ciertos transportes y trenes para determinados recorridos.

Por otra parte, en caso de accidente o incidente con riesgo de afección al suelo y/o a las aguas por vertido de sustancias contaminantes el administrador de infraestructuras ferroviarias, como titular de los terrenos afectados, estará obligado a comunicar a las Administraciones Públicas competentes el hecho, y a actuar conforme a sus requerimientos y a la legislación vigente en materia de suelos contaminados, pudiendo adoptar las medidas necesarias en cuanto a restricción del tráfico de trenes. Las EE. FF. estarán obligadas a colaborar con el administrador de infraestructuras ferroviarias en la medida que les corresponda (bien como causantes del accidente y/o bien como transportistas de la sustancia contaminante) para el restablecimiento de la situación inicial.

En lo que se refiere a la contaminación acústica, la legislación básica estatal emana de la Directiva 2002/49/CE de Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental, cuyas previsiones básicas fueron incorporadas a la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Dicha Ley y el Real Decreto que la desarrolla parcialmente, 1513/2005, de 16 de diciembre, exigen la elaboración de Mapas Estratégicos de Ruido y sus correspondientes Planes de Acción para los grandes ejes ferroviarios, entendiéndose como tales, aquellos tramos ferroviarios que superen las 30.000 circulaciones/año.

Posteriormente el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, completó el desarrollo de la citada Ley, estableciendo los métodos e índices para la evaluación del ruido ambiental, los objetivos de calidad acústica para los distintos usos del suelo y los valores límite de emisión para las nuevas infraestructuras.

Por otra parte, la Agencia Ferroviaria Europea (EUAR) establece las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, que son los requisitos que debe cumplir cada subsistema ferroviario para permitir su incorporación a la red europea interoperable, entre dichas Especificación Técnicas se encuentra la del Ruido, que establece, entre otros, los valores límites de ruido para unidades estacionadas y su puesta en marcha, su ruido de paso y el ruido en cabina.

3.4.3. Transporte de Mercancías Peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas en la Red titularidad del administrador de infraestructuras se realiza conforme a las prescripciones del Reglamento relativo al Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, RID, vigente en cada momento, así como el Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, en cuyo artículo 4 se recogen las normas generales de circulación.

Las principales restricciones de tráfico contempladas son las siguientes:

- ◆ Los trenes que transporten mercancías peligrosas deberán utilizar necesariamente, cuando existan, las líneas que circunvalen las poblaciones, excepto cuando tuvieran que realizar operaciones de carga y descarga en dichas poblaciones.
- ◆ No se podrán planificar, en general, estacionamientos en estaciones de núcleos habitados.
- ◆ No se podrán programar, en general, paradas en túneles de más de 100 metros de longitud.

En caso de anomalía, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá adoptar las medidas oportunas de circulación o de estacionamiento de los trenes.

La circulación de mercancías peligrosas en algunos tramos requerirá que Adif evalúe específicamente los riesgos asociados a este tipo de transporte y al cumplimiento de la normativa de aplicación en esta materia, en concreto:

“Variante de la línea convencional Zamora-A Coruña en el entorno del Km 112 para su cruce a distinto nivel con la línea de alta velocidad Madrid- Galicia. L-822 Zamora-a coruña PPKK 110+800 - 112+395”, del 17 de agosto de 2018.

“Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. línea AV Madrid -Galicia. Tramo Zamora-Lubián. subtramo Zamora-La Hiniesta 2ª fase, l-822 Zamora-A Coruña. PPKK 0+484-9 +296 y l-884 BIF. El Bolón-Cambiador de Zamora PPKK 233+117-233+288”, del 3 de agosto de 2018.

En relación con las instalaciones de Servicios, el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio, que se incorpora como anexo a esta DR se indica si la instalación cuenta con medios para admitir mercancías peligrosas.

3.4.4. Restricciones en Túneles

Las restricciones de circulación en túneles pueden venir dadas, por varios motivos de distinta naturaleza, destacan entre otros los siguientes:

- ◆ Mercancías Peligrosas.
- ◆ Transporte de cajas móviles, cajas amovibles, semi-remolques y contenedores.
- ◆ Detectores de caída de objetos.
- ◆ Circulación de trenes en túneles de longitud > 5 km.

Para estos casos y otros que pudieran imponer alguna restricción de circulación en los túneles, el administrador de infraestructuras publica la correspondiente normativa que regula las restricciones aplicables en cada caso, en la Información de Circulación de las Líneas, ICL, que se encuentra disponible para la EE. FF. en el Registro General de Datos.

3.4.5. Restricciones en Puentes/Viaductos

Las restricciones de circulación en puentes y viaductos normalmente están relacionadas con las categorías de las líneas en función de la masa máxima admisible por eje y metro lineal.

Para estos casos y otros que pudieran imponer alguna restricción de circulación en los túneles, el administrador de infraestructuras publica la correspondiente normativa que regula las restricciones aplicables en cada caso, en la Información de Circulación de las Líneas, ICL, que se encuentra disponible para la EE. FF. en el Registro General de Datos. Ver punto 3.3.2.2. Límite de Carga.



3.5 DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA

Los periodos efectivos de apertura y cierre de las estaciones podrán consultarse en el denominado Documento de Tren en los casos en que se determine su aplicación.

Las líneas de la Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad se encuentren telemandadas mediante CTC.

Asimismo, el administrador de infraestructuras ferroviarias tiene encomendada una labor continua de conservación e inversión en las líneas de su titularidad, ya sea mediante labores de mantenimiento de las infraestructuras en servicio, o bien llevando a cabo obras de mejora y ampliación de su red.

La realización de estos trabajos puede conllevar restricciones inevitables en el tráfico. Cuando el tráfico ferroviario tenga irremediablemente que verse afectado por dichas obras, el administrador de infraestructuras procurará producir las menores perturbaciones posibles y promoverá mejoras en la infraestructura que redundarán en un mejor servicio por parte del administrador de infraestructuras, ver el apartado 4.5 Mantenimiento y Obras en la Red, en el capítulo 4 de este documento.

De conformidad con lo especificado en la Decisión Delegada (UE) 2017/2075 de la Comisión de 4 de septiembre de 2017, por la que se sustituye el Anexo VII de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, en documento anexo a esta Declaración sobre la Red, se incluye el catálogo con las restricciones de capacidad en la Red Ferroviaria de Interés General, disponible en: http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/conocenos/declaracion_de_la_red.shtml. Este documento se actualizará periódicamente con la información de las sesiones TOC, que son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura.



3.6 INSTALACIONES DE SERVICIO

Son instalaciones de servicio, a efectos de lo dispuesto en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, las siguientes:

Las estaciones de transporte de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas, incluidos los paneles de información sobre itinerarios y viajes y los emplazamientos propios para la venta de billetes, las instalaciones técnicas y logísticas de mercancías, las estaciones de clasificación y las instalaciones de formación de trenes, incluidas las instalaciones para maniobras, las vías de apartado, las instalaciones de mantenimiento de los vehículos ferroviarios, a excepción de las instalaciones de mantenimiento pesado dedicadas a trenes de alta velocidad o a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas, otras instalaciones técnicas, tales como las instalaciones de lavado y limpieza, las instalaciones portuarias vinculadas a actividades ferroviarias, las instalaciones de protección y socorro, las instalaciones de aprovisionamiento y suministro de combustible en dichas instalaciones y los cambiadores de ancho y de ejes.

Son básicos los servicios que se prestan en cualquiera de las instalaciones de servicio enumeradas en este apartado.

El catálogo de la Oferta de Capacidad en las instalaciones de servicio correspondiente a las vías que el administrador de infraestructuras ferroviarias pone a disposición de las EE. FF. agrupa las instalaciones de acuerdo a su funcionalidad, describe sus características, detallándose, entre otros datos, el código de la estación y, en el caso de estaciones de transporte de viajeros, la categoría en la que se encuentra clasificada. Este catálogo se encuentra disponible como anexo a esta DR y se actualiza periódicamente en la aplicación SYACIS.

Las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio conectadas a la red del administrador de infraestructuras se especifican en el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio o en el Catálogo de Servicios y Precios, documentos disponibles en la web como anexos a esta DR.

El Gestor de Instalaciones de Servicio, GIS, es el órgano de Adif encargado de adjudicar la capacidad en las diferentes instalaciones de servicio existentes (vías), conforme al procedimiento (apartado 4.9 de esta DR) y Adif ha desarrollado una aplicación para la solicitud y adjudicación de capacidad en instalaciones de servicio (SYACIS), mediante la cual las empresas ferroviarias y candidatos pueden realizar las solicitudes de asignación de capacidad en función de sus necesidades. Para realizar las solicitudes de asignación de capacidad en la aplicación SYACIS es necesario que previamente los interesados soliciten el correspondiente código de acceso a: soporte_syacis@adif.es

La adjudicación de la capacidad en las instalaciones de servicio, vías, se realizará por el GIS en la propia aplicación SYACIS.

El 23 de noviembre de 2017 se publicó en el Diario Oficial de la Unión Europea el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexas, que será aplicable a partir del 1 de junio de 2019, excepto el artículo 2 del mismo, Exenciones, que será aplicable a partir del 1 de enero de 2019.

Dicho Reglamento establece normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para el acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios que se prestan en las mismas, los cuales se encuentran recogidos en los puntos 2, 3 y 4 del anexo II de la Directiva 2012/34/UE, así como los procedimientos básicos sobre tramitación y coordinación de solicitudes y los requisitos en materia de publicación de la información.

De conformidad con el artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177, los explotadores de instalaciones de servicio elaborarán una descripción de las instalaciones de servicio y de los servicios de que sean responsables, que deberá incluir la información que se cita en dicho artículo.

Los explotadores de las instalaciones de servicio publicarán, de forma gratuita, la descripción de las instalaciones de servicio en sus páginas Web, comunicando el link correspondiente al administrador de infraestructuras ferroviarias para su publicación en la Declaración sobre la Red.

Asimismo, de conformidad con el Artículo 2 del Reglamento, Exenciones, los explotadores de las instalaciones de servicio contempladas en el apartado 2, pueden pedir que se les exima de la aplicación de todas o parte de las disposiciones del Reglamento, con excepción del artículo 4, apartado 2, letras a) a d) y m), del artículo 5.

Los explotadores de instalaciones de servicio utilizadas únicamente con fines de patrimonio histórico podrán solicitar ser eximidos de la aplicación de todas las disposiciones del Reglamento.

Estas solicitudes deberán presentarse a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y estar debidamente justificadas.

La CNMC, mediante Resolución STP/DTPS/118/18, de 23 de enero de 2019, publicó los principios decisorios comunes para la aplicación de los criterios contemplados en el apartado 2 del Artículo 2.

A continuación, se relacionan las instalaciones de servicio y se describen sus principales características.

3.6.1. Estaciones de Transporte de Viajeros

Son infraestructuras ferroviarias especializadas para el transporte de viajeros.

De conformidad con la Ley del Sector Ferroviario, las estaciones de transporte de viajeros se clasifican en 6 categorías atendiendo a sus características técnicas, la prestación de servicios que soportan y su intensidad. La relación de las estaciones de transporte de viajeros titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias y su categoría se encuentran en la TABLA 3 "Clasificación de Estaciones", del capítulo 6.

Las instalaciones de servicio (vías), de las Estaciones de Transporte de Viajeros que se ponen a disposición de las EE.FF. se encuentran recogidas en catálogo de Oferta de Capacidad en las instalaciones de servicio, que se encuentra disponible en la Web de ADIF-Alta Velocidad, como anexo de esta DR y en la aplicación SYACIS.

Las estaciones, se conciben como lugares de referencia de la ciudad, dotadas de espacios accesibles, funcionales, y respetuosos con el medio ambiente, donde los clientes pueden disfrutar de una diversidad de servicios relacionados con el ferrocarril y el intercambio modal, oferta comercial y actividades socio-culturales.

Es un objetivo prioritario del administrador de infraestructuras ferroviarias el diseño y construcción de estaciones de ferrocarril con criterios de sostenibilidad integral, contemplando todo el ciclo de vida de la estación, y la prestación de unos servicios de calidad en función de las características de cada estación, teniendo en cuenta:

- * Un dimensionamiento adecuado de los espacios y sus equipamientos.
- * Un funcionamiento correcto de las instalaciones (limpieza, mantenimiento, conservación, climatización, etc.).
- * La creación de entornos seguros.
- * Una oferta comercial adaptada a las necesidades de los clientes y la ciudad.
- * La información relacionada con la estación y los servicios propios de la misma, en castellano y, en su caso, en las lenguas cooficiales de las respectivas Comunidades Autónomas.

Se ofrece un modelo de comercialización de estaciones a los clientes y a las ciudades mediante una oferta comercial diversa y atractiva, bajo las marcas:



El Catálogo de Servicios y Precios y el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio anexo a esta Declaración sobre la Red, incluye información específica de los servicios ofertados, sus condiciones y características, entre otros se informa de:

- ◆ Estaciones en las que se ofertan servicios conexos (básicos y auxiliares) y los criterios utilizados para definir la oferta.
- ◆ Cuadro resumen de los servicios disponibles en cada estación.
- ◆ Fichas informativas, incluyendo la descripción, requisitos, criterios de prioridad, condiciones de prestación y precio.
- ◆ La planimetría básica de cada estación con la ubicación de los locales/espacios ofertados.
- ◆ Las condiciones generales de acceso a la solicitud de los servicios.
- ◆ El proceso de tramitación de solicitudes.

- ◆ Los modelos de solicitud de servicios básicos y auxiliares
- ◆ El esquema del proceso de asignación de espacios y servicios.

Para obtener más información consultar en: www.adif.es o consultar:

Información sobre Estaciones de Transporte de Viajeros

SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN DE SERVICIOS A CLIENTES
Dirección de Estaciones de Viajeros

Avenida Pío XII 110 Edificio 18
28016 Madrid

3.6.1.1. Plan de Accesibilidad de Estaciones

En línea con el compromiso del administrador de infraestructuras ferroviarias sobre la accesibilidad de las estaciones y los servicios prestados en ellas, el Plan de Accesibilidad de Estaciones contempla su adaptación, de forma que permitan la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, a los servicios ferroviarios, de conformidad con el contenido del RD 1544/2007, de 23 de noviembre, y el RD 1/2013, de 29 de noviembre.

Con carácter general, la altura de los andenes en España se ajusta a lo expresado en la Decisión de la Comisión 2008/164/CE, de 21 de diciembre de 2007, publicada en DOUE de 07/03/2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a las personas de movilidad reducida en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad.

En los andenes de la red ferroviaria, son permisibles dos valores nominales de altura del andén, 550 mm por encima del plano de rodadura para tráfico convencional y 760 mm por encima del plano de rodadura para tráfico de alta velocidad.

Asimismo, tal y como se recoge en el apartado 7.4. Casos específicos, subapartado 7.4.1.1. Altura de los andenes, de la Especificación Técnica de Interoperabilidad ETI, con carácter permanente, se permite una altura del andén de 680 mm por encima del plano de rodadura en los andenes destinados específicamente al tráfico de cercanías o al tráfico regional.

En las estaciones de ancho métrico los andenes se sitúan a una altura nominal de 1,05 m. (Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre).

3.6.1.2. Servicio Dialoga

Es un servicio diseñado por Adif, dentro del Plan de Servicios Accesibles, para facilitar la accesibilidad a la información y comunicación en entornos ferroviarios a las personas sordas y con discapacidad auditiva, utilizando las últimas tecnologías existentes en el mercado y cumpliendo los compromisos derivados de la aplicación de la Lengua de Signos Española.

El servicio consta de las siguientes líneas de acción:

- ◆ Información telefónica a través del móvil y comunicación vía texto.
- ◆ Inserción de videos pregrabados en lengua de signos española, así como mensajes de texto en los monitores de información de las estaciones.
- ◆ Servicio de videointerpretación.
- ◆ Impartición de cursos de lengua de signos española a los trabajadores de las estaciones.

Las estaciones titularidad de ADIF - Alta Velocidad en las que se ha implantado este servicio son 17: Albacete Los Llanos, Alacant Terminal, Barcelona Sants, Ciudad Real, Córdoba Central, Cuenca Fernando Zóbel, Girona, León, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano, Ourense, Requena Utiel, Santiago de Compostela, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla y Valladolid Campo Grande.

3.6.1.3. Puntos de Información Interactiva

ADIF - Alta Velocidad dispone de 26 Puntos de Información Interactiva en 15 estaciones, en dónde los viajeros y clientes de la estación, de forma interactiva, pueden obtener la información relativa a la estación (servicios, establecimientos comerciales e intermodalidad) y la circulación de trenes, así como contactar mediante video llamada con el servicio de información telefónica de Adif.

Las estaciones en dónde se ubican los citados puntos de información son: Albacete Los Llanos, Barcelona Sants, Ciudad Real, Córdoba, Lleida Pirineus, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano, Pontevedra, Puertollano, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valencia Nord, Valladolid Campo Grande y Zaragoza Delicias.

También se dispone de 10 puntos de acogida en 7 estaciones, concebidos como el primer punto de orientación e información a los clientes y viajeros de la estación. Desde estos puntos, se facilita la comunicación telefónica con los servicios de información y atención al cliente de la estación, y en su defecto, con el servicio de información telefónica de Adif.

Las estaciones en dónde se ubican los Puntos de Acogida son: Barcelona Sants, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla y Zaragoza Delicias.

3.6.2. Terminales de Transporte de Mercancías

Las terminales de transporte de mercancías son la infraestructura ferroviaria que, conectada a una línea (vía), permite iniciar, complementar o completar el transporte ferroviario de mercancías mediante la ejecución de una serie de operaciones sobre el tren y/o sobre la mercancía que se transporta.

ADIF - Alta Velocidad no dispone actualmente de este tipo de Instalaciones.

3.6.3. Vías de Apartado

El administrador de infraestructuras ferroviarias pondrá a disposición de las empresas ferroviarias y titulares de material rodante aquellas vías en las instalaciones de servicio que se determinen para el apartado de material vinculado al transporte de mercancías (locomotoras, vagones individuales o conjuntos de vagones), así como material para transporte de viajeros (locomotoras, coches de viajeros, material autopulsado).

Las vías de apartado son instalaciones de servicio dedicadas al apartado de material ferroviario por un tiempo determinado, si el material se encuentra en ciclo productivo o indeterminado, si se trata de material fuera del ciclo productivo.

La prioridad de apartado será para el material vinculado con el ciclo productivo. El administrador de infraestructuras ferroviarias, destinará y fomentará, fuera de las estaciones de transporte de viajeros, otras instalaciones de servicio con vías de apartado especialmente adecuadas para el apartado de material rodante ferroviario de larga duración, es decir, fuera del ciclo productivo.

En casos excepcionales, si existiera capacidad suficiente para ello y no alterará la operativa normal de la Terminal de transporte de mercancías o de la estación de transporte de viajeros, se podrá apartar material distinto al del ciclo productivo tipo en estas instalaciones de servicio, previa autorización expresa del administrador de infraestructuras.

Podrán hacer uso de este tipo de instalaciones de servicios las empresas ferroviarias y titulares de material rodante ferroviario.

Las vías de apartado figuran en el catálogo de la Oferta de Capacidad en las instalaciones de servicio de servicio, que se encuentra disponible en la Web de ADIF - Alta Velocidad, como anexo de esta DR.

3.6.4. Instalaciones de Mantenimiento de Material Rodante

El listado de los Centros de Mantenimiento de material rodante, estén conectados o no a la RFIG y que de conformidad con lo especificado en la Orden FOM 233/2006, de 31 de enero, disponen de la homologación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de la habilitación que facilita la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (DCSC) de Adif, se encuentra disponible en el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio que se encuentra disponible en la Web de Adif como Anexo a esta DR. En el listado, para cada uno de los centros se facilitan, entre otros, los siguientes datos:

- ◆ Comunidad autónoma y provincia donde se encuentra la instalación.
- ◆ Nombre.
- ◆ Explotador de la instalación.
- ◆ Tipo de instalación.
- ◆ Enlace web a la ficha descriptiva de la instalación de servicio.

3.6.5. Otras Instalaciones

Además de las instalaciones citadas, existen otras instalaciones técnicas en las que pueden prestarse diferentes servicios, las cuales se describen a continuación, con especificación del uso a que están destinadas y su ubicación.

3.6.5.1. Instalaciones para Mantenimiento ligero de Vehículos Ferroviarios

Son instalaciones de servicio, que pueden disponer o no de fosos, destinadas a la realización de intervenciones sobre los vehículos ferroviarios de transporte que no precisan de instalaciones específicas de mantenimiento.

Las vías que para este fin designe ADIF - Alta Velocidad en las terminales de transporte de mercancías, estaciones de transporte de viajeros y otras estaciones, se destinarán prioritariamente al material de transporte vinculado con la actividad principal y tienen el objetivo de evitar el desplazamiento del material a otros puntos de intervención.

Podrán hacer uso de este tipo de instalaciones de servicio las empresas ferroviarias y titulares de material rodante ferroviario. Las vías de mantenimiento ligero de vehículos ferroviarios, así como las actividades que pueden realizarse en las mismas, figuran en el catálogo de Oferta de Capacidad en las instalaciones de servicio, que se encuentra disponible en la Web de ADIF - Alta Velocidad como anexo de esta DR.

ADIF - Alta Velocidad no dispone actualmente de este tipo de Instalaciones.

3.6.5.2. Instalaciones Auxiliares

Son instalaciones técnicas vinculadas al material rodante, donde se pueden verificar algunas de las siguientes tareas: identificar daños en las ruedas, cajas calientes, sobrepeso, control de gálibo, estibado de carga, etc. Están orientadas a la seguridad en la circulación y disponen de las tecnologías adecuadas para cumplir su misión.

Existen un conjunto de básculas distribuidas a lo largo de la RFIG, cuya misión es identificar sobrepesos en los vagones, evitando descarrilamientos y sobre-esfuerzos en la infraestructura.

3.6.6. Instalaciones de Aprovisionamiento de Combustible

ADIF - Alta Velocidad no ofrece en la actualidad este tipo de servicio, las instalaciones destinadas al suministro de combustible están asignadas a Adif.

Para obtener información adicional visite el sitio Web: www.adif.es o consultar con:

Subdirección de Gestión de Combustibles de Adif
C/ Agustín de Foxá, 46; Edificio Comercial 3ª planta
Estación Madrid Chamartín - 28036 Madrid

3.6.7. Instalaciones para Cambio de Ancho

Existen en la actualidad dos anchos de vía interoperables entre sí: Ancho Estándar (1.435 mm) y Ancho Ibérico (1.668 mm). Para facilitar las conexiones internas entre ambos anchos, así como con la red de ADIF - Alta Velocidad y otras redes europeas, se han desarrollado instalaciones automáticas denominadas Cambiadores de Ancho de Vía.

Su ubicación se encuentra recogida en los mapas.

3.6.7.1. Cambiadores de Ancho

Son instalaciones donde se produce el cambio necesario en un vehículo ferroviario para adaptarlo a un ancho de vía diferente. Existen dos sistemas:

◆ De tecnología TALGO 

◆ De tecnología CAF 

Además, algunas de estas instalaciones permiten el cambio de ancho de trenes de ambas tecnologías. La tecnología de cambio de ancho de trenes de rodadura desplazable permite a las circulaciones ferroviarias la transición entre diferentes redes, en un tiempo reducido y sin molestias para los viajeros, siendo un elemento clave para la extensión progresiva de los beneficios de la alta velocidad.



Tecnología TALGO: Portbou, Irún , Zamora , Atocha ,

Tecnología CAF: Medina AV

Tecnología TALGO y CAF: Vilecha, Valdestillas, Villamuriel, León Clasificación, Chamartín, Plasencia Jalón, Zaragoza, Albacete, Valencia Alcolea, Majarabique, Antequera

Para obtener información adicional consultar con:

Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad
Dirección General de Conservación y Mantenimiento de Adif
Calle Titán 4-6, 4ª Planta. 28045 Madrid

En Mapa, y en el catálogo de Fichas descriptivas de las instalaciones como documentos anexos a esta DR aparecen representadas las instalaciones de cambio de ancho de vía, junto a la información del tipo de ancho de vía de cada línea.

3.6.8. Instalaciones de Protección y Socorro

Son el conjunto de sistemas que se disponen en las instalaciones del administrador de infraestructuras ferroviarias destinadas a favorecer la evacuación, la autoprotección de las personas y la intervención de los servicios de rescate, en situaciones de emergencia.

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección de Protección y Seguridad
Dirección General de Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos
Estación de Madrid-Chamartín; 28036 Madrid

3.6.9. Otras Instalaciones Ferroviarias Conectadas a la RFIG Titularidad de ADIF – Alta Velocidad

3.6.9.1. Puertos de Interés General con Convenio de Conexión a la RFIG Titularidad de ADIF– Alta Velocidad

Las infraestructuras ferroviarias de titularidad de una autoridad portuaria que en cada momento existan en las zonas de servicio de los puertos de interés general y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de ésta y se incorporarán al Catálogo de infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General.

La conexión de las infraestructuras ferroviarias a las que se refiere el apartado anterior con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General se recogerá en la declaración sobre la red y estará regulada por un convenio. El citado convenio se celebrará conjuntamente por la autoridad portuaria correspondiente, el administrador general de infraestructuras ferroviarias correspondiente y Puertos del Estado para cada puerto de interés general, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y en él se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes, con arreglo a los siguientes principios:

- a) El administrador general de infraestructura y la Autoridad Portuaria establecerán, de acuerdo con las directrices que establezca el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las reglas para la conexión física y funcional de las infraestructuras ferroviarias administradas por cada entidad. A tal efecto en el convenio se definirán las líneas de conexión del puerto con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General.
- b) Las autoridades portuarias establecerán, respecto de los puertos de interés general y previo informe favorable de Puertos del Estado, las reglas para el diseño y la explotación de la red ferroviaria existente en cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento del resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

En el convenio se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red y las reglas que habrá de respetar el administrador de infraestructuras ferroviarias para la adjudicación de la capacidad de las infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de los puertos de interés general.

Los puertos de interés general con convenio de conexión a la RFIG titularidad de ADIF- Alta Velocidad son los de Vigo, Marín y Ría de Pontevedra y Vilagarcía de Arousa.

En el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio, anexo a esta Declaración sobre la Red, se incluye la información específica de estas Instalaciones.

3.6.9.2. Infraestructuras Ferroviarias de Titularidad Privada (Cargaderos)

Son infraestructuras de titularidad privada las pertenecientes a particulares, individual o colectivamente.

Para el establecimiento o la explotación de una infraestructura ferroviaria de titularidad privada, el solicitante deberá presentar un proyecto de establecimiento o de explotación de la línea que incluirá, como mínimo, una memoria explicativa de los fines que se persiguen mediante el establecimiento o la explotación de la infraestructura, con sus planos generales y parciales, así como los presupuestos correspondientes, las actividades que vayan a prestarse sobre aquélla, la descripción de las obras y las circunstancias técnicas de realización de las mismas, que habrán de ajustarse a las normas que, en materia de seguridad e interoperabilidad, se establezcan reglamentariamente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Sobre la referida infraestructura ferroviaria de titularidad privada, se podrá llevar a cabo transporte ferroviario, exclusivamente, por cuenta propia, como complemento de otras actividades principales realizadas por su titular.

La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada no pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, especialmente de los cargaderos, con la Red Ferroviaria de Interés General, únicamente podrá realizarse cuando Adif expresamente lo autorice. El titular de la infraestructura ferroviaria de titularidad privada facilitará la conexión en los términos que se determinen en la autorización.

Se define un cargadero como aquella 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 RFIG titularidad de Adif, incluyéndose en los mismos aquellas dependencias dedicadas a la construcción, reparación o mantenimiento de material ferroviario, tales como coches, vagones, locomotoras o maquinaria de vía de titularidad privada.

En el artículo 52 del Reglamento del Sector Ferroviario, se recogen las condiciones en las que se efectuará la conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con la Red Ferroviaria de Interés General y el régimen de construcción y explotación de los elementos de titularidad privada que complementen las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado.

Los Cargaderos existentes en Gévora y La Garrovilla (Badajoz), Redondela y Vigo Guixar (Pontevedra), están conectados a la RFIG titularidad de ADIF- Alta Velocidad.

En el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio, anexo a esta Declaración sobre la Red, se incluye la relación de estas Instalaciones.

Para más información, consultar con la Dirección de Gabinete y Gestión Corporativa de Adif, (Directorio apartado 1.8)



3.7 INSTALACIONES DE SERVICIO NO GESTIONADAS POR LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

El 23 de noviembre de 2017 se publicó, en el Diario Oficial de la Unión Europea el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, que será aplicable a partir del 1 de junio de 2019, excepto el artículo 2 del mismo, Exenciones, que será aplicable a partir del 1 de enero de 2019.

Dicho Reglamento, en su Artículo 4.1, determina que los explotadores de instalaciones de servicio elaborarán una descripción de instalación de servicio y de los servicios de que sean responsables.

Los explotadores de las instalaciones de servicio no gestionadas por los administradores de infraestructuras, publicarán, de forma gratuita, la descripción de las instalaciones de servicio en sus páginas Web, comunicando al administrador de infraestructuras ferroviarias un enlace, que se incluirá en la Declaración sobre la Red.

Los explotadores de instalaciones de servicio actualizarán la descripción de la instalación de servicio, según sea necesario, informarán puntualmente a los candidatos que ya hubieran solicitado acceso o se hubieran abonado a uno o varios servicios en la instalación de servicio de cualquier cambio que se produzca en la descripción de la instalación.



3.8 DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

3.8.1. Actuaciones Previstas

Relación de las actuaciones más significativas en ejecución y redacción de proyecto a la fecha de aprobación de la declaración sobre la red:

*** Corredor Mediterráneo:**

Estación de La Sagrera: en ejecución,

Vandellós - Tarragona: en servicio 2020.

Valencia - Castellón: en servicio la primera vía con tercer hilo, en ejecución las obras de la segunda vía.

Valencia-Xàtiva-Nudo de la Encina: en ejecución

Monforte del Cid-Murcia: se encuentra en fase de pruebas hasta Beniel.

Murcia - Almería: en licitación los tramos de plataforma

Murcia - Cartagena: en redacción los proyectos para la implantación del tercer hilo, duplicación de vía, electrificación e instalaciones de seguridad

*** LAV Asturias:**

Integración en León: en ejecución muy avanzada.

León- La Robla: en ejecución

La Robla-Pola de Lena. (Variante de Pajares): en ejecución

*** LAV Venta de Baños-Burgos: En pruebas 2020.**

*** Y Vasca:**

Vitoria - Bilbao: se están desarrollando las obras de construcción de plataforma del trayecto.,

Bergara - Astigarraga (encomendada al Gobierno Vasco la ejecución de la Infraestructura): finalizado salvo el tramo Hernani-Astigarraga.

*** LAV Extremadura:**

Talayuela - Plasencia: desarrollándose las obras de construcción de plataforma.

Plasencia-Cáceres-Badajoz: los trabajos de construcción de la plataforma y el montaje de vía finalizados, a excepción del baipás de Mérida y la duplicación del Cáceres - Mérida. Se encuentran en ejecución los trabajos de electrificación y de instalaciones de seguridad y comunicaciones.

*** LAV Madrid-Galicia:**

Zamora - Pedralba de la Pradería: en pruebas.

Pedralba de la Pradería - Taboadela: en pruebas 2020.

Taboadela - Orense: en pruebas 2020 por el ramal de conexión de 2 km y vía actual con tercer carril y actuaciones complementarias.

*** LAV Conexión Chamartín- Atocha-Torrejón de Velasco: en ejecución las pruebas necesarias para la puesta en servicio.**

*** Nueva Conexión entre la LAV Madrid-Levante y la LAV Madrid-Barcelona: en ejecución obras primera fase.**

*** LAV Palencia- Santander: Palencia - Nogales: en redacción avanzada cuatro proyectos de plataforma desde Palencia a Alar del Rey.**

*** Corredor Cantábrico - Mediterráneo:**

Tramo Castejón - Pamplona: En obras todos los tramos desde Villafranca hasta Tafalla.

*** Remodelación de andenes de la estación de ancho ibérico en Madrid Chamartín y reforma del vestíbulo de Cercanías: obras en ejecución**

*** Renovación Estación de Valladolid Campo Grande: proyecto en licitación.**

*** Conexión Almodóvar del Río. En ejecución.**

3.8.2. Actualización de Activos de la RFIG Titularidad de ADIF – Alta Velocidad

Desde la publicación de la anterior edición de la Declaración sobre la Red, las novedades más importantes en la modernización de la Red titularidad de ADIF- Alta Velocidad, han sido las siguientes:

Modificaciones en Sistemas de Seguridad en la Circulación y Gestión del Tráfico

- SIN ACTIVIDAD.

Nuevos Tramos Puestos en Servicio

- Línea 114, Valladolid Fuente Grande Km. 192,7 - Bif. Canal del Duero, nueva línea de 6,1 kms. de ancho mixto, electrificada con catenaria bivalente de corriente continua a 3 kV y corriente alterna a 25 kV, dotada de sistema de comunicación Tren Tierra y ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático). Esta línea da acceso a los nuevos talleres ferroviarios de Valladolid Fuente Grande y tiene conexión tanto desde/hacia la línea de alta velocidad 080 Bif. Venta de Baños - Madrid Chamartín, como desde/hacia la línea convencional 100 Hendaya - Madrid Chamartín.
- Con la puesta en servicio, el día 13/01/2020, del nuevo trazado del Corredor Mediterráneo:
 - Línea 600 ahora queda definida entre Valencia E. del Nord y el Cambiador de La Boella, queda asignada en su totalidad a titularidad ADIF Alta Velocidad. El nuevo trayecto, entre el p.k. 218,810 (en el entorno de Vandellós) y el Cambiador de La Boella, supone 35,290 nuevos Km. de vía doble banalizada, electrificada y ancho ibérico, dotada con bloqueo automático banalizado (BAB), control de tráfico centralizado (CTC), ERTMS nivel 1, sistema de comunicación Tren Tierra y ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático).
 - Línea 640, Cambiador de la Boella - Camp de Tarragona, nueva línea de 12,151 km de vía doble banalizada, electrificada y ancho estándar, dotada de bloqueo de control automático (BCA), control de tráfico centralizado (CTC), ERTMS nivel 1 y sistema de comunicación GSM-R. Enlaza el Corredor Mediterráneo con la línea de alta velocidad 050 Límite Adif - LFPSA a Madrid Puerta de Atocha.
 - Línea 632, Bifurcación La Federat - Bifurcación Vilaseca, nueva línea de 1,500 km de vía única electrificada en ancho ibérico dotada de bloqueo automático de vía única (BAU), control de tráfico centralizado (CTC), sistema de comunicación Tren Tierra y ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático). Enlaza el Corredor Mediterráneo con la línea 210 Miraflores - S. Viçenc de Calders de Adif.

Tramos que pasan a fuera de Servicio

- SIN ACTIVIDAD

Tramos Modificados

Línea 080, Bif. Venta de Baños - Madrid Chamartín, duplicación de vía entre Río Duero y Valladolid Campo Grande (10,6 kms.)

Tramos incorporados a la Red de ADIF - Alta Velocidad

- Tras la puesta en servicio, el día 13/01/2020, del nuevo trazado del Corredor Mediterráneo, la línea 600 queda definida como Valencia E. del Nord al Cambiador de La Boella y asignada íntegramente a titularidad ADIF Alta Velocidad.



Adjudicación de Capacidades

Capítulo 4

Declaración
sobre la red
2020

Adjudicación de Capacidades

Capítulo 4

Declaración
sobre la red
2020



4.1 INTRODUCCIÓN

ADIF- Alta Velocidad ha encomendado a Adif la gestión de la capacidad de la infraestructura de su red, de conformidad con lo previsto en el artículo 1.7 del Real Decreto -Ley 15/2013 de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» Adif y otras medidas urgentes en el orden económico y la Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, BOE núm. 36 del 11 de febrero de 2014, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF- Alta Velocidad, por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif. Las empresas ferroviarias interesadas en la prestación de este servicio deberán dirigirse al área responsable de Adif que se indica en el Directorio del apartado 1.8.

La adjudicación de capacidad de infraestructura es la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de aquellas franjas horarias, definidas en la declaración sobre la red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren o un vehículo ferroviario puedan circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado.

La Adjudicación de Capacidad comporta el derecho de acceso a la infraestructura adjudicada y las correspondientes bifurcaciones y desvíos de la Red de Titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias y a recibir el servicio de control de circulación del tren, incluida la señalización.

La Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la DR y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria, determina que la DR debe detallar:

Los procedimientos y plazos que rigen el proceso de adjudicación de Capacidad.

Los principios que rigen el procedimiento de coordinación entre solicitudes.

Los procedimientos y criterios previstos en caso de que se produzca la declaración de infraestructura ferroviaria congestionada, en particular dichos criterios deben recoger la dificultad de fijar surcos ferroviarios internacionales y los efectos de cualquier modificación para los demás administradores de infraestructuras.

Las restricciones de uso de las infraestructuras ferroviarias existentes

Las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio relacionadas con la red del administrador de infraestructuras y a los servicios que se presten en dichas instalaciones.



4.2 DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA

4.2.1. Candidatos para Solicitar Capacidad

De conformidad con lo establecido en la Ley y Reglamento del Sector Ferroviario las solicitudes de Capacidad de infraestructura ferroviaria podrán ser presentadas por:

- ◆ Las EE. FF. con licencia en vigor y las Agrupaciones Empresariales Internacionales que constituyan dichas empresas.
- ◆ Asimismo, podrán solicitar capacidad de infraestructura, en la forma y con los requisitos que reglamentariamente se establezcan:
 - ◆ Los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad.
 - ◆ Las Administraciones Públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad.
- En tales supuestos, para la utilización de la capacidad de infraestructura será preciso que los candidatos designen una empresa ferroviaria y comuniquen dicha circunstancia al administrador de infraestructuras.

Todas aquellas empresas que acrediten su interés en la obtención de una licencia de empresa ferroviaria podrán formular una consulta al administrador de infraestructuras ferroviarias sobre la capacidad disponible en cada momento.

4.2.2. Documentación para la Solicitud de Capacidad

Los administradores de infraestructuras ferroviarias, conforme a lo que reglamentariamente se dispone en el Reglamento de Ejecución 2016/545, en la Orden FOM 897/2005 y en el RSF y con el fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y la futura utilización de la infraestructura que gestionen, podrán imponer requisitos a los candidatos, siempre y cuando éstos sean adecuados, transparentes y no discriminatorios. Tales requisitos se especificarán en la declaración sobre la red y se referirán exclusivamente a la idoneidad para presentar solicitudes conformes para la obtención de capacidad de infraestructura y a la aportación de garantías económicas.

Las solicitudes de Capacidad deberán ir acompañadas de los siguientes datos y documentos:

Identificación del Candidato y su Representante

El Candidato que efectúa la solicitud declarará las personas debidamente acreditadas que lo represente a tales efectos, así como el domicilio social al que el administrador de infraestructuras ferroviarias enviará las notificaciones oportunas, y en su caso presentará un documento que acredite su inscripción en el Registro Especial Ferroviario (Art. 61 LSF).

Certificado de Seguridad

Cuando se trate de una Empresa Ferroviaria, se presentará una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sea titular (Art. 66 de la LSF y Art. 10 de la Orden FOM 897/2005).

Garantías por Transporte de Mercancías Peligrosas

Cuando la Capacidad que presente el Candidato vaya a emplearse para el transporte de mercancías peligrosas, se declarará expresamente en la solicitud, debiendo garantizarse por parte del Candidato el cumplimiento de todas las prescripciones y normas que rigen dichos transportes, para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras.

Determinación Concreta de la Solicitud de Capacidad

Se declararán los datos de la solicitud en la forma que establece el modelo de formulario que figura en el [Anexo C](#).

El Gestor de Capacidad, en lo sucesivo GC, pone a disposición de los Candidatos diversas aplicaciones informáticas como SIPSOR, SIGES o PCS. Si algún Candidato no dispusiese de conexión informática adecuada, o los sistemas estuviesen fuera de servicio, las solicitudes se dirigirán por correo electrónico al administrador de infraestructuras ferroviarias.

Para mayor agilidad y prestar un mejor servicio a los Candidatos, se ofrece la posibilidad de establecer un acuerdo que simplifique los trámites del procedimiento de Solicitud de Capacidades. A través de dicho acuerdo, se especificará el sistema establecido entre ambas partes para tramitar las solicitudes.

Cuando la Adjudicación de la Capacidad sea a Candidato distinto de EF, éste deberá comunicar al administrador de infraestructuras ferroviarias los datos de la EF que va a utilizar dicha Capacidad con al menos cinco días de antelación al de su utilización efectiva (Art. 14.2 Orden FOM/897/2005, de 7 de abril).

Solicitudes de Capacidad en los Corredores Ferroviarios Europeos de Mercancías

Los Corredores Ferroviarios Europeos de Mercancías, RFC, Atlántico y Mediterráneo han establecido para cada uno de ellos un órgano denominando Ventanilla Única, para que los candidatos soliciten y reciban respuestas, en un solo lugar y con un solo trámite, en relación con la capacidad de infraestructura para los trenes de mercancías que atraviesen, al menos, una frontera a lo largo de cualquiera de los Corredores Europeos de Mercancías.

La solicitud, gestión y adjudicación de capacidad para trenes de mercancías internacionales que circulen por los corredores Atlántico y Mediterráneo se realizará mediante la herramienta informática Path Coordination System (PCS) de acuerdo con los procesos establecidos en los respectivos Documentos de Información del Corredor (CID) y alineados con los procedimientos internacionales acordados en el marco de RNE.

Se puede encontrar la oferta de capacidad de los corredores, en forma de franjas pre-establecidas, en las siguientes direcciones:

www.corridor4.eu/es/oss-es

www.railfreightcorridor6.eu

4.2.3. Tipos de Solicitudes de Surcos

Se establecen diferentes modalidades de surcos en la Red titularidad de Adif Alta Velocidad, según se generan las necesidades de transporte.

A. Surcos con Reserva

Cuando las solicitudes de Capacidad se realicen en tiempo y forma oportuna, el Candidato podrá reservar los surcos, obteniendo unos atributos de calidad adecuados, preferencia en la regulación del tráfico y unos compromisos de puntualidad por parte del administrador de

infraestructuras ferroviarias Las peticiones se realizarán, en general, a través de la aplicación informática SIPSOR, mediante los terminales autorizados al efecto, excepto para aquellos Candidatos que no dispongan de la conexión informática oportuna, en cuyo caso podrán remitir los datos en el modelo de solicitud de Capacidad mediante correo electrónico dirigido al administrador de infraestructuras ferroviarias.

/ A.1 Surcos Regulares (ServiTren)

Son aquellos surcos solicitados para una frecuencia de circulación significativa dentro del Horario de Servicio (del orden de 40 días). Soportan la circulación de los trenes que conforman el Plan de Transporte de cada Candidato. El conjunto de surcos regulares integra el Horario de Servicio.

/ A.2 Surcos Ocasionales (TrenDía)

Estos surcos se programan para dar respuesta a las demandas puntuales de las EE. FF. y de los Candidatos Habilitados que, en función de sus limitados días de circulación y la escasa antelación de su solicitud (hasta 24 horas antes de la salida solicitada de origen del tren), no se incluyen en el Plan de Transporte.

B. Surcos sin Reserva

Cuando no sea posible para el Candidato realizar la reserva de Capacidad en tiempo oportuno, el administrador de infraestructuras ferroviarias dispone de dos modalidades de trenes especiales.

/ B.1 Surcos Inmediatos

Estos surcos se asignan a petición expresa de las EE. FF. y de los Candidatos, a raíz de necesidades de transporte no programadas y que se generan normalmente con menos de un día de antelación. La puesta en circulación de los trenes en estos surcos deberá ser excepcional y motivada por circunstancias justificadas.

Las peticiones se realizarán, en general, a través de la aplicación informática SIGES, mediante los terminales autorizados al efecto, excepto para aquellos Candidatos que no dispongan de la conexión informática oportuna, en cuyo caso podrán remitir los datos del modelo de solicitud de Capacidad mediante correo electrónico dirigido al Centro de Gestión de Red H24, o a las Subdirecciones de Circulación de origen del tren, debiendo confirmar telefónicamente la recepción de dicha solicitud.

La respuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias a la solicitud se hará por el mismo medio por el que se realizó la petición, preferentemente a través de SIGES. Dicha respuesta podrá ser en determinados casos negativa, por no ser viable técnicamente la solicitud.

Los trenes generados bajo el concepto de Surcos Inmediatos circularán como trenes sin marcha determinada. Además, estarán exentos del compromiso de regularidad por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias.

/ B.2 Surcos Especiales

Estos surcos son asignados con motivo de incidencias o por incumplimiento de las condiciones de transporte programadas por las EE. FF. o por los Candidatos, normalmente a iniciativa de las Subdirecciones de Circulación de Adif.

4.2.4. El Horario de Servicio

El Horario de Servicio integra todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura en un periodo de tiempo preestablecido, comprendido entre el segundo domingo de diciembre y el segundo sábado de diciembre del año siguiente. El horario de servicio se fijará una vez al año y entrará en vigor a las doce de la noche del segundo sábado de diciembre.

Los surcos se adjudican a las EE. FF. y Candidatos, exclusivamente para su uso durante el Horario de Servicio para el que fueron solicitados.

Para ofrecer a las EE. FF. y a los Candidatos una agilidad adecuada y dar respuesta a las oportunidades que ofrece el mercado, con unos niveles de calidad aceptables de los surcos, independientemente del momento en que se soliciten los mismos, está prevista la modificación del Horario de Servicio durante la vigencia del mismo. Previamente a la entrada en vigor del Horario de Servicio, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá programar fechas de ajuste para que los Candidatos puedan introducir modificaciones en su Plan de Transporte. Para el establecimiento del calendario se consultará con los distintos Candidatos.

Dichos ajustes podrán ser de dos clases:

Ajustes Concertados

Están concebidos para que los Candidatos realicen la mayor parte de las modificaciones de su Plan de Transporte durante el Horario de Servicio. En estos ajustes, el Gestor de Capacidades, podrá realizar las adecuaciones técnicas en la malla que estime oportunas, debiendo los Candidatos asumir y garantizar la implantación de aquellas modificaciones que se comuniquen en los plazos establecidos.

El administrador de infraestructuras ferroviarias ejerce plenamente en estos ajustes la facultad de coordinación entre los Candidatos cuando surjan interferencias en los surcos de un Candidato por peticiones comerciales de otro Candidato.

Ajustes Mensuales

Su objetivo es facilitar una adecuación selectiva del Plan de Transporte de cada Candidato. Considerando que los cortos plazos de programación y el marco constreñido de modificación de la malla en este tipo de ajustes dificultan el estudio de grandes variaciones de surcos, el GC podrá rehusar por este motivo algunas solicitudes, cuando los plazos previstos de planificación sean insuficientes o las peticiones supongan una modificación sustancial de la explotación.

Modificaciones

En virtud del Párrafo 2 del Artículo 6 de la Decisión Delegada 2017/2075, el GC podrá reprogramar un surco ferroviario adjudicado si ello resulta necesario para garantizar la mejor adecuación posible entre todas las solicitudes de surco y lo aprueba el candidato al que ha sido adjudicado el surco.

Por causas extraordinarias y justificadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá autorizar:

- ◆ La realización de ajustes en fechas distintas de las acordadas.
- ◆ La aplicación de plazos diferentes de los establecidos.
- ◆ La modificación o supresión de surcos en determinadas líneas, sin ningún tipo de restricción, cuando se trate de causas excepcionales.

No se considerarán variaciones de surco, de cara a los Candidatos, las alteraciones en las cuales:

- ◆ No se varíen las condiciones con que fueron solicitados los surcos.
- ◆ No se altere el horario en las paradas comerciales para trenes de viajeros.
- ◆ Para trenes de mercancías, no se varíe el horario comercial más de 15 minutos, en cualquier punto de su recorrido.

En tales circunstancias, el GC, podrá alterar los surcos en cualquier momento sin obligación de consulta previa a los Candidatos, pero deberá comunicar la variación cuando conlleve cambio de código del surco, o del horario comercial en cualquiera de los puntos de su recorrido.

4.2.5. Procedimiento de Solicitud y Adjudicación de Surcos Regulares y Ocasionales

- ◆ Las solicitudes de Adjudicación de Capacidad se sustentarán en una necesidad comercial confirmada y en una viabilidad técnica. En caso contrario, el Candidato canalizará sus consultas a modo de estudio por medio de un correo electrónico al GC. Los estudios de capacidad no supondrán en ningún caso la reserva de la capacidad estudiada.
- ◆ Los Candidatos utilizarán preferentemente las herramientas informáticas que el administrador de infraestructuras ferroviarias pone a su disposición (SIPSOR y PCS). Aquellos que soliciten surcos internacionales podrán asimismo realizar sus peticiones a través de la OSS de Adif o de cualquier OSS de la Red de ventanillas únicas de RNE y en el caso de las solicitudes de mercancías también podrán realizarlas en las OSS de los Corredores Europeos de Mercancías.
- ◆ Las solicitudes internacionales deberán ser presentadas al menos cinco días hábiles antes de la salida de origen del surco.
- ◆ El Candidato queda obligado a actualizar los datos de sus solicitudes. Particularmente comunicará, a la mayor brevedad, cualquier supresión de surcos o la renuncia a una petición, sin que ello presuponga que sean de aplicación el resto de las normas referentes a las obligaciones sobre el uso de las capacidades adjudicadas.
- ◆ Para facilitar la labor a los Candidatos que acuerden con el GC el uso de SIPSOR, cuando se vaya a iniciar el periodo de peticiones para un nuevo Horario de Servicio, el GC generará automáticamente una solicitud informática en el sistema, a partir de los surcos regulares que estén vigentes en esa fecha. Los Candidatos tendrán obligación de comprobar que se han introducido en el sistema todas las peticiones de surcos para el nuevo periodo Horario y que todos los datos se encuentran debidamente cumplimentados; también deberán anular la petición de los surcos para los que no deseen una nueva adjudicación.

- ◆ El GC comunicará en tiempo oportuno en SIPSOR, o por el medio con que fueran solicitados, los surcos asignados o las modificaciones realizadas sobre los surcos ya asignados por cuestiones de ajuste técnico de la malla. En el campo de "Observaciones" se indicarán aquellas circunstancias que condicionen la aplicación del surco.
- ◆ Los Candidatos tienen la obligación de aceptar las marchas asignadas o rehusarlas, por el medio en que fueran solicitadas, a más tardar cuando finalice el periodo de alegaciones. Pasados los plazos establecidos sin recibir la aceptación por parte del Candidato de un surco asignado, el GC podrá disponer libremente del surco.
- ◆ Con las marchas aceptadas se confeccionarán los documentos reglamentarios que correspondan y se realizarán las transferencias de datos de los planes de transporte, sin que ello se considere en ningún caso la vulneración del principio de confidencialidad.
- ◆ El Candidato deberá comunicar obligatoriamente al GC, en los plazos establecidos, el anuncio definitivo de estas marchas. El anuncio de trenes consiste en declarar por parte del Candidato, de manera formal los días concretos de circulación de los trenes. Para los surcos ocasionales (TrenDía), se procederá a anunciar los mismos en función de las fechas solicitadas, una vez haya sido aceptado el surco.
- ◆ Con el proceso de anuncio del tren deja de aplicarse el principio de confidencialidad del surco y la información se considera pública a partir de ese momento.

4.2.5.1. Requisitos específicos para la solicitud y adjudicación de surcos regulares y ocasionales para trenes de viajeros en Estaciones Coordinadas.

Estación Coordinada, es aquella estación de viajeros con altas exigencias de calidad de servicio en la que se prevé una elevada demanda de ocupación y estacionamiento en sus vías. Estas estaciones requieren de un uso racional de la programación de la capacidad de estacionamiento y necesitan de una intensificación en la información y coordinación general de trenes.

Para estas estaciones, las Empresas Ferroviarias y Candidatos, cuando cumplimenten sus solicitudes de capacidad, deberán solicitar expresamente al GC:

- las necesidades concretas de tiempos de ocupación de vías.
- informar del tren siguiente por rotación de gráfico.
- la longitud de los trenes para los que se solicita el estacionamiento.

Todo ello permitirá un mejor conocimiento de las necesidades de las EE. FF. y Candidatos y favorecerá una más correcta programación y organización de la estación, para seguir ofreciendo unos niveles de calidad de servicio adecuados a la tipología de los trenes.

El GC, conforme a criterios transparentes y no discriminatorios, adjudicará la capacidad en las vías de las estaciones. Las Empresas Ferroviarias y Candidatos tendrán derecho a la utilización de dichas vías conforme a las condiciones previamente adjudicadas y aceptadas.

Las solicitudes de asignación de capacidad en las Estaciones Coordinadas se sustentarán en la necesidad del Candidato y en la viabilidad técnica de ocupación de vías de la instalación. Estas peticiones estarán vinculadas a solicitudes de trenes de viajeros incluidos en el Plan de Transporte (ServiTREN), y, en algunos casos, también se podrán realizar junto con solicitudes ocasionales (TrenDÍA).

Tanto la solicitud de estacionamiento como la longitud del tren se indicarán en los campos habilitados al efecto en SIPSOR y en los modelos de solicitud de capacidad que se encuentran recogidos en el Anexo C de esta Declaración sobre la Red.

El GC está facultado para modificar la capacidad de estacionamiento de las vías en una Estación Coordinada al objeto de permitir la realización de operaciones de mantenimiento programado o reposición o ampliación de los activos vinculados a la misma. Estas actuaciones se coordinarán a través de las comisiones TOC, de conformidad con lo indicado en el apartado 4.5.

Para facilitar las operaciones de tráfico del conjunto de trenes por motivos de incidencias, retrasos, trenes adicionales, etc., el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá variar las vías previamente asignadas, procurando que tales modificaciones sean las menores posibles, y avisando de dichos cambios con la mayor antelación posible.

Cuando las EE. FF. soliciten el uso de las vías de estacionamiento de las Estaciones Coordinadas para el apartado de material, especialmente en horario nocturno, la adjudicación de capacidad se incluirá en el gráfico de ocupación de vías.

De no ser posible atender todas las solicitudes, se aplicarían de manera razonada los siguientes criterios de adjudicación:

- Se priorizará a las empresas ferroviarias que no dispongan de vías de estacionamiento para el apartado de material en un entorno próximo a la Estación Coordinada de que se trate.
- Las vías disponibles y sus posibilidades operativas
- El orden de salida de las circulaciones comerciales al inicio del servicio
- El reparto porcentual de trenes de cada E.F. que tengan origen o destino en la estación.
- La eficiencia del sistema

Las Estaciones declaradas Coordinadas, a partir del horario de servicio 2021, son las siguientes:

Estaciones Coordinadas	
1	ESTACIÓN DE MADRID CHAMARTÍN
2	ESTACIÓN DE VALLADOLID CAMPO GRANDE
3	ESTACIÓN DE LEÓN
4	ESTACIÓN DE ZAMORA
5	ESTACIÓN DE MADRID PUERTA DE ATOCHA
6	ESTACIÓN DE ZARAGOZA DELICIAS
7	ESTACIÓN DE LLEIDA PIRINEUS
8	ESTACIÓN DE BARCELONA SANTS, incluidas las tres vías de apartado previstas habilitar en la estación de Sant Andreu Comtal, instalaciones titularidad de Adif
9	ESTACIÓN DE FIGUERES VILAFANT
10	ESTACIÓN DE VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA
11	ESTACIÓN DE ALACANT TERMINAL
12	ESTACIÓN DE SEVILLA SANTA JUSTA
13	ESTACIÓN DE MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO



4.3 CALENDARIO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD (SURCOS) HORARIO DE SERVICIO

Dentro del proceso de asignación de surcos, el cumplimiento de los calendarios programados es esencial para garantizar la calidad del producto y permitir planificar la logística de los distintos intervinientes en el proceso, así como posibilitar que el conjunto de Candidatos disponga de sus horarios definitivos en tiempo oportuno.

Para dar respuesta a aquellas solicitudes presentadas fuera de plazo, el GC evaluará el alcance de las mismas, comunicando a los Candidatos en tiempo oportuno su decisión de compromiso de plazo, pudiendo incluso darles tratamiento en ajustes posteriores, asignando eventualmente las capacidades residuales a dichas solicitudes.

4.3.1. Calendario de Reserva de Surcos

Surcos Regulares (ServiTren)

El administrador de infraestructuras ferroviarias pone a disposición de los Candidatos una amplia oferta de ajustes con unos plazos adecuados para dar respuesta a la mayoría de las necesidades de transporte.



No obstante, cuando un Candidato pretenda acometer modificaciones en su Plan de Transporte que puedan alterar sustancialmente los esquemas de explotación vigentes, deberá comunicar anticipadamente tal circunstancia al GC, quien evaluará la conveniencia de proponer un calendario de programación más amplio. De no producirse la comunicación anterior, el GC podrá denegar su implantación, proponiendo una fecha en la cual sea técnicamente viable la materialización del estudio de las modificaciones planteadas.

El candidato que desee solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros, coincidente con uno con obligaciones de servicio público, deberá informar a Adif y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia con una antelación mínima de 18 meses respecto a la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad, para poder evaluar los posibles efectos económicos en los servicios existentes (Art. 59.7 de la LSF).

Los calendarios que figuran a continuación incluyen las fechas límite de forma genérica, donde X es la fecha del Cambio de Servicio, para la publicación del HORARIO DE SERVICIO ANUAL. En el [Anexo A](#) se incluye el calendario de Adjudicación de Capacidad con las fechas concretas para el Horario de Servicio en vigor para los años 2020 y 2021.

Calendario Internacional	
Inicio del plazo de presentación de solicitudes	El domingo después del 2º sábado de diciembre
Establecimiento de surcos internacionales de catálogo	X-11 meses)
Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	X-8 meses
Asignación provisional de Capacidad (Comunicación del proyecto de Horario de Servicio)	X-5,5 meses
Alegaciones	Entre X-5,5 y X-4,5 meses
Comunicación definitiva del horario de servicio	X-4 meses
Comunicación del anuncio	X-1,5 meses
Inicio del horario de servicio	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

Calendario Nacional	
Inicio del plazo de presentación de solicitudes	El domingo después del 2º sábado de diciembre
Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	3 de julio de 2020
Asignación provisional de Capacidad (comunicación del proyecto de Horario de Servicio)	X-4 meses
Alegaciones	Entre X-4 y X-3 meses
Comunicación definitiva del horario de servicio	X-2,5 meses
Comunicación del anuncio	X-1,5 meses
Inicio del horario de servicio	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

Ajustes Concertados

Los plazos normales que servirán de base para la elaboración del calendario se determinarán según la tabla de fechas límite siguiente, donde M es el mes correspondiente a la fecha del Ajuste Concertado:

Ajustes Concertados	
Recepción de peticiones de Capacidad	M - 4
Asignación provisional de Capacidad	M - 3
Alegaciones	15 días
Comunicación definitiva de Capacidad	M - 2
Comunicación del anuncio	M - 1
Ajuste Concertado	M (12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre)

En el [Anexo A](#) figuran las fechas concretas para cada Ajuste Concertado de los años 2020 y 2021.

El GC podrá establecer unos plazos extraordinarios cuando confluayan circunstancias que exijan un periodo de programación más amplio, para la totalidad de la Red o únicamente para determinados ejes o relaciones.

Ajustes Mensuales

Se indican a continuación los plazos de aplicación con carácter general. Siendo D el día del ajuste, las fechas límite serán:

Ajustes Mensuales	
Recepción de propuestas de Capacidad	D - 21 días
Asignación provisional de Capacidad	D - 14 días
Alegaciones	D -14 días a D - 10 días
Comunicación del anuncio	D - 10 días
Ajuste Mensual	D

En el [Anexo A](#) figuran las fechas concretas para cada Ajuste Mensual de los años 2020 y 2021.

Respecto al calendario de los Ajustes Mensuales, se aplicarán los plazos genéricos detallados anteriormente sin requerir ninguna comunicación expresa, excepto en aquellos casos concretos en que sea aconsejable establecer unos plazos específicos por coincidir, por ejemplo, con periodos vacacionales. Dichos calendarios específicos se comunicarán en la reunión convocada al efecto, o mediante escrito del GC, que se remitirá con la debida antelación.

Surcos Ocasionales (TrenDía)

Para que sea posible dar respuesta a las solicitudes de los Candidatos a través del producto TrenDía, es necesario que la petición sea realizada con una mínima antelación.

Surcos Ocasionales (TrenDía)	
Plazo máximo de respuesta	5 días hábiles

Para surcos internacionales, si no hubiese surcos de catálogo disponibles que se ajustasen a la solicitud, se comunicará al Candidato tal circunstancia en este mismo plazo de cinco días hábiles, existiendo un plazo máximo de 30 días para establecer un surco a la medida.

El GC requerirá unos plazos distintos para aquellas solicitudes que conlleven un volumen elevado de surcos como, por ejemplo, en el caso de campañas, o cuando confluayan circunstancias que exijan un periodo de programación más amplio. También podrá demorarse la respuesta, cuando la antelación con la que se solicite un surco TRENDÍA sea tan grande que el GC estime que el servicio regular de trenes no está suficientemente consolidado para realizar estudios de trenes ocasionales.

Por razones excepcionales y justificadas los Candidatos podrán solicitar surcos con menos de cinco días hábiles. Dicho servicio se prestará sólo en días hábiles (de lunes a viernes), debiéndose presentar las solicitudes antes de las 12 horas del día anterior a la salida solicitada del tren. La respuesta será notificada antes de las 18 horas del mismo día



4.4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

Uso Diferenciado de la Infraestructura

El instrumento fundamental del GC para definir las pautas generales de un uso diferenciado de la infraestructura es el establecimiento de una estimación de los surcos disponibles en cada tramo y periodo horario, para cada tipo de servicio, información incluida en el Manual de Capacidades. Se denominarán “cupos de surcos” a las cuotas de surcos previstas por el GC para cada tipología de servicio. A estos efectos, los tipos de servicio considerados son:

- ◆ Servicios de Viajeros de Larga Distancia.
- ◆ Servicios de Viajeros de Cercanías y Regionales (Media Distancia).
- ◆ Servicios de Mercancías.

El Manual de Capacidades aporta mayor transparencia al proceso de la Adjudicación de Capacidad y representa una simplificación de la realidad de las mallas de trenes ya que, en su diseño definitivo, pueden influir decisivamente aspectos tales como las paradas solicitadas, las características técnicas de los trenes, las cargas solicitadas, etc. Por tanto, el Manual de Capacidades facilita estas informaciones a efectos únicamente orientativos, quedando el GC facultado para asignar los surcos en función de cada caso, mientras mantenga el espíritu general de los cupos expresados en el Manual de Capacidades.

Proceso de Adjudicación de Capacidades

En el proceso de Adjudicación de Capacidades el GC debe garantizar un acceso basado en los principios de objetividad, transparencia e igualdad, asegurando al mismo tiempo que la calidad técnica de los surcos sea la adecuada.

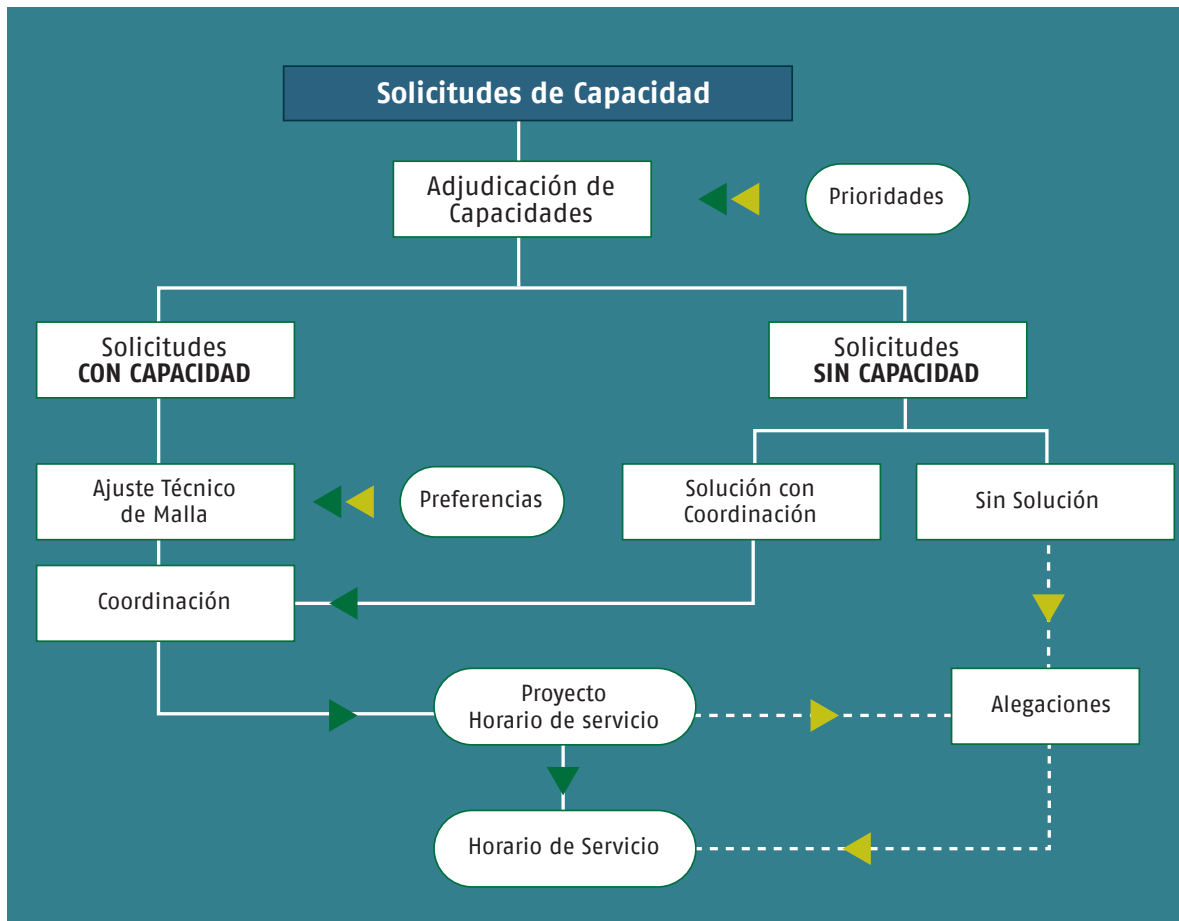
El GC atenderá, en la medida de lo posible, todas las solicitudes de capacidad de infraestructura que reciba. Si esto no fuera posible aplicará los criterios de adjudicación contenidos en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, y tendrá en cuenta todas las limitaciones que afecten a los candidatos, tales como los efectos económicos sobre su actividad empresarial.

El GC está facultado legalmente para reservar Capacidad para las operaciones de mantenimiento programado, reposición o ampliación de la Red, para resolver problemas de infraestructura congestionada y para la prestación de servicios ferroviarios de interés público, según el Art. 48 del RSF.

Las solicitudes de capacidad para realizar trabajos de mantenimiento se presentarán durante el procedimiento de adjudicación. El administrador de infraestructuras ferroviarias tomará debidamente en consideración la repercusión de la reserva de capacidad de infraestructura con fines de trabajos de mantenimiento sobre la actividad de los candidatos e informará tan pronto como sea posible a las partes interesadas de la falta de disponibilidad de la capacidad de infraestructura debido a trabajos de mantenimiento no programados.”



El proceso de Adjudicación de Capacidades para la confección del Horario de Servicio (y de manera similar, sus ajustes) se desarrollará por lo tanto de acuerdo al siguiente flujograma.



En los ajustes posteriores a la confección del Horario de Servicio la Adjudicación de Capacidades se resolverá preferentemente en función de las Capacidades residuales y mediante la inserción técnica de los surcos en la malla, procurando no afectar a los surcos ya existentes.

Para los surcos ocasionales, el GC se circunscribirá a las Capacidades disponibles, estableciendo como orden de prioridad el de recepción de las solicitudes.

El GC queda facultado para admitir pequeñas incompatibilidades entre los surcos cuando juzgue que las mismas no perturbarán la circulación del resto de trenes.

/ Fase de Adjudicación de Capacidades en las Franjas Horarias Correspondientes

Durante esta fase se determina qué solicitudes obtendrán Capacidad en las líneas y periodos horarios correspondientes.

Dicho proceso se realizará inicialmente en función de las Capacidades estimadas que se disponen en cada línea, dependiendo de la tipología de tráfico, según figuran en el Manual de Capacidades. Este documento puede ser solicitado por los candidatos con licencia en vigor al administrador de infraestructuras ferroviarias. Una vez atendidas las demandas según la tipología de tráfico, aquellas solicitudes que no hayan obtenido Capacidad, podrán disponer de las Capacidades residuales de otra tipología de tráfico, siempre y cuando ello sea técnicamente viable.

Cuando la Adjudicación de la Capacidad sea a un Candidato distinto de EF, éste deberá comunicar al GC los datos de la EF que va a utilizar dicha Capacidad con al menos cinco días de antelación al de su utilización efectiva.

Criterios de Prioridad en la Adjudicación

El administrador de infraestructuras ferroviarias adjudicará la capacidad de infraestructura solicitada de la siguiente forma (Art. 11 Orden FOM/ 897/2005):

- a) Si hubiere capacidad disponible para todos los candidatos, se les adjudicará.
- b) Si existiera coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria se adjudicará la capacidad mediante el procedimiento de coordinación previsto en esta DR.
- c) Si la red hubiera sido declarada como congestionada, se tomarán en cuenta para su asignación, por orden descendente, las siguientes prioridades de adjudicación:

1. La existencia de infraestructuras especializadas y la posibilidad de atender dichas solicitudes en dichas infraestructuras.
2. Los servicios declarados de interés público.
3. Los servicios internacionales.
4. La eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.
5. La solicitud, por un candidato, de una misma franja horaria durante varios días de la semana o en sucesivas semanas del periodo horario.
6. La eficiencia del sistema.

En la aplicación de los criterios de prioridad, recibirán la debida consideración los servicios sometidos a obligaciones de servicio público, así como los de transporte de mercancías y, en especial, los de carácter internacional

El GC debe velar por una optimización y un aprovechamiento razonable de la Capacidad de infraestructura. En este sentido:

- ◆ Se procurará que los horarios sean cadenciados en aquellas líneas o servicios para los que sea posible, lo que supone una mejor organización del tráfico tanto para el administrador de infraestructuras ferroviarias como para la operación de los Candidatos, así como un mayor atractivo comercial para los viajeros.
- ◆ Algunos trenes, por sus características técnicas propias, podrían disminuir la Capacidad o dificultar la explotación. Por lo tanto, El GC podrá restringir la circulación de determinados trenes en base exclusivamente a criterios técnicos de explotación (falta de determinados equipamientos a bordo, tiempos de marcha inadecuados a las características de las líneas, etc.).
- ◆ Cuando se solicite un surco por parte del Candidato y exista un itinerario alternativo menos congestionado, el GC podrá programar el surco a su iniciativa por la ruta más adecuada, con el fin de propiciar la mayor disponibilidad de Capacidad para los tráficos para los cuales la ruta más saturada sea necesaria técnica y económicamente. El GC razonará por escrito ante el Candidato afectado tales situaciones.

Cuando estas exigencias sean significativas en una determinada línea, se hará mención de ellas en el Manual de Capacidades.

/ Fase de Ajuste Técnico de Malla

Una vez que las solicitudes han obtenido capacidad, se debe realizar el proceso técnico de inserción en la malla. Dicho proceso está sujeto a determinados principios técnicos de inserción de surcos y ajuste de malla.

El GC queda facultado para aplicar los criterios técnicos siguientes:

Adaptación Técnica de Surcos

El GC podrá variar dentro de unos parámetros razonables el horario propuesto por los Candidatos por motivos técnicos, o bien para compatibilizar todas las peticiones de los distintos Candidatos. Por lo tanto podrá establecer el tiempo de recorrido o las paradas técnicas que estime oportunas para garantizar la puntualidad de la circulación de los trenes, compatibilizar los distintos surcos y optimizar la Capacidad de vía.

Servicios Cadenciados

Las solicitudes que se realicen contemplando servicios cadenciados, podrán tener determinada preferencia durante el proceso de ajuste técnico de malla, para conseguir un servicio cadenciado adecuado.

Líneas Especializadas

En caso de que existan líneas alternativas adecuadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias, tras consultar con las partes interesadas, podrá declarar especializada para la prestación de determinado tipo de servicios una infraestructura ferroviaria concreta. Ver apartado 3.4.1 de este documento.

La especialización de una infraestructura ferroviaria no impedirá su utilización para la prestación de otros servicios si existe capacidad y el material rodante reúne las características técnicas necesarias para el uso de la infraestructura.

En estas líneas, el proceso de asignación de capacidades, por parte del GC, podrá realizarse dando determinada preferencia en el ajuste técnico de malla a los servicios predominantes, además de la prioridad de adjudicación de capacidad que determina la Orden FOM/ 897/2005.

Tráficos de Servicio Público

El GC puede otorgar preferencia a los servicios que cubran determinados servicios públicos durante el proceso de ajuste técnico de malla, especialmente en hora punta.

Trenes de Larga Distancia (Viajeros o Mercancías)

Dada la especial complejidad técnica que conlleva la construcción de surcos de gran longitud, puesto que éstos circulan por un gran número de líneas, particularmente los internacionales, el GC podrá dar preferencia en el grafiado de malla a los trenes de mayor recorrido.

El GC procurará que, si nada se opone, los surcos asignados en el Horario de Servicio anterior, que obtengan capacidad en el nuevo Horario de Servicio, conserven básicamente sus características primordiales.

Al final de este proceso, el GC asignará a los Candidatos los surcos correspondientes. En el caso de los surcos regulares, esta asignación será provisional hasta que culmine la fase de coordinación y el periodo de alegaciones.

4.4.1. Proceso de Coordinación

La fase de coordinación ha sido concebida para resolver los conflictos que puedan, eventualmente, surgir entre las distintas solicitudes y adjudicaciones de capacidad de infraestructura para la mejor adecuación posible entre ellas.

En caso de que el GC detectara que durante el periodo contemplado para la elaboración del proyecto horario de servicio se habían demandado solicitudes incompatibles entre sí o cuando la capacidad adjudicada al Candidato no satisfaga sus necesidades y éste lo exprese por escrito en los plazos establecidos, tratará de satisfacer todas las solicitudes mediante el proceso de coordinación.

A tal fin, el GC procurará encontrar soluciones alternativas que den respuesta a las solicitudes de los Candidatos, o resolver los conflictos consultando a los candidatos.

Durante esta consulta, el administrador de infraestructuras, facilitará a los candidatos la siguiente información, de forma gratuita y por escrito o por vía electrónica:

- a) La adjudicación de capacidad solicitada por otros candidatos en los mismos trayectos.
- b) La adjudicación de capacidad otorgada previamente a todos los demás candidatos en los mismos trayectos.
- c) La adjudicación de capacidad alternativa propuesta por el administrador de infraestructuras ferroviarias.
- d) La información detallada sobre los criterios aplicados en el procedimiento de adjudicación de capacidad.

Esta información se facilitará sin revelar la identidad de los demás candidatos, a menos que dichos candidatos estén expresamente de acuerdo en que se divulgue.

Procedimiento para resolver conflictos en las solicitudes

En la confección del Horario de Servicio o durante los Ajustes Concertados, los Candidatos dispondrán de diez días hábiles a partir de la fecha de la propuesta de Adjudicación de Capacidad, para aceptarla o rechazarla, así como para realizar las observaciones oportunas a la misma. Dichas observaciones tendrán que ser presentadas por escrito y motivadas. Este plazo será de tres días hábiles a partir de la fecha de la propuesta de Adjudicación de la Capacidad, para el resto de los casos.

Durante el proceso de coordinación de las solicitudes, el GC puede proponer a los candidatos, dentro de límites razonables (\pm 60 minutos), adjudicaciones de capacidad de infraestructura que difieran de lo solicitado.

Se podrán realizar las rondas de coordinación que el GC considere oportunas para intentar alcanzar unos acuerdos satisfactorios.

En el caso de que no sea posible lograr una solución aceptable para todos los candidatos tras desarrollar el proceso de coordinación, el GC adoptará la solución que mejor convenga al conjunto del sistema ferroviario:

- ◆ En la creación del Horario de Servicio se optimizará la utilización de la infraestructura, evitando una utilización ineficiente que impida obtener el máximo rendimiento de la misma.
- ◆ En la medida de lo posible, se ofrecerán alternativas que permitan la coexistencia de diferentes candidatos en períodos horarios, ofertando adjudicaciones de capacidad que pueden variar ligeramente de lo solicitado, considerando que siempre que se oferten dentro de una franja de 60 minutos, se daría satisfacción a todas las solicitudes.
- ◆ En las líneas especializadas o con tráfico predominante (Alta Velocidad, Cercanías, etc.) tendrán prioridad y/o preferencia los que correspondan a dicha especialización, valorando la utilización de la totalidad de la línea sobre aquéllos que utilizan solo parte de la misma.
- ◆ Asimismo, recibirán la debida consideración los servicios sometidos a obligaciones de servicio público, así como los de transporte de mercancías y, en especial, los de carácter internacional.
- ◆ También se dará preponderancia a los servicios que hayan sido solicitados en función de un Acuerdo Marco, o que sean objeto de servicios cadenciados o sistemáticos.
- ◆ En infraestructuras declaradas como congestionadas, el GC podrá modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación de capacidad con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado la adjudicación de capacidad.
- ◆ La decisión final del GC podrá ser objeto de alegación, de acuerdo con el epígrafe siguiente

Para ampliar información ver el [Anexo K](#) Procedimiento de Resolución de Conflictos.

4.4.2. Proceso de Alegaciones

Se fija un plazo de presentación de alegaciones mínimo de 1 mes a contar desde la comunicación del proyecto del Horario de Servicio a los Candidatos.

En el caso de solicitudes para el Horario de Servicio presentadas fuera de plazo o para los surcos asignados en ajustes del Horario de Servicio, el periodo de alegación será de cinco días hábiles desde la Adjudicación de Capacidad y de dos días hábiles para los surcos ocasionales.

Dichas alegaciones deben ser remitidas por escrito a la Jefatura de Adjudicación de Capacidad de la Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad.

Para ampliar información ver el [Anexo K](#) Procedimiento de Resolución de Conflictos.

4.4.3. Infraestructura Congestionada

La Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario único (texto refundido), define las infraestructuras congestionadas, que se define al detalle en la legislación nacional, a través de la Orden FOM 897/2005, específicamente en su art. 17:

“Cuando tras coordinar las franjas horarias solicitadas y consultar con los candidatos afectados, no sea posible atender, en la debida forma, las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, el administrador de infraestructuras ferroviarias declarará la parte de la infraestructura afectada como congestionada. Idéntica calificación recibirá la infraestructura para la que se prevea una insuficiencia de capacidad en un futuro próximo”.

La declaración de una infraestructura como congestionada, permite modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado la adjudicación de capacidad.

Cuando una infraestructura se declare congestionada, el administrador de infraestructuras ferroviarias llevará a cabo un análisis de capacidad, a menos que ya se estuviera aplicando un plan de aumento de capacidad.

Las reglas y los criterios que, conforme a lo establecido en el artículo 11.c de la Orden FOM 897/2005, se aplicarán en caso de infraestructura congestionada, para la adjudicación de capacidad, se indican en la Declaración sobre la Red.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, en caso de infraestructura congestionada, podrá modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación previstos en el artículo 11 de la Orden FOM/897/2005.

Hay varias formas de analizar la congestión de una infraestructura, en una primera clasificación se puede estudiar por tramos de línea o por terminales y, en ambos casos, se debe hacer un estudio por franjas horarias. A pesar de existir algunos tramos de línea bastante congestionados por ser tramos compartidos por diferentes corredores, la realidad es que, en términos de adjudicación de capacidad, el aspecto más restrictivo son las vías de estacionamiento en las estaciones de transporte de viajeros.

Declarada una infraestructura congestionada, el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá exigir la cesión de las franjas horarias que, en un período de al menos un mes, hayan sido utilizadas menos de un 80 % en infraestructuras congestionadas, 50% en el resto, salvo que ello se deba a causas no económicas ajenas al control de los candidatos.

Asimismo, en el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad adjudicada cuando, en un período de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota establecida.

En la red titularidad de ADIF-Alta Velocidad, al amparo de lo establecido en la Orden FOM 897/2005, específicamente en su art. 17, se declaran congestionadas las siguientes infraestructuras (3 estaciones), de manera que se puedan aplicar medidas de prioridad en la adjudicación y desarrollar medidas de ampliación de capacidad.

INFRAESTRUCTURAS DECLARADAS CONGESTIONADAS	
1	ESTACIÓN DE MADRID-PUERTA DE ATOCHA
2	ESTACIÓN DE BARCELONA-SANTS AV
3	ESTACIÓN DE MADRID-CHAMARTÍN AV

4.4.4. Acuerdos Marco entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y los candidatos

/ CONCEPTO GENERAL DE ACUERDO MARCO Y CAPACIDAD MARCO

Algunos candidatos, para invertir en la prestación de los servicios ferroviarios, pueden necesitar de una mayor seguridad jurídica en lo que se refiere a la capacidad de infraestructura disponible para un período superior al de un horario de servicio, pudiendo el administrador de infraestructuras y los candidatos celebrar acuerdos marco para la reserva de capacidad por una duración superior a un período de vigencia del horario de servicio. En dichos acuerdos sólo se especificarán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato.

Los acuerdos marco no determinarán los surcos ferroviarios en detalle, pero establecerán las características de la capacidad de la infraestructura solicitada y ofrecida a los candidatos; no impedirán la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos o para otros servicios y podrán modificarse o limitarse para permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria.

Con carácter general los acuerdos marco tendrán una vigencia máxima de cinco años, renovable por períodos iguales. No obstante, podrá acordarse un período superior a cinco años cuando esté justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos. Para servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, podrán concertarse acuerdos marco por un período de vigencia de hasta quince años.

En el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un período de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota establecida.

Los administradores de infraestructuras motivarán su decisión de denegar, celebrar o modificar un acuerdo marco. Los motivos se comunicarán por escrito al candidato que hubiese solicitado la celebración o modificación del acuerdo marco.

El administrador de infraestructuras ferroviarias remitirá los acuerdos marco a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para su análisis y aprobación con carácter previo a la firma entre las partes.

El modelo de Acuerdo Marco se encuentra disponible en el [Anexo J](#).

El administrador de infraestructuras reservará capacidad para el procedimiento anual de confección de horarios de servicio. Consecuentemente, la capacidad marco no agotará la capacidad disponible de la infraestructura en cuestión, estableciéndose un umbral aproximado del 70 % de reserva de capacidad para acuerdos marco, reservándose la capacidad remanente para tráficos de hora punta o extraordinarios, otras relaciones u otros candidatos, incluidos aquellos que hayan formalizado un acuerdo marco, capacidades que se adjudicarían mediante los procesos ordinarios del Horario de Servicio.

Podrán establecerse normas específicas para la reserva de capacidad marco que abarque varias redes.

A efectos de estimaciones de la capacidad de las infraestructuras, el administrador utiliza una metodología de consideración, para cada tramo homogéneo de línea, basada en :

- El equipamiento de las líneas y los trenes (equipos embarcados)
- Los tiempos mínimos de sucesión e intervalos medios de sucesión.
- La heterogeneidad del tráfico.
- Las estaciones de parada solicitadas para los trenes.

Orientativamente se aplican márgenes de reserva de capacidad que van entre el 20 y el 40 %, según las características de las líneas consideradas.

En líneas de Cercanías, se consideran específicamente los tiempos de parada en las estaciones, que son los que restringen habitualmente la capacidad de la línea.

En las grandes terminales de viajeros, la capacidad de estacionamiento se determina analizando:

- Las vías disponibles y sus posibilidades operativas
- El reparto porcentual de trenes, distinguiendo entre trenes pasantes y trenes que tengan origen o destino en la estación
- Los tiempos de parada o rotación necesarios para asegurar las operaciones razonablemente.

El administrador de infraestructuras podrá decidir con criterios de equidad y, cuando proceda, previa aprobación del organismo regulador, no ofrecer acuerdos marco en las líneas que hayan sido declaradas congestionadas.

/ PROCEDIMIENTOS Y CRITERIOS RELATIVOS A LOS ACUERDO MARCO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

Al celebrar acuerdos marco, el administrador de infraestructuras debe optimizar el uso de la capacidad de infraestructura disponible. El Reglamento UE 2016/545, de fecha 7 de abril de 2016, establece el procedimiento y los criterios que se deben seguir para la celebración de acuerdos marco.

De conformidad con su artículo 3, el procedimiento normal será la declaración por parte de los administradores de infraestructuras de la capacidad marco en las líneas en las que se oferte esta posibilidad. Dicha declaración indicará la capacidad marco disponible, por tramo de línea y periodo de control (habitualmente por períodos de una hora).

Previamente a dicha declaración, los administradores de infraestructuras consultarán a los candidatos potenciales para que la capacidad marco ofrecida se adecúe en la medida de lo posible al conjunto de necesidades comerciales de los mismos.

Asimismo, se indicará la capacidad marco ya adjudicada, así como una estimación de la capacidad total de las infraestructuras.

En función de dicha capacidad ofertada en la Declaración sobre la Red y de acuerdo con los plazos establecidos, los candidatos podrán realizar sus solicitudes de acuerdo marco. Consecuentemente, dentro de los calendarios establecidos, el administrador de infraestructuras ferroviarias examinará todas las solicitudes y las resolverá simultáneamente.

Para la resolución el administrador de infraestructuras utilizará con carácter general y sin perjuicio de otros criterios que se indiquen en la Declaración sobre la Red, el criterio de un máximo aprovechamiento de la capacidad de la infraestructura (mayor volumen de tráfico durante el período en que es ofertada la capacidad).

Si el administrador de infraestructuras se encuentra con interferencias entre acuerdos marcos en vigor y solicitudes de acuerdos marco nuevos o modificados, o entre solicitudes de nuevos acuerdos marco, serán de aplicación los principios del procedimiento de coordinación de adjudicación de capacidad, aplicando la metodología de coordinación expuesta en el artículo 9 del Reglamento 2016/545 UE. También podrá promover el procedimiento de coordinación de solicitudes cuando se produzca un conflicto con un acuerdo marco durante el procedimiento de programación del Horario de servicio.

El administrador de infraestructuras reexaminará periódicamente el acuerdo marco con los candidatos a fin de evaluar la capacidad marco. Los candidatos informarán sin demora al administrador de infraestructuras de cualquier intención permanente de no utilizar la totalidad o parte de la capacidad marco. Cuando el candidato no tenga intención de utilizar la capacidad marco durante más de un mes, lo comunicará al administrador de infraestructuras con al menos un mes de antelación. (Art. 11 Reglamento 2016/545 UE).

Asimismo, cuando en la infraestructura ferroviaria se produzcan incrementos significativos de capacidad, como consecuencia de

obras de mejora en la red, y/o el administrador de infraestructuras disponga de capacidad adicional, por no utilizarse la totalidad o parte de la capacidad marco asignada a un candidato, el administrador de infraestructura ofrecerá esta capacidad, conforme a lo establecido por la legislación vigente.

Este ofrecimiento se realizará tanto a las empresas que ya estén operando, como a posibles nuevos candidatos. Se establecerá un periodo para recibir todas las solicitudes de capacidad y, si pueden compatibilizarse todas las peticiones se adjudicarán o, de no ser posible, se establecerá una fase de coordinación para acomodar todas las peticiones, priorizando, si fuera posible, a nuevos entrantes. Estos incrementos se podrán incorporar a los acuerdos marco de empresas que ya están operando, o estableciendo acuerdos marco con nuevos candidatos que lo soliciten.

El no uso injustificado de la capacidad acordada por el candidato dará lugar a la aplicación de las cláusulas de penalización del acuerdo marco, en su caso, a la sanción a la que se refiere el artículo 107.2.3 de la Ley del Sector Ferroviario y la retirada de la capacidad, en las condiciones especificadas en el acuerdo marco que se haya suscrito. La aplicación de sanciones económicas en estos casos no tiene como objetivo principal garantizar los legítimos intereses económicos del administrador de infraestructuras, sino asegurar que las solicitudes de capacidad marco por parte de los candidatos se realizan de acuerdo a necesidades reales de servicios, especialmente cuando de la resolución de dicha adjudicación se desprende que otro candidato no haya resultado adjudicatario de dicha capacidad.

Al acordar nueva capacidad marco con un candidato, el administrador de infraestructuras tendrá en consideración cualquier falta de uso de la capacidad marco o de solicitud de surco en virtud de un acuerdo marco y los motivos de dicha falta.

/ ACUERDOS MARCO EN VIGOR

El Consejo de Administración de Adif-Alta Velocidad, en su sesión extraordinaria de 27 de noviembre de 2019, acordó, por unanimidad, asignar provisionalmente a tres candidatos la capacidad marco solicitada, en el proceso de adjudicación de capacidad marco iniciado en virtud de la modificación de la Declaración sobre la Red de 2019. Dicha asignación provisional quedaba condicionada a la comunicación y aprobación por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 38.6 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y en el artículo 13.3 de la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

En fechas 6 de abril de 2020 y 6 de mayo de 2020, el Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia dictó sendas Resoluciones por las que se aprobaron, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.3 de la Orden FOM 897/2005, los tres acuerdos marco propuestos por la Entidad Pública Empresarial ADIF Alta Velocidad,

Con fecha 11 de mayo de 2020, se formalizaron los Acuerdos Marco entre ADIF Alta Velocidad y los tres candidatos adjudicatarios de capacidad marco, por un periodo de 10 años. Se trata de acuerdos para servicios de viajeros comerciales de alta velocidad (trenes tipo 300 km/h) en los siguientes ejes:

- Eje 12 Madrid - Barcelona
- Eje 13 Madrid - Este
- Eje 14 Madrid - Sur

/ CAPACIDAD MARCO ADJUDICADA

La capacidad marco adjudicada se ha representado por ejes y por horarios de servicio, para disponer del máximo de información de forma sencilla. La unidad de medida es surcos por horario de servicio. Utilizando estas unidades, se ha detallado la distribución de los valores anuales por franjas horarias de hasta 2 horas, aunque se puede producir cierto traspaso de unas franjas a otras ya que los surcos adjudicados tienen un margen de +/-30 minutos para ajustarlos en los correspondiente Horarios de Servicio.

No se ha considerado conveniente detallar el conjunto de todos los surcos reservados por días de la semana, o días del año, porque dentro de las solicitudes de las empresas que han suscrito acuerdos marco, existe cierta variabilidad semanal o estacional, por lo que la representación de estas circunstancias obligaría a incluir tablas muy extensas y de difícil presentación, toda vez que el objetivo de la declaración de capacidad marco es dar a los candidatos potenciales una primera impresión de la probabilidad de que sus solicitudes sean aprobadas.

Además, para poder tener un orden de magnitud del grado de ocupación de la capacidad ya reservada, la capacidad marco adjudicada se ha comparado con la capacidad marco que ofertó ADIF Alta Velocidad en julio de 2019.

Eje 12.- MADRID - BARCELONA

SERVICIO HORARIO	SURCOS							
	PERIODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2020-2021	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	3.219	4.569	4.600	4.249	4.672	2.474	23.783
	%	63%	63%	63%	58%	64%	57%	62%
2021-2022	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.389	5.987	6.091	5.839	6.160	3.626	32.092
	%	86%	82%	84%	80%	85%	83%	83%
2022-2023	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.560	6.378	6.498	6.223	6.541	3.816	34.016
	%	89%	88%	89%	85%	90%	87%	88%
2023-2024	Ofertado	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326
	Adjudicado	4.667	6.527	6.651	6.361	6.685	3.914	34.805
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	89%
2024-2025	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.577	6.417	6.518	6.231	6.554	3.835	34.132
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%
2025-2026	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.577	6.416	6.518	6.230	6.554	3.835	34.130
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%
2026-2027	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.731	6.579	6.518	6.512	6.694	3.835	34.869
	%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2027-2028	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.732	6.580	6.518	6.515	6.695	3.835	34.875
	%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2028-2029	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.732	6.583	6.520	6.514	6.695	3.836	34.880
	%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2029-2030	Ofertado	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326
	Adjudicado	4.823	6.713	6.651	6.645	6.829	3.912	35.573
	%	93%	90%	90%	90%	92%	88%	90%

Eje 13.- MADRID - ESTE

SERVICIO HORARIO	SURCOS							
	PERIODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2020-2021	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	2.660	3.646	4.046	3.727	4.615	2.955	21.649
	%	52%	50%	56%	57%	58%	68%	56%
2021-2022	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	3.675	5.152	4.889	4.425	5.804	3.741	27.686
	%	72%	71%	67%	68%	72%	86%	72%
2022-2023	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	4.253	6.062	5.110	5.269	6.447	3.900	31.041
	%	83%	83%	70%	80%	81%	89%	80%
2023-2024	Ofertado	5.194	7.420	7.420	6.678	8.162	4.452	39.326
	Adjudicado	4.357	6.219	6.051	5.786	6.590	3.975	32.978
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2024-2025	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	4.275	6.104	5.943	5.676	6.468	3.900	32.366
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2025-2026	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	4.275	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.364
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2026-2027	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	4.276	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.365
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2027-2028	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	4.274	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.363
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2028-2029	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	4.271	6.104	5.942	5.676	6.468	3.900	32.361
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2029-2030	Ofertado	5.194	7.420	7.420	6.678	8.162	4.452	39.326
	Adjudicado	4.357	6.219	6.057	5.786	6.590	3.975	32.984
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%

Eje 14.- MADRID - SUR

SERVICIO HORARIO	SURCOS							
	PERIODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2020-2021	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	2.998	4.242	4.927	4.572	5.924	3.100	25.763
	%	51%	51%	59%	60%	65%	61%	58%
2021-2022	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	4.092	5.494	5.225	5.427	6.626	3.947	30.811
	%	70%	66%	62%	71%	73%	77%	69%
2022-2023	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	5.260	6.549	5.647	6.063	7.261	5.052	35.832
	%	90%	78%	67%	79%	80%	99%	81%
2023-2024	Ofertado	5.936	8.533	8.533	7.791	9.275	5.194	45.262
	Adjudicado	5.414	7.277	7.073	7.331	7.806	5.194	40.095
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2024-2025	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2025-2026	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2026-2027	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2027-2028	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	5.303	7.141	6.943	7.183	7.656	5.096	39.322
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2028-2029	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2029-2030	Ofertado	5.936	8.533	8.533	7.791	9.275	5.194	45.262
	Adjudicado	5.411	7.276	7.073	7.328	7.806	5.194	40.088
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%

/ DECLARACIÓN DE CAPACIDAD MARCO INDICATIVA REMANENTE

Los potenciales candidatos de acuerdos marco necesitan transparencia en lo relativo a la capacidad marco adjudicada y a la capacidad marco indicativa disponible en una línea. Con vistas a evitar la carga administrativa relacionada con los acuerdos marco, conviene dar, a los potenciales candidatos, una primera impresión de la probabilidad de que sus solicitudes sean aprobadas, por eso, los administradores de infraestructuras ferroviarias deben publicar las declaraciones de capacidad marco en sus declaraciones sobre la red.

De conformidad con el artículo 3.4 del Reglamento de Ejecución UE 2016/545, en el plazo de 3 meses desde la firma de los acuerdos marco, el administrador de infraestructuras deberá actualizar la Declaración de Capacidad Marco y publicarla en la Declaración sobre la Red.

En el caso de la capacidad marco indicativa disponible, y puesto que el objetivo es establecer acuerdos estables, se considerará aquella que esté disponible en uno o varios días genéricos de circulación (lunes, martes, miércoles, jueves, viernes, sábado y/o domingo) y durante un período ininterrumpido de al menos cinco horarios de servicio en los 9 años considerados (del HS 2021-2022 al HS 2029-2030).

El periodo de control se ha establecido en 1 hora, centrado en las horas en punto, con un margen de ± 30 minutos, en el intervalo de 6:00 a 21:00, por cada sentido de la línea.

La capacidad marco disponible se ha diseñado para servicios comerciales de Alta Velocidad con trenes a tipo 300 km/h. Las posibles paradas intermedias, tiempos de rotación en estaciones y otros detalles, se estudiarían caso a caso.

La declaración de capacidad marco debe indicar, para cada tramo de línea por período de control y, llegado el caso, por tipo de servicio, la información siguiente:

- la capacidad marco ya adjudicada y el número de surcos.
- la capacidad indicativa todavía disponible para la celebración de acuerdos marco en infraestructuras que ya sean objeto de acuerdos marco.

Consideraciones sobre la declaración de Capacidad Marco Indicativa Remanente

Las líneas que se incluyen en esta declaración son las que ya tienen acuerdos marco adjudicados, es decir las líneas del eje Madrid-Barcelona, del eje Madrid-Este y del eje Madrid-Sur.

Para permitir conocer la evolución de la capacidad marco adjudicada y la disponible, se realiza una proyección de los próximos 9 horarios de servicio, coincidiendo aproximadamente con la duración de los acuerdos marco vigentes.

Existe cierta variabilidad estacional y semanal en las franjas horarias reservadas en los acuerdos marco que ya están en vigor, atendiendo a las necesidades de las diferentes empresas ferroviarias firmantes. Esa variabilidad temporal es tan irregular que dificultaría poder publicar la Declaración de Capacidad Marco de forma sencilla, más aún cuando el objetivo es dar a los potenciales candidatos una primera impresión de las posibilidades de establecer nuevos acuerdos marco, no una descripción completa y detallada, que es más propia de los ajustes necesarios para planificar un Horario de Servicio.

A continuación, se publica la Declaración de Capacidad Marco Indicativa Remanente por Ejes.

4.4.4.1. Declaración de Capacidad Marco Indicativa Remate por Ejes.

Eje 12.- MADRID - BARCELONA (Sentido Barcelona)

Periodo de control	Desde HS 2020-2021 hasta HS 2025-2026								Periodo de control	Desde HS 2026-2027 hasta HS 2029-2030									
	Surcos	Día de la semana disponible								Surcos	Día de la semana disponible								
		L	M	X	J	V	S	D			L	M	X	J	V	S	D		
6:00	1					S	D		6:00	1					S	D			
	1						D			1						D			
7:00	1					S	D												
8:00	1						D		8:00	1									D
9:00	1						D		9:00	1									D
10:00	1					S	D		10:00	1					S	D			
	1						D			1							D		
11:00	1						D		11:00	1									D
12:00	1	L				S	D		12:00	1	L				S	D			
	1						D			1							D		
14:00	2					S			14:00	2					S				
15:00	1					S	D		15:00						S				
	1					S				1					S				
16:00	1					S			16:00	1					S				
18:00	2					S			18:00	2					S				
19:00	2					S			19:00	1					S				
20:00	1					S			20:00	1					S				
21:00	1					S			21:00	1					S				
Total		1				15	11		Total		1				12	9			

Eje 12.- MADRID - BARCELONA (Sentido Madrid)

Periodo de control	Desde HS 2020-2021 hasta HS 2025-2026								Periodo de control	Desde HS 2026-2027 hasta HS 2029-2030							
	Surcos	Día de la semana disponible								Surcos	Día de la semana disponible						
		L	M	X	J	V	S	D			L	M	X	J	V	S	D
6:00	1						S	D	6:00	1						S	D
	2							D		2							
8:00	1						S	D	8:00	1						S	D
	1							D		1							
9:00	1							D	9:00	1							D
11:00	1							D	11:00	1							D
13:00	1							D	13:00	1							D
	1						S			1						S	
14:00	1	L	M				S	D	14:00	1						S	D
15:00	1						S	D	15:00	1						S	D
	1						S			1						S	
17:00	2						S		17:00	1						S	
18:00	2						S		18:00	2						S	
19:00	1						S		19:00	1						S	
20:00	1	L	M				S	D	20:00	1	L	M				S	D
21:00	1						S		21:00	1						S	
Total		2	2				13	11	Total		1	1				12	11

Eje 13.- MADRID - ESTE (Sentido Este)

t

Periodo de control	Desde HS 2020-2021 hasta HS 2029-2030								
	Destino	Surcos	Día de la semana disponible					S	D
			L	M	X	J	V		
6:00	VAL	1					S	D	
	AL	1					S	D	
7:00	AL	1	L	M	X	J	V		
8:00	VAL	1					V	S	D
	AL	1							D
9:00	AL	1					S	D	
15:00	VAL	1					V	S	D
	AL	1					S	D	
	AL	1	L	M	X	J	V	S	D
16:00	AL	1					S		
17:00	AL	1					S	D	
18:00	AL	1	L	M	X	J	V		
19:00	AL	1						D	
21:00	AL	2					S		
Total			3	3	3	3	5	11	10

Eje 13.- MADRID - ESTE (Sentido Madrid)

Periodo de control	Desde HS 2020-2021 hasta HS 2029-2030								
	Origen	Surcos	Día de la semana disponible						
			L	M	X	J	V	S	D
6:00	VAL	1						S	D
	AL	1						S	D
7:00	AL	1							D
8:00	AL	1					V	S	D
10:00	AL	1						S	D
11:00	VAL	1						S	D
	AL	1	L	M	X	J	V	S	D
13:00	AL	1					V	S	D
16:00	AL	1					V	S	D
17:00	AL	1	L	M	X	J			
18:00	AL	1					V	S	D
	VAL	1						S	
19:00	VAL	1					V	S	
21:00	AL	1	L	M	X	J	V	S	D
Total			3	3	3	3	7	12	11

Eje 13.- MADRID - SUR (Sentido Sur)

Periodo de control	Desde HS 2020-2021 hasta HS 2029-2030								
	Destino	Surcos	Día de la semana disponible						
			L	M	X	J	V	S	D
6:00	SV	1						S	D
8:00	SV	1							D
	SV	1					V	S	D
9:00	MA	1					V	S	D
10:00	SV	1							D
11:00	MA	1							D
12:00	SV	1	L	M	X	J	V	S	D
13:00	SV	1						S	
15:00	SV	1						S	
16:00	SV	1						S	
18:00	SV	1	L	M	X		V	S	D
19:00	MA	1						S	
	MA	1	L	M	X	J	V	S	D
Total			3	3	3	2	5	10	9

Eje 14.- MADRID - SUR (Sentido Madrid)

Periodo de control	Desde HS 2020-2021 hasta HS 2029-2030									
	Origen	Surcos	Día de la semana disponible							
			L	M	X	J	V	S	D	
6:00	MA	1						V	S	D
7:00	SV	1							S	D
8:00	SV	1								D
9:00	MA	1							S	D
	SV	1							S	D
10:00	SV	1								D
11:00	SV	1	L	M	X	J	V	S	S	D
13:00	SV	1	L	M	X	J	V	S	S	D
	SV	1							S	
15:00	SV	1							S	
	MA	1							S	
16:00	SV	1							S	
18:00	SV	1							S	D
19:00	SV	1	L	M					S	
	MA	1	L	M	X	J	V	S	S	D
Total			4	4	3	3	4	13	10	

A. SOLICITUD DE CAPACIDAD MARCO INDICATIVA REMANENTE

Podrá presentar solicitud de acuerdo marco cualquier empresa ferroviaria o candidato que cumpla los requisitos establecidos en el apartado 2.2 del Capítulo 2, así como cualquier empresa o candidato que justifique, documentalmente que, en el momento de realizar la solicitud, se encuentra en trámites para la obtención de la licencia de empresa ferroviaria o de la habilitación específica, si bien, en ambos casos, deberán disponer de la correspondiente licencia o habilitación antes de suscribir un acuerdo marco.

Los candidatos deben solicitar solamente la capacidad marco que realmente necesiten de acuerdo con su plan comercial, debiendo cumplirse a estos efectos lo estipulado en el artículo 38 de la Ley 38/2015, así como en el artículo 15 de la Orden FOM 897/2005.

El artículo 17.3 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, prevé que la capacidad se pueda repartir de manera que no recaiga toda en una misma empresa, sino que se asegure que otros interesados tengan también acceso: Las reglas y los criterios que, conforme a lo establecido en el artículo 11 de la precitada Orden FOM, se aplicarán en caso de infraestructura congestionada, para la adjudicación de capacidad, figuran en la Declaración sobre la Red. El administrador de infraestructuras ferroviarias, en caso de infraestructura congestionada, podrá modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación previstos en el artículo 11, con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado la adjudicación de capacidad.

Por ello, y de acuerdo con la Resolución STP/DTSP/032/19 de la CNMC, garantizar el acceso de todos los candidatos, primando la entrada de nuevos operadores y, en particular, de los solicitantes no adjudicatarios de capacidad marco en el proceso iniciado el pasado 31 de octubre de 2019, de acuerdo con la capacidad disponible, debe ser un criterio prioritario del mecanismo de asignación de capacidad.

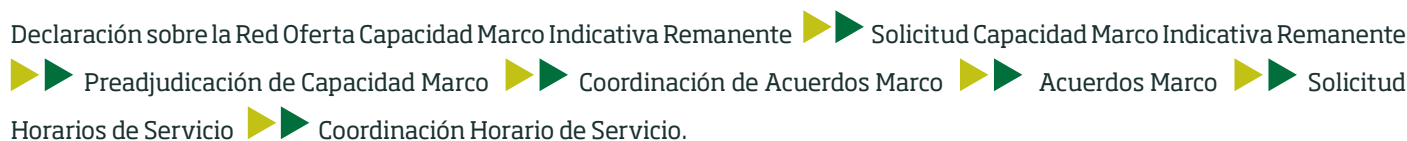
En la solicitud del acuerdo marco deberá figurar la solicitud concreta de surcos de entre los disponibles, diferenciando la solicitud por horarios de servicio y días de la semana, que será la que figurará en el acuerdo marco y que servirá como base para adjudicar la capacidad marco indicativa remanente. Dentro de la fase de coordinación del acuerdo marco, de conformidad con el Reglamento de Ejecución UE 2016/545, se podrán realizar modificaciones, las cuales, analizada su viabilidad y siempre que no sean significativas, se podrán incorporar al mismo.

La capacidad asignada mediante acuerdos marco se considerará como reservada por el administrador de infraestructura, desplegándose desde ese momento y sobre la misma los efectos previstos en el artículo 38 de la Ley 38/2015 y el artículo 4 de la Orden FOM 897/2005, en los casos de infraestructura congestionada.

La oferta de capacidad marco indicativa remanente está supeditada a un modelo de explotación razonable y optimizado en cuanto a velocidades de los trenes, paradas y estacionamientos, apartado de trenes y rotaciones. Estas características de las capacidades deberán de ser acordadas entre el administrador de infraestructuras y los candidatos en todos los Horarios de servicio.

B. CALENDARIO PARA EL PERÍODO 2020 - 2030

Actividades del proceso



- ◆ 11 de agosto de 2020, publicación en la Declaración sobre la Red de la Capacidad Marco Indicativa Remanente.
- ◆ 11 de febrero de 2021, concluye el periodo de recepción de solicitudes para el periodo 2022-2030, por parte de los candidatos interesados.
- ◆ 31 de marzo de 2021, el administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará la preadjudicación de la capacidad marco remanente.
- ◆ 1 de julio de 2021, fecha máxima para concluir la coordinación de todos los acuerdos marco de los candidatos preadjudicados, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545.
- ◆ 31 de octubre de 2021, fecha máxima para formalizar las propuestas de acuerdo marco, para su remisión a la CNMC

Dentro del plazo de un mes desde la aprobación o, en su caso, aclaración de la Resolución de la CNMC, firma de los Acuerdos Marco.

C. DOCUMENTACIÓN A APORTAR

Los candidatos deberán justificar documentalmente los siguientes apartados:

Documentación relativa a la capacidad técnica de la oferta.

Cada candidato solicitará capacidad marco remanente de los ejes que desee, debiendo seleccionar los surcos deseados, con el periodo y días de la semana de vigencia.

A su vez, el administrador necesita conocer la viabilidad técnica de los surcos solicitados, especialmente teniendo en cuenta los trenes que se destinarán en cada momento a su ejecución.

Plan de Operaciones.

Este plan contendrá los siguientes epígrafes:

1. Descripción general del plan para el periodo solicitado.
2. Recursos disponibles (trenes, personal e instalaciones necesarias).
3. Evolución de la operación detallando el inicio de los servicios y la incorporación de recursos anualmente.
4. Cualquier otra información relevante que ayude a la comprensión de dicho plan.

En su caso, resguardo de solicitud para la obtención de licencia de empresa ferroviaria o habilitación.

Documentación relativa a la capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones presentes y futuras.

- Composición societaria.
- Plan económico-financiero (desde el inicio de actividad hasta la finalización del acuerdo marco que se solicite), incluyendo su capacidad financiera y las fuentes de financiación con las que cuenta la sociedad.
- Certificado de estar al corriente de pagos con la Agencia Tributaria y con la Seguridad Social.
- Memoria con las cuentas previsionales del ejercicio 2020.
- Declaración responsable de formar o no formar parte de grupo societario al que se refiere el artículo 42 del Código de Comercio.

Respecto a la capacidad financiera, deberá justificarse presentando una carta de compromiso que respalde y garantice el plan económico-financiero, firmada por el candidato y todos sus accionistas.

Con carácter previo a la prestación de servicios de transporte ferroviario y al objeto de acreditar la cobertura de la responsabilidad civil que pudiera ser exigible para el ejercicio de la actividad de prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros, será necesario aportar la póliza con su condicionado general, particular y especial, al objeto de examinar la misma al amparo de lo previsto en el artículo 63 del Reglamento del Sector Ferroviario, así como certificado de estar al corriente de pago de la citada póliza de seguro.

Asimismo, será necesario aportar una declaración responsable con el compromiso de formalizar una póliza para la cobertura de las garantías exigidas en el seguro obligatorio de viajeros.

Documentación relativa a la reducción de la huella de carbono:

- a) El cálculo de su huella de carbono para los alcances 1 y 2 derivada de los tráficos ferroviarios, conforme a las normas UNE-EN ISO 14064 y UNE-EN 16258.
- b) Un plan de reducción de la huella de carbono hasta la finalización de su acuerdo marco, que incluya la medición de la reducción realizada, tanto en términos puntuales como absolutos.

Tanto el cálculo mencionado en el apartado a) como el correspondiente a la medición de la reducción referida en el apartado b), deberá ser verificada en última instancia por una entidad independiente debidamente acreditada a efecto.

D. RESOLUCIÓN DE ADJUDICACIÓN DE LA CAPACIDAD MARCO REMANENTE

Una vez vencido el plazo para presentar la solicitud de capacidad y validadas las propuestas y la documentación aportada, se analizarán las solicitudes, de acuerdo con lo establecido en el RE UE 2016/545 y se llevará a cabo un proceso de coordinación de solicitudes, favoreciendo la entrada de nuevos candidatos.

Finalizados estos procesos se realizará una asignación de capacidad marco a los candidatos que resulten adjudicatarios antes del 31 de marzo de 2021. A partir de esa fecha se procederá a la coordinación de los diferentes acuerdos marco, de conformidad con el Reglamento UE 2016/545, fase en la cual se procurará atender las solicitudes de surcos adicionales, en función de la capacidad marco remanente que pudiera existir y con la supervisión de la CNMC. Esta fase deberá concluir como máximo en 3 meses

E. MODO DE PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD

El envío de la documentación se realizará por medios telemáticos a la sede electrónica de Adif: <http://sede.adif.gob.es>

Las propuestas se presentarán redactadas en idioma español o, en su caso, acompañadas de traducción jurada, (primando esta última en caso de duda o discrepancia). El incumplimiento de este requisito comportará la desestimación de la propuesta presentada por el candidato.

Para todos los actos de comunicación, el administrador de infraestructuras ferroviarias se comunicará con los candidatos a través de la sede electrónica. Asimismo, los candidatos deberán comunicarse con el administrador de infraestructuras ferroviarias a través de la Sede electrónica de Adif.

Las personas que comparezcan, o firmen proposiciones en nombre de otro, presentaran poder bastante al efecto, y fotocopia legitimada notarialmente de su D.N.I. o del que, en su caso, le sustituya reglamentariamente. El poder deberá figurar inscrito en el Registro Mercantil. Si se trata de un poder para acto concreto, no será necesaria la inscripción en el Registro Mercantil.

Todos los documentos que se presenten deberán ser originales o tener la consideración de auténticos, según la legislación vigente.

En el supuesto de que haya discrepancia entre la información contenida en los distintos documentos, prevalecerá, en todo caso, la información contenida en el Plan de Operaciones y en el Excel adjuntado con la solicitud.

Los candidatos podrán designar como confidenciales alguno o algunos de los documentos aportados. Esta circunstancia deberá reflejarse claramente (sobreimpresa con marca de agua, en el encabezamiento o al margen de cada folio) en el propio documento designado como tal. La confidencialidad no podrá extenderse a todo el contenido de la solicitud del adjudicatario. Únicamente podrá extenderse a documentos que tengan una difusión restringida y, en ningún caso, a documentos que sean públicamente accesibles ni a las partes esenciales de la solicitud, respetándose en todo caso lo dispuesto en el Reglamento UE 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos, y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, así como su normativa complementaria y tras proceder a la apertura de las solicitudes, se respetará en todo momento la confidencialidad de los solicitantes, asegurando la custodia de la documentación.

En el supuesto de que la solicitud no reúna los requisitos que señala el artículo 66 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se requerirá al candidato para que, en un plazo de 10 días, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, dictándose la correspondiente resolución al efecto.

F. DURACIÓN DEL ACUERDO MARCO

El plazo de duración del acuerdo marco para cada candidato se computará desde la fecha de su firma, hasta la finalización del plazo establecido para cada candidato en el propio acuerdo. No obstante, el candidato podrá solicitar que el uso efectivo de la capacidad marco adjudicada dé inicio en un momento posterior, no superior a cinco años desde la fecha de solicitud. En tales supuestos, el periodo de capacidad reservada se computará desde el inicio del uso efectivo de dicha capacidad.

El administrador de infraestructuras no rechazará esa solicitud cuando el plazo necesario para asumir el servicio esté justificado por alguna de las causas que se indican en el artículo 6.3 del Reglamento de Ejecución UE 2016/545.

Los candidatos podrán solicitar la renovación del acuerdo marco y el administrador de infraestructuras podrá atender dicha solicitud, siempre que el candidato haya cumplido con los compromisos adquiridos a la firma del acuerdo marco, se justifique la existencia de inversiones de su plan inicial de negocio pendientes de amortizar y, si se comprometió en su solicitud de capacidad marco, haya implantado un plan de reducción de la huella de carbono desde el inicio del acuerdo marco cuyos resultados, a su finalización, puedan ser verificados por una entidad independiente debidamente acreditada.

En todos los casos anteriores, de conformidad con los artículos 38.6 de la Ley del Sector Ferroviario y 13.3 de la Orden FOM/897/2005, los acuerdos de capacidad marco que el administrador de infraestructuras haya podido alcanzar con los candidatos, serán comunicados en el plazo de 10 días a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para su análisis y, en su caso, aprobación. Una vez aprobado, se procederá a la firma en sus estrictos términos, no pudiendo realizarse modificaciones adicionales.



4.5 CAPACIDAD PARA EL MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED TITULARIDAD DE ADIF – ALTA VELOCIDAD

El administrador de infraestructuras ferroviarias tiene encomendada una labor continua de conservación e inversión en las líneas que gestiona, ya sea mediante labores de mantenimiento de las infraestructuras en servicio, o bien llevando a cabo obras de mejora y ampliación de su red.

La realización de estos trabajos puede conllevar restricciones inevitables en el tráfico. Cuando el tráfico ferroviario tenga irremediablemente que verse afectado por dichas obras, el administrador de infraestructuras ferroviarias procurará producir las menores perturbaciones posibles y promoverán mejoras en la infraestructura que redundarán en un mejor servicio por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias.

En lo que concierne a las restricciones temporales de capacidad de las líneas ferroviarias, por razones tales como los trabajos de infraestructura, que den lugar a una cancelación, un reencaminamiento o una sustitución por otros modos de transporte los administradores de Infraestructuras afectados lo comunicarán en la medida en que se conozcan. En el caso de que el impacto en la capacidad sea significativo se establecerán reuniones para debatir las obras, los horarios de los trenes afectados, e incluso las rutas alternativas.

Entre la información que se facilitará por el AI (administrador de infraestructura) sobre las restricciones temporales de capacidad estará el día previsto, la duración de la restricción, el período del día, el tramo de línea afectado, si se realizarán o no desviaciones de tráfico por rutas alternativas, etc.

Esta información se enviará por el AI (administrador de infraestructura) a los candidatos que realicen tráfico por la línea o líneas afectadas por la restricción temporal de capacidad.

/ Comisiones TOC

La programación de actuaciones en la infraestructura se canalizará a través de las Comisiones TOC, compuestas por los responsables designados por la Dirección General de Conservación y Mantenimiento, Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad y Dirección General de Construcción, y, como invitadas, las EE.FF. con Capacidad adjudicada. En dichas Comisiones las EE.FF. son puntualmente informadas de los trabajos a realizar, atendiendo en la medida de lo posible sus sugerencias en la programación. El Acta de las sesiones TOC donde se analizan y acuerdan estas restricciones en la Capacidad se remite a todas y cada una de las EE.FF. que participan en ellas.

Existe una Comisión Central y otras Comisiones Territoriales. En cada sesión, las Comisiones Territoriales serán las encargadas de realizar los estudios preparatorios para que la Comisión Central adopte los acuerdos definitivos. Las comisiones TOC podrán ser ordinarias o extraordinarias. Se comunicarán a las EE. FF. y Candidatos las decisiones adoptadas en las mismas y se dará traslado de cualesquiera cuestiones planteadas por éstos para su análisis y resolución.

Las Comisiones TOC determinan en la sesión ordinaria anual los tiempos permanentes por obras que es necesario contemplar en los surcos de los trenes para el Horario de Servicio del año siguiente. También programan en sesión ordinaria los trabajos en infraestructuras que afecten de modo permanente a la circulación de trenes. En particular, las sesiones ordinarias establecen o revisan los periodos y condiciones de las Bandas de Mantenimiento. Se consideran permanentes aquellos trabajos relevantes o limitaciones de velocidad que tengan una repercusión continuada de tres meses, o bien de menor duración, cuando las consecuencias en el tráfico sean significativas. Las programaciones se establecerán hasta el final del Horario de Servicio, levantándose acta de las sesiones de cada Comisión.

Los acuerdos serán dados a conocer a los Candidatos antes de la fecha en que se cumpla el plazo oficial de presentación de solicitudes de capacidad para el Horario de Servicio.

Para los casos en que se vayan a producir, a lo largo del Horario de Servicio, variaciones importantes respecto de las previsiones realizadas en la sesión ordinaria anual, está previsto celebrar sesiones ordinarias de ajuste en los meses de enero, julio y octubre. Podrán convocarse además sesiones extraordinarias cuando, por motivos excepcionales, sea necesario acordar trabajos fuera de las sesiones ordinarias.



El GC considerará en el proceso de asignación de surcos las reservas de capacidad que se deriven de los trabajos programados en las Comisiones TOC. Los Candidatos deberán asumir en sus trenes las repercusiones que se deriven (incremento de los tiempos de viaje, reducción de capacidad, etc.) cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias comunique las mismas con la antelación necesaria, para lo cual se fija un plazo mínimo de dos meses. El responsable de explotación del administrador de infraestructuras ferroviarias podrá autorizar, por motivos extraordinarios, la aplicación de medidas o plazos diferentes, sin derecho a compensaciones por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Bandas de Mantenimiento

Las Bandas de Mantenimiento consisten en una reserva de capacidad del administrador de infraestructuras ferroviarias para las labores de mantenimiento ordinario de la infraestructura y sus instalaciones.

Se programarán entre tres y cinco horas por día en cada línea, en función de sus características y equipamiento. En vía doble, se procurará dejar paso por una de las dos vías, excepto que el administrador de infraestructuras ferroviarias disponga otra medida, atendiendo a razones técnicas. Por lo tanto, la capacidad de la línea se restringe en período de Banda de Mantenimiento cuando únicamente se asegure la circulación por una vía.

En el Manual de Capacidades figurarán los intervalos previstos para las Bandas de Mantenimiento.

/ Obras Extraordinarias

Quando se precise realizar una obra durante un periodo prolongado en un intervalo de obras distinto al de la Banda de Mantenimiento, se dejará constancia de cuál es el intervalo extraordinario de obras y cuál es el intervalo normal de mantenimiento. Estos periodos serán programados por las Comisiones TOC.

Aquellos trabajos extraordinarios puntuales y de poca relevancia podrán ser acordados directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias con las EE. FF. y Candidatos afectados, con la antelación que se estime necesaria.



4.6 CONTROL DEL USO DE LOS SURCOS

Las EE. FF. y Candidatos tienen la obligación de utilizar la capacidad obtenida en las condiciones en que les fue asignada. En el caso de infraestructuras congestionadas, el no uso injustificado de los surcos asignados puede ser causa de infracción grave, en caso de que sea imputable a la EF. (Art. 107 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario).

El GC realizará mensualmente un análisis del nivel de utilización de los surcos asignados. Sin perjuicio de las acciones contempladas en la LSF y que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda emprender en aquellos casos que supongan un quebranto importante para un uso eficaz de la infraestructura, el GC propondrá a las EE. FF. y Candidatos la supresión o modificación de los surcos cuando detecte la falta de utilización sistemática, especialmente en el caso de líneas congestionadas.

Quando el porcentaje de uso esté por debajo de, un 80 % en líneas congestionadas y 50 % en el resto, en un período continuado de un mes, el GC también podrá modificar la asignación de capacidad, sin restricciones de horario, comunicando por escrito dicha circunstancia y justificando de manera razonada las causas de la decisión adoptada. Se establece un periodo de alegaciones de 10 días a favor de la EF o Candidato.



4.7 TRANSPORTES EXCEPCIONALES Y MERCANCÍAS PELIGROSAS

4.7.1. Transportes Excepcionales

Son transportes excepcionales (TE) aquellos que por sus dimensiones, peso o distribución y acondicionamiento de la carga, solo puedan admitirse en unas condiciones técnicas y operativas. Precisan de un estudio de viabilidad en el que se tendrá en cuenta, además, las posibilidades físicas de la red y el impacto de esta circulación sobre las líneas por las que ha de circular.

Para la circulación de un transporte excepcional se requiere de una autorización específica del administrador de infraestructuras ferroviarias donde se recojan sus particulares condiciones de aceptación y realización del transporte y se regulen las prescripciones de circulación que correspondan.

La Consigna sobre tratamiento de los transportes excepcionales y los fallos de cargamento en ruta, especifica los transportes que, en el ámbito de la RFIG administrada por Adif y ADIF - Alta Velocidad, tienen consideración de excepcional, así como el procedimiento que regula su tramitación.

En virtud del mismo, las EE. FF. que deseen realizar un Transporte Excepcional deberán dirigirse a la Dirección de Seguridad en la Circulación del administrador de infraestructuras ferroviarias, para que, a través del Grupo de Transportes Excepcionales (en adelante GTE) que preside, integrado por la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación y las áreas técnicas de Adif afectadas, y una vez realizado el estudio técnico pertinente, emita la correspondiente Autorización, si procede.

La Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación comunicará las posibles restricciones que se incluyan en la misma, así como las condiciones de transporte, a las Direcciones de Adif afectadas, a la Empresa Ferroviaria y demás organismos afectados.

Si en un transporte intervienen dos o más Redes, la consideración de Transporte excepcional y su gestión se regirá por lo determinado en la normativa internacional en vigor (Ficha UIC 502-1).

Ver también apartado 2.5 de este documento. Para más información, consultar con la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (Directorio de Adif apartado 1.8)

4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas

Las EE. FF. y los Candidatos deberán indicar en sus solicitudes de Adjudicación de Capacidad que ésta va a emplearse para el transporte de materias peligrosas, además de solicitar las paradas que fueran necesarias para la realización de su intervención, para que sea contemplado adecuadamente en el proceso de programación, de acuerdo con el Art. 47.5 del RSF.

Cuando se trate de agregar material que transporte MM. PP. a trenes que no lo tienen contemplado en su plan de transporte, es obligatorio solicitar la autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias previamente a su expedición.

En cuanto a la admisión del tren a vía regulada, las EE. FF. tienen que informar de los datos reales de los vagones que transportan Mercancías Peligrosas, el número de orden que ocupan en la composición del tren, el tipo de mercancías que se transportan, el nº ONU, denominación de las mismas, cantidad, origen y destino de las mismas, según lo indicado en el 1.4.3.6. del RID.

Las EE. FF. y los Candidatos deberán garantizar el cumplimiento de todas las prescripciones y normas que rigen dichos transportes, para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras.



4.8 PERTURBACIONES Y CONTROL DEL TRÁFICO

El control del tráfico será realizado por el administrador de infraestructuras ferroviarias con el objetivo de que la circulación real de trenes se ajuste al máximo a las capacidades asignadas.

Para llevar a cabo con eficacia esta labor, las EE. FF. estarán obligadas a facilitar al administrador de infraestructuras ferroviarias toda la información que se les requiera, en tiempo y forma oportunos, previamente a la salida del tren y durante su recorrido. Si las características técnicas del tren no coincidiesen con las que figuraban en la solicitud para la que se obtuvo capacidad, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá adoptar las medidas de desregularización oportunas e incluso impedir su circulación.

En particular, se establecerá entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y las EE. FF. un acuerdo de tráfico donde se designarán las personas o entes autorizados capaces de tomar rápidamente decisiones operativas, en particular con respecto a las operaciones y las interrupciones de tráfico.

4.8.1. Criterios para el Control del Tráfico

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios. Dado que su objetivo primordial es garantizar la máxima puntualidad de acuerdo con la capacidad asignada, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá aplicar, cuando lo estime oportuno, los siguientes criterios de regulación:

- ♦ Preferencia de los trenes que hayan obtenido capacidad frente a los trenes que no hayan reservado capacidad.
- ♦ Preferencia de los trenes que circulan en su surco frente a aquellos que circulan retrasados, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos a la malla (contaminación de la malla).
- ♦ Preferencia en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia. En este caso, se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad, como establece el Art. 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

4.8.2. Normas Aplicables para el Control del Tráfico

La puntualidad no es responsabilidad exclusiva del administrador de infraestructuras ferroviarias. Las EE. FF. tienen un papel muy importante que desempeñar para conseguir que los trenes (propios o de otras EE. FF.) circulen sin retraso. Por ese motivo, el administrador de infraestructuras ferroviarias promoverá la suscripción de convenios de calidad concertada con las distintas EE. FF., en los que se podrán establecer objetivos de calidad del servicio y compromisos de actuaciones para la consecución de los mismos.

De acuerdo con el Art. 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Art. 8 del Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el RD 810/2007, de 22 de junio, cuando se produzca una perturbación en el tráfico ferroviario debida a un fallo técnico, un accidente o cualquier otra incidencia, el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá adoptar todas las medidas oportunas para restablecer la situación normal.

La entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad junto con Adif, dispone de un "Plan de Contingencias" que cuenta con la aprobación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El Plan de Contingencias es el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual, cuya finalidad es la de permitir el funcionamiento de ésta, aun cuando alguna de sus funciones o instalaciones deje de hacerlo por culpa de algún incidente tanto interno como ajeno a la organización, y cuya misión es crear un plan general de actuación para ordenar y resolver cualquier contingencia que perturbe el normal desarrollo del tráfico ferroviario, desde los planos preventivo, predictivo y correctivo. Contiene, entre otros, el marco general de actuación, los criterios de la prioridad en la regulación del tráfico en caso de contingencias, las actuaciones recomendadas, los planes de aviso a los órganos del administrador de infraestructuras y los organismos de las Administraciones Públicas, los mapas de riesgo, junto a otros planes y protocolos que complementan y desarrollan a dicho Plan de Contingencias.

Las EE. FF. están obligadas para completar su Certificado de Seguridad, de acuerdo con lo exigido en el Anexo II del RD 810/2007, a establecer un Plan de Contingencias acordado con el administrador de infraestructuras ferroviarias. Para más información sobre este asunto, consultar el Directorio, apartado 1.8.

En virtud del punto 7 del Anexo VII de la Decisión Delegada 2017/2075, En el caso de los trenes que crucen de una red a otra cuya llegada vaya a producirse con un retraso previsible de no más de diez horas, y, desde el 14 de diciembre de 2019, de dieciocho horas, el administrador de infraestructuras de la otra red no considerará cancelado el surco ferroviario ni pedirá que se solicite otro surco ferroviario, incluso si decide asignar un surco ferroviario diferente, a menos que el candidato comunique al administrador de infraestructuras que el tren no cruzará a la otra red

En caso de urgencia, y cuando sea absolutamente necesario, debido a una inutilización temporal de la infraestructura, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá, sin previo aviso, suprimir, desviar o modificar los surcos durante el tiempo necesario hasta restablecer la normalidad del sistema y realizar con carácter urgente las reparaciones oportunas, e informar lo antes posible a las EE. FF. y a los Candidatos a los efectos que considere oportunos. En tal caso, ni los Candidatos ni las EE. FF. tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna, de acuerdo con el Art. 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

De conformidad con el Art. 37 LSF las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que aquél estime apropiados y a prestarle la colaboración que les sea requerida. En todo caso, tanto el administrador de infraestructuras ferroviarias como las EE. FF. actuarán en coordinación y colaboración mutuas, para asegurar el servicio y la atención a los clientes de la manera más eficaz posible.





4.9 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO GESTIONADAS O EXPLOTADAS POR ADIF

La adjudicación de capacidad en las instalaciones de servicio es la asignación, por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias, de capacidad sobre una instalación de servicio previamente ofertada en el catálogo que se encuentra disponible en la Web de ADIF-Alta Velocidad como anexo a esta DR.

Las solicitudes de adjudicación de capacidad en instalaciones de servicio se realizarán mediante la aplicación SYACIS, conforme a criterios transparentes y no discriminatorios.

A tal fin, existe un proceso reglado, de aplicación en el ámbito de las instalaciones de servicio gestionadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias que se encuentren en las estaciones de transporte de viajeros, en las terminales de transporte de mercancías y en cualquier otra instalación que se determine por los administradores de infraestructuras fuera de los ámbitos especificados anteriormente.

Las empresas ferroviarias y candidatos, titulares de material rodante, agentes de transporte, cargadores y operadores de transporte, realizarán sus solicitudes y, una vez adjudicada, tendrán derecho a la utilización de la misma en las condiciones indicadas en las fichas descriptivas de las instalaciones de servicio. Dicho proceso se aplicará a las solicitudes de adjudicación de capacidad que se realicen para uso de:

Tipo de Instalación	Canon	Tipo de Clientes
Vías con andén para estacionamiento de trenes para realizar otras operaciones.	C2	Empresas ferroviarias
Vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, lavado y limpieza, de suministro de combustible.	D	Empresas ferroviarias y titulares de material rodante
Puntos de carga para mercancías.	E	Empresas ferroviarias, titulares de material rodante ferroviario, agentes de transporte, cargadores y operadores de transporte combinado

La relación de vías ofertadas en las instalaciones de servicio titularidad de ADIF- Alta Velocidad se publican en el Catálogo de Oferta de Capacidad en las Instalaciones de Servicio de esta DR y en la Web: www.adifaltavelocidad.es Los usuarios autorizados también podrán acceder a esta información a través de la aplicación SYACIS.

En el catálogo y en la aplicación SYACIS se especifican la tipología de las instalaciones de servicio, sus características y equipamiento.

Excepcionalmente podrá solicitarse capacidad de uso de instalaciones no recogidas en el citado catálogo, no estando obligado el Gestor de la Instalación de Servicio, GIS, a su asignación. El GIS está facultado para ajustar la capacidad de una instalación al objeto de realizar operaciones de mantenimiento programado, reposición o ampliación de los activos vinculados a la misma.

Cualquier modificación en estas instalaciones será comunicada a los clientes de la misma, incluida en la aplicación SYACIS y publicada en las correspondientes actualizaciones de la Declaración sobre la Red.

4.9.1. Tipos de Solicitudes

Las solicitudes de asignación de capacidad, que se cursarán a través de la aplicación SYACIS, se sustentarán en una necesidad del cliente y en la viabilidad técnica de la instalación. Estas solicitudes podrán estar vinculadas a trenes de su Plan de Transporte, o no vinculadas cuando no pueda definir una relación específica de trenes de su Plan de Transporte, pero conozca la necesidad de utilización de la instalación de servicio de manera regular.

Los administradores de infraestructuras de las instalaciones de servicio y los Candidatos podrán celebrar acuerdos de larga duración (más de 4 años) con el objeto de reservar capacidad en una instalación de servicio, siempre que se deriven de un acuerdo marco, celebrado al amparo del Art. 38.3 de la LSF, sobre reserva de capacidad en la infraestructura lineal (surco). Dichos acuerdos tendrán las mismas características que el acuerdo marco sobre reserva de capacidad en la infraestructura lineal que lo origina y que se recogen en los Arts. 38.4 y 38.5 de la LSF.

Al solicitar capacidad, los clientes pueden optar por los siguientes tipos:

A. Con Reserva de Capacidad

/ A.1. Para Periodos de Uso Continuo

Reserva de capacidad para aquellos casos en los que el cliente demande, durante las 24 horas del día, un uso igual o superior a 30 días naturales y hasta un máximo de 4 años.

/ A.2. Para Periodos de Uso Puntual

Reserva de capacidad para aquellos casos en los que el cliente demande un uso por horas o día completo (desde las 00:00 horas hasta las 24:00 horas), de la instalación, por un periodo entre dos fechas, para días sucesivos, discontinuos o cadenciados.

Estas solicitudes deberán ir vinculadas a un tren.

B. Sin Reserva de Capacidad

/ B.1. Para Periodos de Uso Puntual

Solicitud de capacidad para aquellos casos en los que el cliente demande un uso puntual, bien sea por día completo de la instalación (desde las 00:00 horas hasta las 24:00 horas), o bien por horas.

Excepcionalmente, el cliente podrá demandar un uso puntual inmediato por horas, sin posibilidad de conocer con precisión la instalación de servicio (vía concreta) ni el tiempo de utilización.

Estas solicitudes deberán ir vinculadas a un tren sin marcha determinada.

4.9.2. Calendario de Asignación

Las solicitudes formuladas al Gestor de Instalación de Servicio (GIS), a través de la aplicación SYACIS, deberán ser presentadas en los siguientes plazos:

Para solicitudes tipo A: Con Reserva de Capacidad

El GIS pondrá a disposición de los clientes, cada 2 meses, la oferta de instalaciones de servicio disponibles para que se puedan realizar este tipo de solicitudes.

Para dar respuesta a aquellas solicitudes presentadas fuera de plazo de recepción y que sean consecuencia de una alteración sustancial de los esquemas de explotación del cliente, el GIS evaluará el alcance de sus necesidades, comunicándole en tiempo oportuno una asignación provisional de capacidad que, en todo caso, deberá volver a solicitar en el siguiente periodo de asignación.

Para solicitudes tipo B: Sin Reserva de Capacidad

Estas solicitudes deben realizarse con una antelación mínima de siete días naturales.

Por razones excepcionales y justificadas los clientes podrán solicitar capacidad para una instalación de servicio con menos de siete días naturales de antelación. Dicho tipo de solicitudes únicamente se podrán presentar de Lunes a Viernes, antes de las 12 horas del día anterior a la salida del tren, debiendo identificar en la misma el tren al que se encuentra vinculada dicha solicitud. La respuesta será notificada antes de las 18 horas del mismo día.

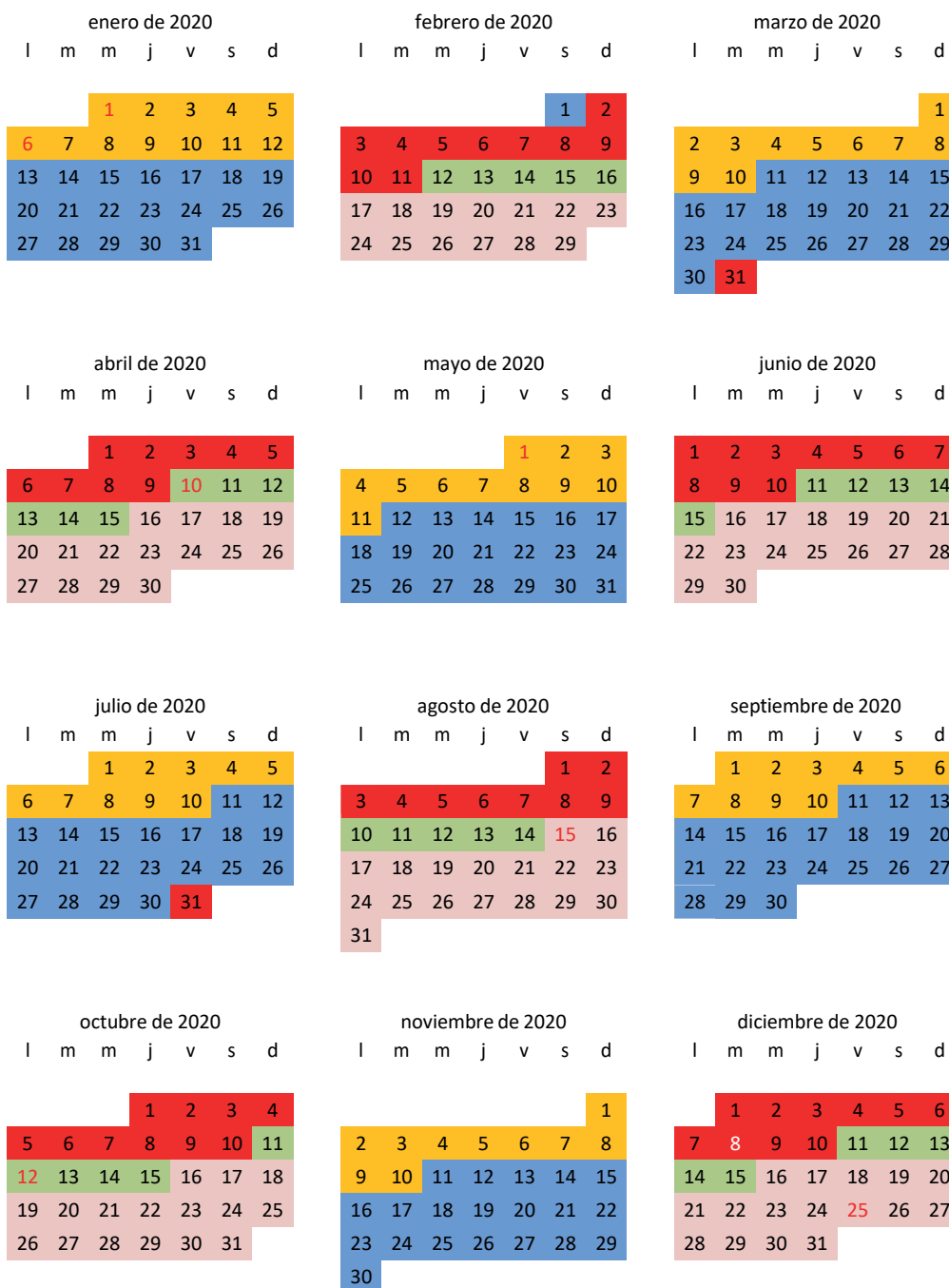


En caso de necesidades puntuales inmediatas que se genere con menos de un día de antelación, el GIS tramitará una eventual asignación provisional de capacidad conforme a la capacidad residual existente, permitiendo al cliente formalizar ajustes posteriores en función de la capacidad de instalación realmente utilizada (vía y tiempo). Finalmente, el GIS verificará dichos ajustes conforme al uso efectivo verificado, validándolos o modificándolos, y comunicará al cliente la asignación definitiva de capacidad.

Estas solicitudes deberán ir vinculadas al surco inmediato / especial que vaya a generar la ocupación en la instalación de servicio, quedando el GIS exento del compromiso que garantice la adjudicación de capacidad en la instalación.

En el caso de suministro de combustible en puntos fijos y móviles, la asignación de capacidad está implícita en la prestación del servicio de suministro y no requiere de solicitud de adjudicación de capacidad.

A continuación, se detalla el calendario para la asignación de capacidad del año 2020.



- **Recepción de solicitudes**
- **Asignación provisional**
- **Alegaciones**
- **Comunicación de capacidad**
- **Actualización de capacidad**

4.9.3. Fases del Proceso

El GIS analizará las solicitudes de los clientes, optimizando los tiempos de respuesta y la capacidad de la instalación.

El proceso de asignación de capacidades se subdivide en las siguientes fases:

4.9.3.1. Fase de Solicitud y Estudio de Capacidad

El cliente realizará las solicitudes de capacidad a través de la aplicación SYACIS, mediante las autorizaciones otorgadas al efecto. Excepcionalmente, en aquellos casos en que no se disponga de conexión informática, se podrán remitir las solicitudes por cualquier otro medio escrito que garantice su recepción y registro.

La formalización de una solicitud de capacidad supone la aceptación de las condiciones de las instalaciones de servicio.

Las solicitudes recibidas se registran por fecha y hora de entrada.

Con carácter previo a la solicitud oficial, el cliente podrá realizar consultas al GIS sobre capacidad disponible mediante medios telemáticos.

Por parte del GIS se realizará el estudio de las solicitudes recibidas y se procederá a la adjudicación conforme a los siguientes criterios.

- a) Si hubiere capacidad disponible para todos los candidatos, se les adjudicará.
- b) Si existiera coincidencia de solicitudes de capacidad en un mismo periodo de uso y para una misma instalación de servicio, la adjudicación se atenderá buscando el máximo aprovechamiento de la instalación y sus características técnicas, teniendo en cuenta, por orden descendente de prioridad, los siguientes Criterios de asignación:
 - 1. Tipología del servicio de transporte.** El uso diferenciado de las instalaciones conforme a los distintos tipos de servicios de transporte, ya sean de viajeros de larga distancia, viajeros de cercanías y media distancia o mercancías.
 - 2. Duración del uso.** Se dará prioridad a las solicitudes que favorezcan el uso continuado de las instalaciones de servicio:
 - ◆ Las solicitudes de tipo A1 sobre las A2, y dentro de las A1, las de mayor periodo de uso.
 - ◆ Para las A2, aquellas de mayor aprovechamiento del periodo solicitado entre dos fechas, teniendo en cuenta la relación entre el número de días solicitados y el total de días que comprende el periodo.
 - 3. Funcionalidad.** La compatibilidad del uso solicitado con la funcionalidad de la instalación (formación y maniobras, apartado, mantenimiento, ...) y su equipamiento.
 - 4. Orden de solicitud.** En caso de igualdad en los criterios anteriores se asignará conforme al orden de entrada de la petición.

4.9.3.2. Fase de Coordinación y Propuesta de Asignación Provisional

La fase de coordinación ha sido concebida para resolver los conflictos que puedan surgir en las solicitudes y adjudicaciones de capacidad.

Cuando no se sea posible atender inicialmente las solicitudes, el GIS ofrecerá alternativas sobre la capacidad disponible, para buscar una solución coordinada con el cliente para resolver los conflictos que puedan surgir entre las solicitudes y asignaciones de capacidad, siempre y cuando sea técnicamente viable.

Finalizado el proceso de coordinación, el GIS comunicará la propuesta de asignación provisional de capacidad a los clientes, y éstos deberán aceptar o rehusar en el plazo estipulado mediante la aplicación SYACIS. Pasado el plazo establecido sin recibir la aceptación por parte del cliente de la propuesta provisional de capacidad, el GIS podrá disponer libremente de la misma.

Para ampliar información ver el [Anexo K](#) Procedimientos de Resolución de Conflictos.

4.9.3.3. Fase de Alegaciones

Durante esta fase los clientes podrán realizar alegaciones a la propuesta de asignación provisional de capacidad que haya comunicado el GIS. Aquellas solicitudes que no haya sido posible atender, una vez analizadas las alegaciones, serán comunicadas motivadamente.

Para ampliar información ver el [Anexo K](#) Procedimientos de Resolución de Conflictos.

4.9.3.4. Fase de Comunicación de Asignación Definitiva de Capacidad

Finalmente, el GIS comunicará la asignación definitiva de capacidad, a través de la aplicación SYACIS.

El GIS publicará la capacidad aceptada, lo que no supondrá en ningún caso la vulneración del principio de confidencialidad.

4.9.4. Medidas Especiales en Caso de Perturbaciones del Tráfico Ferroviario

Si durante el proceso de transporte fuese necesario segregar o apartar material, por motivos de incidencias sobrevenidas, para evitar afecciones al tráfico ferroviario, el área de tráfico del administrador de infraestructuras ferroviarias podrá asignar capacidad de forma excepcional, estando obligado el cliente a regularizar esta adjudicación en la aplicación SYACIS a la mayor brevedad posible.

4.9.5. Supervisión y Control del Uso Real de la Capacidad Asignada

Los clientes tienen la obligación de utilizar la capacidad asignada en las instalaciones de servicio de acuerdo con las condiciones de uso aceptadas y haciendo un aprovechamiento óptimo de las mismas.

El no uso injustificado o la falta de uso sistemático, imputable al cliente, de una instalación de servicio, que suponga un quebranto importante para su aprovechamiento eficaz, podrá ser causa de una modificación o supresión de la capacidad asignada por parte del GIS.

El GIS podrá realizar los análisis de nivel de utilización y aprovechamiento de las instalaciones de servicio que considere oportunos, con la información aportada por los clientes o con la que disponga el GIS.

4.9.6. Cancelación de la Asignación de Capacidad

Los clientes podrán solicitar la cancelación de la capacidad asignada en las instalaciones de servicio sujetas a los cánones modalidad D y E. Las solicitudes de cancelación se presentarán por medios telemáticos al GIS. Una vez analizada la solicitud, el administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará al cliente solicitante la resolución adoptada en los términos y condiciones recogidos en el Art. 98.4 de la LSF:

Para instalaciones con reserva de capacidad para un periodo de uso continuado, o bien para un periodo puntual por horas o días completos, las cancelaciones deberán realizarse con una antelación mínima de 30 días naturales y:

- ♦ Si no se ha utilizado el 50% del periodo adjudicado deberán abonar un importe mínimo equivalente al 50% del importe total del canon.
- ♦ Si se ha utilizado más del 50% del periodo adjudicado no tendrán penalización alguna.

Para aquellas instalaciones sin capacidad reservada que hayan sido solicitadas para un periodo de uso puntual por un día completo o por horas:

- ♦ Las cancelaciones realizadas con una antelación mayor de 24 horas al uso de la instalación no tendrán penalización alguna.
- ♦ Las cancelaciones realizadas con una antelación inferior a 24 horas al uso de la instalación abonarán el cien por cien del canon.

4.9.7. Mantenimiento y Causas Excepcionales

Cuando se precise realizar trabajos de mantenimiento en las instalaciones de servicio, el GIS podrá modificar de manera temporal la capacidad asignada, previa comunicación con 30 días de antelación a los clientes afectados.

Cuando por causas excepcionales y debidamente justificadas, alguna instalación de servicio haya quedado temporalmente inutilizable, el GIS se reserva el derecho a la modificación parcial o a la cancelación de la capacidad asignada, que será comunicada al cliente junto con las alternativas que pudiera ofertar, derivadas de esta circunstancia. Los clientes afectados no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna.





4.10 ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS PARA LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS CON ENTREGA DE VÍA BLOQUEADA

ADIF- Alta Velocidad no dispone de capacidad específica para la realización de pruebas en líneas con **Entrega de Vía Bloqueada (EVB)**, por lo que, al objeto de facilitar su realización, autoriza la utilización de algunas franjas de la banda reservada para las tareas de mantenimiento de las diferentes líneas, generalmente en las ventanas horarias de 00:00 h. a 05:00 h. en las madrugadas de sábado a domingo y de domingo a lunes, únicos días en que, en general, disminuye el mantenimiento programado, si bien pueden realizarse tareas de mantenimiento no programado, como consecuencia de incidencias, auscultación de vía, trabajos extraordinarios, etc.

Por tanto, esta capacidad se encuentra reservada por ADIF- Alta Velocidad para tareas de mantenimiento, tareas que siempre serán prioritarias sobre la realización de pruebas, aun cuando pudieran éstas encontrarse programadas.

No obstante lo anterior, ADIF- Alta Velocidad asignará franjas horarias para la realización de pruebas de material rodante en la RFIG de su titularidad, en explotación comercial, conforme a criterios transparentes y no discriminatorios.

4.10.1 Ámbito de Aplicación y Alcance

Será de aplicación, con carácter general, a todas aquellas pruebas que requieran para su realización la EVB, requisito que se determinará en la Consigna que regulará las pruebas.

Concretamente a las solicitudes de asignación de franjas horarias con entrega de vía bloqueada para los siguientes tipos de pruebas:

Tipo de Pruebas
Pruebas de prototipos de material motor/remolcado
Pruebas de validación de modificaciones del tren
Pruebas tipo/serie homologación de material motor/remolcado
Pruebas de cobertura y calidad de servicio para la red GSM-R
Pruebas de homologación/validación de equipos embarcados ERTMS, ASFA Digital, etc
Pruebas de otros equipos embarcados

Las empresas ferroviarias, con carácter previo a la realización de las pruebas y uso de las franjas horarias necesarias, deberán disponer de la documentación técnica emitida por los organismos responsables, AESF, Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, etc. preceptivos para la circulación del vehículo con entrega de vía bloqueada.

ADIF- Alta Velocidad publicarán la capacidad teórica disponible para la realización de pruebas en cada línea con EVB.

Excepcionalmente, podrá solicitarse en líneas en las que no se haya publicado capacidad teórica disponible, no estando obligado Adif Alta Velocidad a su asignación.

4.10.2 Descripción del Proceso

Tipos de Solicitudes

Las solicitudes de asignación de franjas horarias para pruebas se sustentarán en una necesidad del cliente y en la viabilidad técnica de la vía, así como en su disponibilidad espacio-temporal. El no uso de la capacidad para pruebas adjudicada podría alterar los criterios de asignación de capacidad en posteriores solicitudes.



A la hora de solicitar franjas horarias, los clientes pueden optar por los siguientes tipos:

A. Para periodos de uso continuado

En aquellos casos en los que el cliente demande periodos de más de 40 horas de uso de vía bloqueada.

B. Para periodos de uso Puntual

Para aquellos casos en los que el cliente demande un uso puntual, bien sea por noches completas, o bien por horas.

Calendario de Asignación

Dentro del proceso de asignación de capacidad, el cumplimiento de los calendarios programados es esencial para garantizar la calidad del producto y permitir planificar la logística de los distintos intervinientes en el proceso, así como posibilitar que el conjunto de clientes disponga de las horas necesarias para validar sus trenes.

Las solicitudes deberán ser presentadas conforme al calendario de asignación siguiente:

Para solicitudes tipo A- Para períodos de uso continuado

ADIF- Alta Velocidad pondrá a disposición de los clientes, mensualmente, la capacidad teórica disponible estimada con 2 meses de antelación y para los 3 meses siguientes, para que estas solicitudes puedan realizarse con 3 meses de antelación.

Con el fin de atender las demandas de los solicitantes las capacidades se ofrecerán sectorizadas por línea y la petición se realizará unitariamente para cada sector.

Mes de publicación se denominará **M** y se puede solicitar capacidad solo para el mes **M+2**.

La actualización de las franjas teóricas disponibles se publicará el día 1 de cada mes para el mes **M+2** y de referencia para los meses **M+3** y **M+4** para que los solicitantes tengan información anticipada con el fin de ir realizando sus planificaciones.

La asignación definitiva de las franjas horarias para pruebas deberá solicitarse a través de la aplicación **PIDAME** y concedida por la Subdirección de Circulación Alta Velocidad en su programación.

Plazos de aplicación para solicitudes tipo A del mes M+2

Recepción de solicitudes de franjas	1-10 del mes M
Asignación provisional de franjas	11-20 del mes M
Fase de coordinación	21-30 del mes M
Comunicación asignación de franjas	1-10 del mes M+1
Asignación definitiva de franjas introducción en PIDAME	11-20 del mes M+1
Publicación acta con franjas de pruebas para el mes M+2	21 del mes M+1
Fecha de actualización de las franjas horarias para pruebas	1 de cada mes para solicitud de capacidad del mes M+2

Ejemplo:

Publicación de capacidad teórica disponible el 1 de enero, mes **M**, para petición de pruebas en marzo, mes **M+2**. También se publica la capacidad teórica de abril y mayo como referencia, meses **M+3** y **M+4**.

Recepción de solicitudes de franjas horarias mes M+2	del 1 al 10 de enero
Asignación de las franjas	el 11 al 20 de enero
Fase de coordinación	del 21 al 30 de enero
Comunicación asignación de franjas horarias	del 1 al 10 de febrero
Introducción en PIDAME	del 11 al 20 de febrero
Publicación de acta de pruebas con franjas	21 de febrero

Para solicitudes tipo B-Para períodos de uso puntual

Para dar respuesta a aquellas solicitudes distintas de las indicadas en el apartado anterior y que sean consecuencia de una alteración sustancial de los esquemas de explotación del cliente o por razones excepcionales y justificadas, los clientes podrán solicitar capacidad directamente en la aplicación PIDAME en los plazos determinados, ADIF- Alta Velocidad evaluará el alcance de sus necesidades, comunicándoles en tiempo oportuno una eventual asignación provisional de capacidad.

Fases del proceso

En el proceso de asignación de franjas horarias para pruebas ADIF- Alta Velocidad debe garantizar los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

ADIF- Alta Velocidad analizará las solicitudes de los clientes, optimizando los tiempos de respuesta y las franjas horarias disponibles de las vías.

Fase de recepción de solicitudes de franjas horarias para pruebas y asignación provisional

El cliente realizará las solicitudes de pruebas en el modelo establecido al efecto que se adjunta a este documento, inicialmente en formato PDF, incluido en anexo C.

Modo de presentación de la solicitud

La solicitud se remitirá a la Subdirección de Circulación de Alta Velocidad utilizando las herramientas informáticas que el administrador de infraestructuras ferroviarias ponga a su disposición, o por cualquier otro medio que garantice su recepción.

El candidato que efectúa la solicitud declarará las personas debidamente acreditadas que lo representen a tales efectos, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, así como el domicilio social al que el administrador de infraestructuras ferroviarias enviará las notificaciones oportunas y, en su caso, presentará un documento que acredite su inscripción en el Registro Especial Ferroviario (Art. 61 LSF).

Análisis y clasificación de las solicitudes.

Las solicitudes recibidas se ordenarán conforme a la fecha y hora de su recepción.

ADIF- Alta Velocidad analizará las solicitudes recibidas, teniendo en cuenta los criterios de prioridad en la asignación, tratando de atender todas las peticiones de las empresas solicitantes.

Si hubiere franjas horarias disponibles para todos los clientes, se les adjudicará provisionalmente.

Cuando no se sea posible atender inicialmente las solicitudes por coincidencia de peticiones en un mismo periodo de tiempo y sector de vía, la asignación se atenderá buscando el máximo aprovechamiento de las vías y sus características técnicas, teniendo en cuenta para su asignación, por orden descendente de prioridad, los siguientes criterios:

Criterios de prioridad en la asignación

1. Pruebas necesarias para la obtención de las autorizaciones y certificados necesarios para el cumplimiento de los compromisos asumidos por las empresas ferroviarias que hayan sido adjudicatarias de capacidad marco.
2. Pruebas de compatibilidad como consecuencia de modificaciones de los sistemas de señalización que afecten a trenes homologados, que ya realizan servicio comercial en la RFIG (ASFA digital, nuevas versiones de ERTMS, etc.).
3. Pruebas de ampliación de Certificados de Seguridad vigentes para líneas de la RFIG.
4. Pruebas de obtención de Certificados de Seguridad para líneas de la RFIG.
5. Pruebas de componentes de interoperabilidad.
6. Pruebas de autorización de entrada en servicio de subsistemas de control/mando y señalización.
7. Pruebas de autorización de entrada en servicio de subsistemas de material rodante.
8. Pruebas de validación de modificaciones del tren.
9. Pruebas tipo/serie de homologación de material motor/remolcado.
10. Pruebas de prototipos de material motor/remolcado.

Fase de coordinación

Si durante el período previsto ADIF- Alta Velocidad comprobara que, una vez aplicados los criterios de asignación previstos anteriormente, existen solicitudes incompatibles entre sí, recurrirá a su coordinación para intentar satisfacerlas, aplicando para ello el proceso de coordinación que se establece en el artículo 8 de la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

En la coordinación de solicitudes, ADIF- Alta Velocidad resolverá los conflictos, pudiendo proponer a los candidatos asignaciones alternativas de franjas horarias de infraestructuras para pruebas que difieran de lo solicitado. Los solicitantes podrán aceptar o rechazar la propuesta en el plazo máximo de 5 días hábiles desde que se les notifique. No obstante, para que se lleve a cabo la propuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias, se necesita haber transmitido a todos los solicitantes implicados la asignación de las franjas horarias y de las fases de coordinación.

Fase de comunicación de las Franjas Horarias para pruebas e introducción de la asignación en PIDAME

ADIF- Alta Velocidad comunicará la asignación de las franjas horarias para pruebas a los solicitantes y éstos quedan obligados a formalizar las peticiones en la aplicación PIDAME. Los clientes comunicarán, a la mayor brevedad, cualquier renuncia de la asignación provisional de la franja horaria concedida.

Finalmente ADIF- Alta Velocidad elaborará el acta de pruebas en la que se determinan las mismas y la aceptación por parte de los solicitantes de los intervalos concedidos.

4.10.3 MANTENIMIENTO Y CAUSAS EXCEPCIONALES

Las franjas horarias para pruebas podrán suspenderse o modificarse, previa comunicación a los clientes afectados, para tareas de mantenimiento no programado o como consecuencia de incidencias, auscultación de vía, etc., sin que por parte del adjudicatario pueda reclamarse ningún tipo de responsabilidad o compensación económica a ADIF- Alta Velocidad.

Serán de exclusiva responsabilidad de los adjudicatarios cualquier daño que se cause, con motivo de la realización de las pruebas a la infraestructura ferroviaria, así como de los daños y perjuicios directos o indirectos que puedan ocasionarse tanto a ADIF- Alta Velocidad como a terceros.

4.10.4 TARIFAS

La asignación de franjas horarias para la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General para pruebas con Entrega de Vía Bloqueada se liquidará aplicando los cánones establecidos en la Ley 38/2015, del Sector ferroviario, a los trenes- kilómetro incluidos en la autorización que el administrador de infraestructuras ferroviarias emita para esa asignación.

La autorización de franjas horarias para pruebas con Entrega de Vía Bloqueada implica la adjudicación de capacidad de todos los kilómetros de la vía que se va a utilizar y de todos los kilómetros de la vía contigua e implica la circulación de todos los kilómetros autorizados, en la medida que la asignación de estas franjas horarias con EVB provoca la restricción a la utilización de esa línea por todos los demás terceros.

Los trenes - kilómetro a los que se aplicarán los cánones se determinarán conforme a las siguientes premisas:

- ♦ En función de la velocidad máxima de la línea en la que se van a desarrollar las pruebas, se determinará la distancia máxima, medida en Km., que podría recorrer un tren la franja horaria asignada.
- ♦ Como las pruebas se realizarán mediante la entrega de vía bloqueada, según las prescripciones de circulación que se determinen en la Consigna que se publique al efecto se requiere el bloqueo de la vía contigua, por lo que los trenes-kilómetro adjudicados se determinarán en función de la distancia que podría recorrerse, por ambas vías, en la franja horaria asignada, según las características de la línea en la que se van a desarrollar las pruebas.
- ♦ La determinación de los trenes - kilómetro circulados se realizará calculando la distancia que podría recorrer un tren en la franja horaria asignada, en función de las características de la línea en la que se van a realizar las pruebas.

La liquidación de los cánones se realizará aplicando a los trenes - kilómetro calculados de la forma descrita anteriormente, la tarifa unitaria vigente en cada momento.

Si una vez asignada la franja horaria para prueba con entrega de vía bloqueada la empresa ferroviaria no utiliza la totalidad del periodo horario asignado, por causas imputables a la empresa ferroviaria, se facturará la totalidad del canon correspondiente al periodo asignado.



Servicios de ADIF-Alta Velocidad

Capítulo 5

Declaración
sobre la red
2020

Servicios de ADIF–Alta Velocidad

Capítulo 5

Declaración
sobre la red
2020



5.1 INTRODUCCIÓN

Las EE. FF. y demás Candidatos tienen derecho a recibir de manera no discriminatoria el acceso a la infraestructura, incluido el acceso por vía férrea a las instalaciones y a los servicios que se prestan en ellas, así como el paquete de acceso mínimo.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Reglamento del Sector Ferroviario regulan la prestación de los Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares, determinando tanto el régimen que les resulta aplicable como los sujetos facultados para su prestación.

Los servicios que puede prestar el administrador de infraestructuras ferroviarias en su ámbito competencial son los siguientes:

- * Paquete de Acceso Mínimo
- * Servicios Básicos.
- * Servicios Complementarios.
- * Servicios Auxiliares.



5.2 PAQUETE DE ACCESO MÍNIMO

Las EE.FF. y demás Candidatos tendrán derecho a recibir en condiciones de igualdad el acceso a la infraestructura, concretamente, tendrán derecho a:

- * Tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- * Puesta a disposición de la capacidad concedida.
- * Utilización de la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de la red.
- * Control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria.
- * Utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.
- * Información sobre los servicios de circulación de trenes y eventuales retrasos.
- * Cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.



5.3 ACCESO Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES

El acceso y la prestación de servicios en las instalaciones se encuentran regulados por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

5.3.1. Acceso a Instalaciones de Servicio

Los administradores de infraestructuras ferroviarias y los restantes explotadores de las instalaciones de servicio facilitarán, de modo no discriminatorio, a todas las empresas ferroviarias y a los demás candidatos el acceso, incluido el acceso por vía férrea, a dichas instalaciones y a los servicios que se prestan en ellas.

El acceso a las instalaciones de servicio conllevará la pertinente solicitud de capacidad al explotador, que la asignará con arreglo a criterios transparentes y no discriminatorios. Para cada instalación de servicio solicitada y previamente al inicio de su utilización, el candidato deberá dar su conformidad a las condiciones de uso de la instalación, con objeto de preservar la explotación ordenada, eficiente y segura de las instalaciones.

Las solicitudes de las empresas ferroviarias y de los demás candidatos para acceder a las instalaciones de servicio y a los servicios prestados en ellas, deberán ser respondidas por los explotadores en el plazo máximo de 1 mes a contar desde el día hábil siguiente a la recepción de la solicitud por el explotador. La solicitud formulada debe ser completa y contener toda la documentación requerida por el explotador en el documento descriptivo de la instalación.

El plazo anterior resultará de aplicación para las solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio para la prestación de todos los servicios (básicos, complementarios y auxiliares).

En el caso de solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio vinculadas con un surco en la infraestructura ferroviaria "ad hoc", el plazo máximo de respuesta será de 5 días laborables desde su recepción.

Solo podrán ser denegadas las solicitudes si existen alternativas viables que permitan a las empresas ferroviarias explotar los servicios de transporte de viajeros o mercancías en los mismos itinerarios o en itinerarios alternativos en condiciones económicamente aceptables. No obstante, ello no implicará la obligación para el responsable de la instalación de servicio de hacer las inversiones en recursos o equipos que fueran precisas para atender a todas las solicitudes que se formulen.

La adjudicación de capacidad en las instalaciones de servicio se especifica en el apartado 4.9.

Para más información sobre las instalaciones de servicio consultar el apartado 3.6, los Anexos, Catálogos y Mapas de este documento.

El Reglamento de Ejecución 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, determina la obligación de los explotadores de las instalaciones de servicio de elaborar y publicar un documento descriptivo de la instalación, donde deberán facilitar la información referente a las condiciones de acceso, adjudicación de capacidad o la prestación de servicios.

De conformidad con el artículo 5.1, apartado a) del Reglamento de Ejecución 2017/2177 y la Resolución STP7DTSP/118/18 de la CNMC, de 23 de enero de 2019, los explotadores de instalaciones de servicio deberán disponer de una página Web donde figure la información exigida por el Reglamento para el documento descriptivo de la instalación. Dicho enlace será remitido al administrador de infraestructuras para su inclusión en la Declaración sobre la Red.

5.3.1.1. Estaciones de Transporte de Viajeros

Las EE. FF. tendrán derecho al acceso y a los servicios que en ellas se presten:

UTILIZACIÓN DE ESTACIÓN

Comprende la utilización por parte de los viajeros de las instalaciones comunes de las estaciones, y los servicios disponibles en las mismas entendiéndose como tales los vestíbulos, salas de espera, accesos para viajeros, etc. Asimismo, incluye la información relacionada con los servicios de trenes con parada en la estación y servicios propios de las estaciones, en idioma castellano y, en su caso, en las lenguas cooficiales de las respectivas Comunidades Autónomas. Incluye un funcionamiento adecuado de las instalaciones y unas condiciones adecuadas de mantenimiento y limpieza de las estaciones. El administrador de infraestructuras ferroviarias efectúa su prestación teniendo en consideración la categoría de la estación.

el catálogo de servicios básicos mínimos, por categoría de estación, se encuentran disponibles en la tabla 4 del apartado 6.2.6. de esta DR.

USO DE VÍAS CON ANDÉN

Comprende el estacionamiento de los trenes y la utilización de los andenes para servicios comerciales de viajeros. El estacionamiento de trenes conlleva la obtención de Capacidad de estacionamiento, concedida en el momento de la asignación del surco. El Candidato tiene la obligación de solicitar en SIPSOR, o por cualquier otro medio establecido en la presente DR, el tiempo de estacionamiento requerido en vías de estación.

Asimismo, incluye la utilización de las vías con andén, definidas en el gráfico de ocupación de vías, para otras operaciones distintas del estacionamiento para servicios comerciales de viajeros tales como limpieza, carga y descarga de servicios de abordaje, etc. cuando existen en las estaciones las instalaciones de servicio que permitan su prestación. La utilización de las vías con andén para otras operaciones precisa de la obtención de capacidad en la instalación que será solicitada por el interesado mediante la aplicación SYACIS. El administrador de infraestructuras ferroviarias procederá a su adjudicación mediante el correspondiente proceso reglado de adjudicación.

Quedan expresamente excluidas las operaciones de mantenimiento de trenes.

USO DE OTRAS VÍAS

Utilización de vías para apartado de trenes, lavado y limpieza. Precisan de la obtención de capacidad en la instalación, que será solicitada por el interesado mediante la aplicación SYACIS

El catálogo de las estaciones de transporte de viajeros que disponen de instalaciones de servicio se encuentra disponible en la Web del administrador de infraestructuras, como Anexo de esta DR y en la aplicación SYACIS. En esta aplicación se recogen las características y equipamientos de cada instalación de servicio.

El administrador de infraestructuras ferroviarias procederá a su adjudicación mediante el correspondiente proceso reglado de adjudicación.

OTROS SERVICIOS

- * La asignación de locales en las estaciones para la prestación por las EE. FF. del servicio de venta de títulos de transporte de viajeros e información y atención a viajeros.
- * La asignación de espacios para la realización por las EE. FF. de servicios relacionados con operaciones comerciales a viajeros o para uso de su personal operativo.
- * La prestación a las EE. FF. de otros servicios disponibles según capacidad y medios existentes en las estaciones.

Para más información consultar los siguientes apartados de este documento. Capítulo 3.6, 5.4, 5.6 y Apartado Mapas, que se encuentra disponible en la Web de Adif como anexo a esta DR.

La oferta de vías por estación, su funcionalidad y características técnicas se recoge en el Catálogo de Instalaciones de Servicio de la aplicación informática de Solicitud y Adjudicación de Capacidad en Instalaciones de Servicio (SYACIS). Asimismo, el Catálogo de Instalaciones de Servicio se encuentra disponible en la web del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como archivo adjunto a esta DR.

Estos servicios requieren la planificación de las vías susceptibles de utilización, según la capacidad funcional de cada estación y según su capacidad operativa, de acuerdo con las solicitudes de uso recibidas. La regulación de uso, condiciones de uso y procedimiento de adjudicación se recoge en esta DR y en el catálogo de servicios y precios anexo.

Son de aplicación las siguientes condiciones de prestación:

CONDICIONES ESPECÍFICAS EN VÍAS CON ANDÉN	<p>Es requisito previo obtener la capacidad de estacionamiento mediante la aplicación SYACIS. Son de aplicación los gráficos de ocupación de vías.</p> <p>Este servicio habilita a la realización de las operaciones autorizadas a trenes y a la utilización de las tomas de instalaciones y de suministros existentes. Las operaciones posibles de considerarse son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">* Limpieza del tren interior y/o exterior mínima (frontales y cristales de puertas y ventanas).* Operaciones de carga y descarga de servicios a bordo, utilización de tomas de agua, utilización de instalaciones de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalaciones de vaciado WC y de otras análogas. <p>Quedan expresamente excluidas las operaciones de mantenimiento de trenes.</p>
CONDICIONES ESPECÍFICAS EN VÍAS SIN ANDÉN	<p>Es requisito previo obtener la capacidad de estacionamiento mediante la aplicación SYACIS.</p> <p>Este servicio habilita, exclusivamente, a la realización de las operaciones autorizadas, permitiéndose la utilización de las tomas de instalaciones y de suministros existentes.</p>
CONDICIONES GENERALES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none">* En la ejecución de operaciones a trenes las EE. FF. cumplirán la normativa relacionada con la seguridad en la circulación, la normativa medioambiental de aplicación en función de la operación a realizar y la normativa de prevención de riesgos laborales.* En la ejecución de operaciones a trenes las EE. FF. cumplirán las instrucciones y condiciones establecidas por el administrador de infraestructuras ferroviarias a fin de garantizar el adecuado uso de las instalaciones, y en el caso concreto de operaciones de limpieza interior y/o exterior mínima implica la obligatoriedad de la limpieza de vías y andenes, por parte de la Empresa Ferroviaria, en el alcance de los residuos generados en las mismas.* Este servicio no incluye los suministros que puedan utilizarse en las operaciones a trenes, siendo el coste de los consumos por cuenta de la Empresa Ferroviaria.

En el Catálogo de Servicios y Precios y el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio de esta Declaración sobre la Red, se incluye información específica de los servicios ofertados en las Estaciones de Transporte de Viajeros, entre otras::

- * Las estaciones en las que se ofertan servicios conexos y los criterios utilizados para ello.
- * Fichas Descriptivas de los Servicios, incluyendo requisitos, criterios de prioridad, condiciones de prestación y precio.
- * La planimetría básica de cada estación con la ubicación de los espacios ofertados.
- * Las condiciones generales de acceso a la solicitud de los servicios.
- * El proceso de tramitación de solicitudes.
- * Los modelos de solicitud de servicios básicos y auxiliares.
- * El esquema de asignación de espacios.

5.3.1.2. Terminales de Transporte de Mercancías

ADIF - Alta Velocidad no dispone actualmente de este tipo de Instalaciones de Servicio.

5.3.1.3. Cambiadores de Ancho de Vía

Las EE. FF. tendrán derecho al uso de los Cambiadores de Ancho de Vía gestionados por el administrador de infraestructuras ferroviarias, en la medida que su material rodante esté adaptado a las características técnicas de éstos. El administrador de infraestructuras ferroviarias garantiza en todo momento la prestación de este servicio asociado a la adjudicación de surcos para circular por las líneas de la RFIG.

Las operaciones técnicas del material, acoplamiento de las locomotoras, pruebas de freno, descongelación de rodales, dirección de las maniobras u operaciones de cambio de ancho de vía, así como la responsabilidad de las mismas, corresponden a las EE. FF.

Las EE. FF. dedicadas al transporte de mercancías podrán solicitar a TRANSFESA la utilización de los cambiadores de ejes situados en las fronteras de Hendaya y Cerbère, en las condiciones que la citada empresa determine.

Para más información consultar los siguientes apartados de este documento. Capítulo 3.6., el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio y apartado Mapas, que se encuentra disponible en la Web de ADIF - Alta Velocidad como anexo a esta DR.

5.3.1.4. Vías de apartado

Las EE. FF., titulares de material rodante ferroviario, agentes de transporte, cargadores y operadores de transporte combinado tendrán derecho al uso de las vías de apartado en las instalaciones de servicio del administrador de infraestructuras que se determinen.

Para más información consultar el Capítulo 3.6. y el catálogo de la Oferta de Capacidad en las instalaciones de servicio de esta DR que se encuentra disponible en la Web de ADIF-Alta Velocidad, como anexo de esta DR, y en la aplicación SYACIS.

5.3.1.5. Instalaciones de Mantenimiento

El administrador de infraestructuras ferroviarias garantizará el acceso a todas las instalaciones de mantenimiento de material rodante ferroviario que estén conectados por vía férrea a la RFIG.

Las condiciones de prestación de servicios en las mismas serán puestas a disposición del interesado por parte del explotador de la instalación.

Para más información consultar el Catálogo de Fichas Descriptivas de Instalaciones de Servicio.

5.3.1.6. Instalaciones portuarias

Las EE. FF. tendrán derecho al acceso a las infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de los Puertos Marítimos o Fluviales, en las condiciones establecidas al efecto entre las autoridades portuarias y el administrador de infraestructuras ferroviarias.

La prestación de servicios complementarios y auxiliares en las instalaciones de servicio ubicadas en los puertos de interés general se ajustará a lo dispuesto en la legislación portuaria.

Para más información consultar los siguientes apartados de este documento. Capítulo 3.6. y apartado Mapas y Catálogo de Fichas Descriptivas de Instalaciones de Servicio, que se encuentra disponible en la Web de ADIF - Alta Velocidad como anexo de esta DR.

5.3.1.7. Instalaciones de protección y socorro

Son el conjunto de sistemas que se disponen en las instalaciones de ADIF - Alta Velocidad destinadas a favorecer la evacuación, la autoprotección de las personas y la intervención de los servicios de rescate, en situaciones de emergencia.

Para más información consultar el Capítulo 3.6.

5.3.2. Prestación de los Servicios

Ver Catálogo de Servicios y Precios y Catálogo de Fichas Descriptivas de Instalaciones de Servicio que se encuentran disponibles en la Web de Adif como anexo de esta DR.



5.3.3. Condiciones de acceso a la prestación de Servicios

Las condiciones de acceso a los servicios básicos, complementarios y auxiliares prestados por todos los explotadores en las instalaciones de servicio, a que se refiere el apartado 20 del anexo I, de la LSF, incluidos horarios de apertura y cierre, se encuentran disponibles en las fichas descriptivas de las instalaciones de servicio, en la Web de ADIF - Alta Velocidad como anexo de esta DR,

5.3.3.1 Solicitudes de acceso a los servicios

Ver Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio, disponible en la Web de ADIF - Alta Velocidad como anexo de esta DR

5.3.3.2 Respuesta a las solicitudes

Ver Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio, disponible en la Web de ADIF - Alta Velocidad, como anexo de esta DR.

5.3.3.3. Procedimiento de coordinación

Ver Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio, disponible en la Web de ADIF - Alta Velocidad, como anexo de esta DR.

5.3.3.4. Criterios de prioridad

Ver Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio, disponible en la Web de ADIF - Alta Velocidad, como anexo de esta DR.



5.4 SERVICIOS BÁSICOS

Son básicos los servicios que se prestan en cualquiera de las instalaciones de servicio que se relacionan en el Artículo 42 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Su prestación no es obligatoria, siendo las disposiciones aplicables únicamente cuando el servicio sea ofrecido por el explotador de la instalación de servicio.

Los Servicios Básicos que ofrezca en cada momento el administrador de infraestructuras ferroviarias, a través de la Declaración sobre la Red, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria u otro candidato que los solicite.

5.4.1. Oferta de Servicios, Definición y Descripción

De acuerdo con lo expresado en el presente documento, Adif oferta actualmente a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos la prestación de los servicios recogidos en la siguiente clasificación, enunciados según el ámbito de aplicación de los mismos:

Servicios Básicos

SERVICIOS BÁSICOS	Ámbito General Descripción
SB-1	Adjudicación de capacidad en las instalaciones que componen las Terminales de Transporte de Mercancías y Estaciones de Transporte de Viajeros: Vías, de apartado, de formación, maniobras, carga y descarga, para otras operaciones comerciales en vías con andén y en vías sin andén, etc. (Las condiciones de adjudicación de capacidad, de acceso y precios (cánones) se encuentran disponibles en los apartados 4.9; 5.3 y 6.2.2.5.2. de esta Declaración sobre la Red).

SERVICIOS BÁSICOS	Ámbito Estaciones de Transporte de Viajeros Descripción
SB-5	Acceso a los edificios y andenes en las Estaciones de Transporte de Viajeros (comprende la utilización por parte de los viajeros de las instalaciones comunes de las estaciones, accesos, vestíbulos, áreas de espera, etc., así como los servicios de información, seguridad, confort, mantenimiento, limpieza, etc. En el apartado 6.2.2.5.2 de esta Declaración sobre la Red se encuentran disponibles los precios (cánones) por utilización de las estaciones de viajeros, en función de la categoría de la estación, y en el apartado 6.2.6. la matriz de servicios mínimos por categoría de la estación, Tabla 4.
SB-6	Uso de soportes de información.
SB-7	Local para la prestación del servicio de venta de billetes e información.
SB-8	Espacio para elementos de ticketing.
SB-9	Locales para personal operativo de servicios a bordo.
SB-10	Servicio de Asistencia a PMR en Estaciones, este servicio entra en vigor el 12/12/2020.

Las fichas descriptivas de los servicios básicos, prestados en el ámbito de las Estaciones de Transporte de Viajeros, así como sus condiciones de prestación y condiciones de acceso, se encuentran disponibles en el Catálogo de Servicios y Precios de esta Declaración sobre la Red.



5.5. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Los Servicios Complementarios en las instalaciones de servicio, titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos conforme se establece en el Art. 44 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario.

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento el administrador de infraestructuras ferroviarias, a través de la Declaración sobre la Red, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

Pueden ser Servicios Complementarios, de conformidad con el Apartado 18 del anexo I de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, los siguientes:

- * Suministro de corriente de tracción, las cantidades abonadas por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso de las infraestructuras ferroviarias de alimentación de energía eléctrica. (Servicio prestado por ADIF- Alta Velocidad).
- * Precalentamiento de trenes de viajeros. (Este servicio no se ofrece por Adif, ni por ADIF- Alta Velocidad).
- * Contratos personalizados para control del transporte de mercancías peligrosas y asistencia a la circulación de convoyes especiales. (Servicio prestado por Adif y ADIF- Alta Velocidad).

5.5.1. Oferta de Servicios, Definición y Descripción

De acuerdo con lo expresado en el presente documento, Adif oferta a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos la prestación de los servicios recogidos en la siguiente clasificación:

Servicios Complementarios en Ámbito General	
SC-1	Transportes Excepcionales.
SC-2	Suministro de la corriente de tracción.

SC-1 Transportes Excepcionales	
Descripción	Este servicio consiste en la realización de todas aquellas tareas necesarias para la seguridad y asistencia a la circulación de Transportes Excepcionales.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Estudios realizados por ADIF - Alta Velocidad asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte. • Plan de marcha • Acompañamiento, asistencia al transporte y vehículos de apoyo para la circulación. • Apertura extraordinaria de estaciones • Servicios contratados de apoyo y seguridad
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> • Por Estudio • Por Plan de Marcha • Por servicio.
Condiciones de Aplicación	Estos tráficos están regulados por lo dispuesto en la normativa nacional e internacional vigente de Transportes Excepcionales, la Instrucción Técnica de Gálivos y la ficha UIC 502/1. En el caso de comunicación de la supresión o cambio de fecha de la circulación de un Transporte Excepcional con menos de 72 h de antelación y esta nos sea por una causa de fuerza mayor, la EF estará obligada a abonar el 15% de valor de los costes estimados para la realización del transporte .

SC-2 Suministro de la Corriente de Tracción	
Descripción	Este servicio supone la disponibilidad de electrificación para la tracción en las líneas que disponen de las Instalaciones adecuadas para la prestación de este servicio.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión de la contratación de corriente de tracción en los diferentes mercados de la energía eléctrica. • Mantenimiento de las instalaciones de medida asociadas al consumo en subestaciones de tracción. • Gestión inherente a la prestación del servicio.
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> • Líneas electrificadas en corriente alterna (principalmente, líneas de Alta Velocidad): MWh. • Resto de líneas (electrificadas de corriente continua): TKB.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • No se prestará el servicio de corriente de tracción durante las franjas de mantenimiento establecidas. • No supondrá penalización alguna para ADIF- Alta Velocidad la ausencia de corriente de tracción, cuando se deba a una avería ocasionada por alguna Empresa Ferroviaria, o sea consecuencia de obras u operaciones de mantenimiento debidamente programadas, así como las producidas por causas de fuerza mayor.

De conformidad con el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF - Alta Velocidad, en su artículo 3. 1) corresponde a ADIF - Alta Velocidad la adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.

La unidad de facturación para las Líneas Electrificadas en Corriente Alterna serán los MWh consumidos medidos en Punto Frontera con el Sistema Eléctrico. En esta Declaración de Red, en la que no se facturará con medida embarcada este consumo (expresado en MWh) será calculado a partir de las TKB's declaradas por la E.F. a las que se aplicará la ratio convertora Wh/TKB, según se detalla en el capítulo 6 de esta DR.



5.6 SERVICIOS AUXILIARES

Son Servicios Auxiliares los que las EE. FF. u otros Candidatos pueden solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias o a otros prestadores, El explotador de la instalación de servicio no tendrá obligación de prestar dichos servicios, pero si ofrece su realización a alguna empresa ferroviaria, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier candidato que los solicite.

La prestación de servicios auxiliares se efectuará en régimen de Derecho privado.

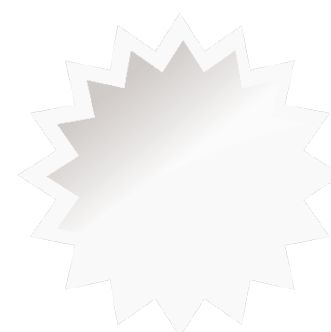
De conformidad con el Apartado 19 del Anexo I, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, pueden ser servicios auxiliares, los siguientes:

- * El acceso a la red de telecomunicación.
- * El suministro de información complementaria.
- * La inspección técnica del material rodante.
- * Los servicios de venta de billetes en estaciones de transporte de viajeros.
- * Los servicios de mantenimiento pesado de material rodante, siendo éstos los que requieren instalaciones específicas en las que se realizan tareas que no se llevan a cabo como parte de las operaciones diarias de rutina y que requieren que el vehículo sea retirado del servicio.

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá prestar, en las Estaciones de Transporte de Viajeros, los siguientes servicios auxiliares:

SERVICIOS AUXILIARES		Ámbito Estaciones de Transporte de Viajeros
		Descripción
ESPACIOS	SX-4	Espacios para efímeros: en los que la E.F. podrá instalar elementos efímeros tipo mostrador o similar.
	SX-5	Espacios en andenes para equipamientos móviles de las EE. FF., destinados a su almacenamiento para facilitar las operaciones en andenes.
EQUIPAMIENTOS	SX-6	Punto de embarque equipado.
	SX-7	Punto de atención de última hora.
	SX-8	Taquillas en vestuario de uso compartido.
	SX-9	Gestión Objetos perdidos.
	SX-10	Salas VIP.
	SX-11	Carga y descarga de servicios de a bordo.
	SX-12	Servicio de asistencia a PMR para la subida y bajada de trenes, este servicio entra en vigor el 12/ 12/ 2020.

Las fichas descriptivas de los servicios auxiliares prestados en el ámbito de las Estaciones de Transporte de Viajeros, así como sus condiciones de prestación y condiciones de acceso, se encuentran disponibles en el Catálogo de Servicios y Precios y el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio de esta Declaración sobre la Red.



Régimen Económico y Tributario

Capítulo 6

Declaración
sobre la red
2020

Régimen Económico y Tributario

Capítulo 6

Declaración
sobre la red
2020



6.1 INTRODUCCIÓN

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario (LSF), modifica la estructura de las Tasas y Cánones Ferroviarios, así como la de los Precios por la Prestación de servicios básicos, complementarios y auxiliares.

Con fecha 4 de julio de 2018, se ha publicado la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, por la que se modifican las cuantías de las Tasas y Cánones (BOE núm. 161, del 4 julio de 2018).

En cuanto a los precios por la prestación de los servicios básicos (excepto los regulados por el Artículo 98 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario), complementarios y auxiliares, serán aprobados por el explotador de la instalación de servicio.

Según el Art. 102.1 de la LSF los precios por la utilización de las instalaciones de servicio se abonarán al explotador de la instalación de servicio y se emplearán para en financiar su actividad.



6.2 TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS

6.2.1. Tasas

Las Tasas ferroviarias satisfacen los hechos imponibles consistentes en la prestación de servicios previstos en la LSF.

A continuación, se detallan las principales Tasas Ferroviarias en vigor, conforme a lo establecido en la LSF.

6.2.1.1. Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes de dominio público ferroviario

Constituye el hecho imponible de la tasa la utilización privativa o el aprovechamiento especial de bienes de dominio público ferroviario que se hagan por concesiones y autorizaciones.

No se exigirá el pago de la tasa a las personas físicas o personas jurídicas, que no sean sociedades de capital, cuando la utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes de dominio público no lleve aparejada una utilidad económica para el concesionario, persona autorizada o adjudicatario o, aun existiendo dicha utilidad, la utilización o aprovechamiento comporte condiciones o contraprestaciones para el beneficiario que anulen o hagan irrelevante aquélla. Se hará constar tal circunstancia en los pliegos de condiciones o clausulado de la autorización o concesión.

Estarán exentos del pago de esta tasa los administradores de infraestructuras ferroviarias.

El devengo de la tasa se producirá con el otorgamiento inicial y mantenimiento anual de la concesión, autorización o adjudicación y será exigible en la cuantía que corresponda y en los plazos que se señalen en las condiciones de la concesión, autorización o adjudicación.

Serán sujetos pasivos de la tasa los concesionarios, personas autorizadas o adjudicatarios o, en su caso, quienes se subroguen en lugar de aquéllos.

La cuantía de esta tasa es la siguiente:

Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes de dominio público ferroviario

Superficie ocupada	0,6799 € / m ² , por mes o fracción.
--------------------	---

Se mantiene en vigor la cuantía de la Tasa por utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario establecida en el Título VI, Capítulo I, Sección V de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, de conformidad con el párrafo segundo del artículo 86 de la Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, (BOE n° 161 de 4 de julio de 2018) "Se exceptúan de lo previsto en el párrafo anterior las tasas que hubieran sido creadas u objeto de actualización específica por normas dictadas en el año 2017".

El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará esta tasa por años naturales, con la excepción de aquellos devengos por períodos inferiores al año natural, que lo serán por esa fracción del año.

La base imponible se determinará en función de la superficie ocupada medida en metros cuadrados

6.2.1.2. Otras Tasas

Constituye el hecho imponible de estas tasas, la prestación de los servicios necesarios para el otorgamiento de las homologaciones, certificaciones, expedición de títulos al personal ferroviario, expedición de Licencias de empresa ferroviaria, Certificados de Seguridad a las empresas ferroviarias y Autorizaciones de Seguridad a los administradores de infraestructuras ferroviarias, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Estas tasas son:

- * Por otorgamiento, modificación o renovación de la licencia de empresa ferroviaria, (Art. 76 de la LSF).
- * Por otorgamiento de la autorización de seguridad de los administradores de infraestructuras ferroviarias o del certificado de seguridad de empresa ferroviaria, la expedición de los mismos o su modificación, renovación o revisión (Art. 80 de la LSF).
- * Por homologación de centros, certificación de entidades y material rodante, otorgamiento de títulos y licencias y autorizaciones de entrada en servicio (Art. 84 de la LSF).
- * Por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria (Art. 88 de la LSF).

Según establece la LSF, la gestión y la liquidación de estas tasas corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

6.2.2. Cánones Ferroviarios

Los Cánones Ferroviarios son las tasas que los administradores de infraestructuras perciben de las empresas ferroviarias por la utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y las estaciones de viajeros, terminales de mercancías y otras instalaciones de servicio.

6.2.2.1. Marco normativo

La normativa aplicable que se ha tenido en cuenta para la cuantificación de los cánones ferroviarios y la fijación de las correspondientes tarifas se resume a continuación:

- * Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.
- * Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
- * Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.
- * Ley 3/2013, de 4 de junio, por la que se crea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (LCNMC).
- * Ley 6/2018 de 3 de julio de Presupuestos Generales del Estado.

6.2.2.2. Cuantificación de los cánones por utilización de las líneas que integran la RFIG y determinación de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario

Los cánones ferroviarios gravan el uso de las infraestructuras ferroviarias y se fijarán de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario.

Para la cuantificación de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, se tomarán en consideración los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

Asimismo, se tendrán en cuenta para el establecimiento de la cuantía de los cánones ferroviarios, de acuerdo con la explotación eficaz de la RFIG, consideraciones que reflejen el grado de congestión de la infraestructura y un correcto funcionamiento de la misma, el fomento de nuevos servicios de transporte ferroviario, así como la necesidad de favorecer el uso de líneas infrautilizadas, garantizando, en todo caso, una competencia óptima entre las empresas ferroviarias.

La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, fija los principios y procedimientos aplicables para la determinación y percepción de cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias y para la adjudicación de capacidad de las mismas. Mediante la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario (LSF), se incorporan al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE.

La citada directiva señala en su artículo 31 que el canon de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio será equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.

Con el objetivo de definir las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, a efectos de fijar los cánones de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicios, la Comisión Europea publicó el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

Para la determinación de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario Adif y ADIF- Alta Velocidad disponen de un modelo de costes que cuenta con una estructura y metodología que permite calcular el coste de los cánones de una forma causal, objetiva y adaptada a los preceptos de la Ley 38/2015 y al Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909.

El modelo de costes permite identificar a los administradores de infraestructuras ferroviarias:

- Costes subyacentes a los cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG:
 - * Los costes directamente imputables a la prestación del servicio ferroviario y, por tanto, elegibles para la determinación de los cánones, así como los costes que se consideran no elegibles para la determinación de los cánones a tenor de lo dispuesto en el RE 2015/909.
 - * Los costes a recuperar mediante los recargos al canon básico (adiciones) en cumplimiento de lo establecido por la Ley 38/2015, siempre que el mercado pueda aceptarlo, y con el objetivo de contribuir a la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administran.
- Costes subyacentes a los cánones por utilización de las instalaciones de servicio, de acuerdo con los criterios establecidos para cada modalidad del mismo en la Ley 38/2015.

En relación con el canon por utilización de las líneas integrantes de la RFIG, el RE 2015/909 establece en su artículo 3 que los costes directos del conjunto de la red se calcularán como la diferencia entre, por un lado, los costes de prestación de los servicios del paquete de acceso mínimo y del acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio y, por otro, los costes no elegibles contemplados en el artículo 4 del mismo reglamento.

El mencionado artículo establece también que los valores de los activos utilizados para calcular los costes directos del conjunto de la red se basarán en valores históricos o, en caso de que los valores históricos no estén disponibles o los valores actuales sean inferiores, en estos últimos.

También contempla la posibilidad de que el administrador de infraestructuras aplique valores estimados, valores actuales o valores de reposición, siempre y cuando tales valores puedan medirse de manera transparente, rigurosa y objetiva y justificarse debidamente ante el organismo regulador.

El modelo de costes de Adif y ADIF- Alta Velocidad se fundamenta en las siguientes bases:

1. Costes históricos, utilizando los datos correspondientes al último ejercicio cerrado.
2. Identificación de los costes en los que incurre el administrador de infraestructuras ferroviarias por la prestación de los servicios del paquete de acceso mínimo de acceso y acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio.
3. Identificación, de entre los anteriores, de los costes no elegibles a tenor de lo establecido en artículo 4 del RE 2015/909.
4. Identificación de los costes que el artículo 97 de la Ley 38/2015 considera recuperables a través de la adición prevista para la modalidad B) (art.97.5.2.b).
5. Establecimiento de los costes directamente imputables al servicio ferroviario a partir de los costes referidos en los puntos anteriores.

A partir del modelo de contabilidad descrito, se definen las áreas de actividad (en adelante, divisiones) de cada uno de los administradores directamente vinculadas con la explotación ferroviaria y la prestación de los servicios incluidos en el paquete de acceso mínimo y en el acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio, y se definen los costes subyacentes para cada modalidad de canon detrayendo, si procede, los costes no elegibles definidos en el RE (UE) 2015/ 909.

Adicionalmente, para determinar los costes directamente imputables al servicio ferroviario recuperables a través de las distintas modalidades de este canon, es necesario detrayer aquellos costes soportados por estas divisiones pero que corresponden a las instalaciones de servicio y cuya recuperación está prevista en la Ley 38/2015 mediante las diferentes modalidades del canon establecido en su artículo 98 (canon por utilización de las instalaciones de servicio de titularidad de los administradores de infraestructuras ferroviarias).

El esquema general del procedimiento que se ha seguido para determinar los costes subyacentes al canon base (modalidades de cánones sin adición) es el siguiente:

TOTAL GASTOS actividades directamente vinculadas a la explotación ferroviaria	-	GASTOS NO ELEGIBLES	+/-	GASTOS RECUPERABLES POR OTROS CÁNONES
---	---	---------------------	-----	---------------------------------------

/ A. Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A).

De acuerdo con el apartado 5 del artículo 97 de la ley 38/2015, mediante esta modalidad se repercuten los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

Para la aplicación del modelo descrito, para esta modalidad de canon se consideran los gastos de las divisiones de Circulación, Seguridad en la Circulación y Gestión de la Capacidad.

/ B. Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B).

De acuerdo con el apartado 5 del artículo 97 de la ley 38/2015, mediante esta modalidad se repercuten los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.

Para la aplicación del modelo descrito, para esta modalidad de canon se consideran los gastos de las divisiones de Mantenimiento, exceptuando las especialidades de electrificación y de cambiadores de ancho.

Costes subyacentes.- Los costes subyacentes a esta modalidad de canon serán el resultado de detraer de los gastos elegibles aquellos que pueden ser recuperados por las modalidades C, D y E del canon por uso de instalaciones (ley 38/2015, artículo 98) pues corresponden al mantenimiento de infraestructuras dentro de las instalaciones de servicio (vías con andén para subida y bajada de viajeros, vías sin andén para apartado de trenes o vehículos, vías para la carga y descarga de mercancía, etc.)

/ C. Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C)

De acuerdo con el apartado 5 del artículo 97 de la ley 38/2015, mediante esta modalidad se repercuten los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. Tendrá la consideración de instalaciones de electrificación las subestaciones, incluyendo los edificios técnicos, la catenaria, las subestaciones móviles y cualquier otra instalación, equipo o elemento necesario para el proceso de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción.

Para la aplicación del modelo descrito, para esta modalidad de canon se consideran los gastos de las especialidades de electrificación de las divisiones de mantenimiento.

Costes subyacentes.- Los costes subyacentes a esta modalidad de canon serán el resultado de detraer de los gastos elegibles aquellos que pueden ser recuperados por las modalidades C, D y E del canon por uso de instalaciones (ley 38/2015, artículo 98), pues corresponden al mantenimiento de instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción dentro de las instalaciones de servicio (vías con andén para subida y bajada de viajeros, vías sin andén para apartado de trenes o vehículos, vías para la carga y descarga de mercancía, etc.).

6.2.2.3. Cuantificación de los cánones por utilización de instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias y costes subyacentes, de conformidad con los criterios establecidos para cada modalidad de canon en la Ley 38/2015.

El Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 no resulta de aplicación para la determinación de los costes recuperables a través del canon por utilización de las instalaciones de servicio a las que se refiere el artículo 98 de la Ley 38/2015, por lo que dichos costes coinciden con los establecidos por la propia Ley 38/2015.

Para la determinación de los costes subyacentes para las distintas modalidades de este canon se utiliza el modelo de costes descrito en el apartado 6.3.2.2, que permite identificar los citados costes para la utilización de las distintas instalaciones de servicio contempladas en la Ley 38/2015.

/ A. Canon por utilización de las estaciones de transporte viajeros (Modalidad A).

De acuerdo con el apartado 4 del artículo 98 de la ley 38/2015, mediante esta modalidad del canon, en las estaciones de categoría 1 a 5, se repercutirán los costes asociados al mantenimiento y conservación de las estaciones, a su reposición y a la prestación de los servicios básicos mínimos de las estaciones, el servicio de vigilancia de las estaciones y el control de acceso de los viajeros y sus equipajes. En las estaciones de categoría 6 se repercutirán los costes totales de explotación, incluyendo los costes de reposición y los costes financieros.

Para la determinación de los costes que sustentan el cálculo de los cánones por utilización de estaciones, se distinguen los distintos servicios que se prestan en las estaciones, utilizando el método de "Costes basados en Actividades" que permite medir el coste de las actividades necesarias para la prestación de cada servicio, y considerando únicamente los correspondientes al Servicio Básico.

/ B. Canon por paso por cambiadores de ancho (Modalidad B).

De acuerdo con el apartado 4 del artículo 98 de la ley 38/2015, los costes imputables a esta modalidad del canon de utilización de instalaciones de servicio son los directamente asociados al mantenimiento y reposición de los cambiadores de ancho.

La cuantía de los costes a recuperar por esta modalidad de canon se obtiene a partir de la identificación, en las partidas de gasto correspondientes, del coste del mantenimiento de las instalaciones de cambiadores de ancho y de reposición de las mismas.

/ C. Canon por utilización de vías con andén en estaciones para estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros y otras operaciones (Modalidad C).

De acuerdo con el apartado 4 del artículo 98 de la ley 38/2015, los costes imputables a esta modalidad del canon de utilización de instalaciones de servicio son los directamente asociados al mantenimiento y conservación de las instalaciones utilizadas.

Para la determinación de los costes subyacentes a esta modalidad de canon se identifican el coste de mantenimiento y conservación de las vías con andén en estaciones de viajeros (modalidad C1) y para la modalidad C2 se repercuten los costes directamente asociados al mantenimiento y conservación de las instalaciones utilizadas.

/ D. Canon por utilización de vías en otras instalaciones de servicio: de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, de suministro de combustible (Modalidad D).

De acuerdo con el apartado 4 del artículo 98 de la ley 38/2015, los costes asociados a esta modalidad del canon de utilización de instalaciones de servicio son los directamente imputables a la utilización de las vías en concepto de mantenimiento y reposición de las instalaciones.

Se consideran costes de mantenimiento los relativos al mantenimiento preventivo, así como pequeñas reparaciones para mantener operativo el activo.

Los costes de reposición se calculan en función de los valores históricos de los activos o según valores estimados o valores de reposición, cuando no existen los históricos.

/ E. Canon por utilización de puntos de carga para mercancías (Modalidad E).

De acuerdo con el apartado 4 del artículo 98 de la ley 38/2015, los costes asociados a esta modalidad del canon de utilización de instalaciones de servicio son los directamente imputables a la utilización de las vías en concepto de mantenimiento y reposición de las instalaciones.

6.2.2.4. Cuantificación de los costes subyacentes

a. Costes subyacentes a las distintas modalidades de canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

La Ley 38/2015 del sector ferroviario fija los criterios que objetivan la definición de cada tipo de subred considerando sus características técnicas, las necesidades de mantenimiento, los tipos de servicio que soportan y la intensidad de los mismos.

Para el análisis de los costes subyacentes asociados a cada modalidad de canon y el establecimiento de sus tarifas, se analizan las líneas integrantes de la RFIG, agrupándolas en dos tipos de líneas férreas, **las líneas tipo A**, de altas prestaciones -definidas en el punto 7 del artículo 97 de la ley 38 como las líneas que permiten una velocidad máxima superior a 200 km/hora en 2/3 de su longitud y el resto de líneas, o **líneas NO A**.

Partiendo de los costes totales de administración de la Red Ferroviaria de Interés General del último ejercicio cerrado, que integran el coste completo de las actividades de gestión de la circulación, de gestión de la capacidad, de la seguridad en la circulación y del mantenimiento de la infraestructura (salvo los gastos financieros), se identifican los directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario por utilización de las líneas integrantes de la RFIG, detrayendo los costes no elegibles -en aplicación del RE (UE) 909/2015 y del artículo 97 de la Ley 38/2015- y los costes recuperables mediante otras modalidades de canon, todos ellos desglosados por líneas de altas prestaciones (tipo A) y resto de líneas.

Los costes subyacentes así obtenidos, se distribuyen por cada una de las modalidades del canon del artículo 97 y por tipo de línea, a partir de la propia definición recogida en la LSF que señala que mediante estas modalidades de canon se repercutirán los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, los de seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico (modalidad A); los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria (modalidad B), y los de mantenimiento y conservación y los costes de reposición de las instalaciones de electrificación (modalidad C), directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

Los costes no elegibles, los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan al administrador de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administra, podrán recuperarse, siempre que el mercado pueda aceptarlo, mediante la adición anteriormente citada a la cuota íntegra del canon por utilización de las líneas ferroviarias (modalidad B).

Una vez obtenidos los costes directamente imputables a la prestación del servicio ferroviario, subyacentes a cada modalidad de canon por tipo de línea, se distribuyen por tipo de servicio según criterios de ponderación diferenciados por modalidad de canon.

-Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A)

Los costes subyacentes se distribuyen por tipo de servicio en función de los tren-km reservados, entendiendo que el tren-km reservado es la unidad que mejor determina los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico y seguridad en la circulación.

- Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B)

Los costes subyacentes se distribuyen por tipo de servicio, ponderando los tren-km circulados en función del Tráfico Virtual Equivalente.

El Tráfico Virtual es una magnitud definida en la ficha UIC 714 R que pretende cuantificar la contribución de los diferentes tráficos al deterioro de la infraestructura, teniendo en cuenta no solo las toneladas acumuladas sino también su mayor o menor agresividad.

Las variables que afectan a la determinación del tráfico virtual son, fundamentalmente, las toneladas acumuladas y su concentración (carga por eje), la distribución y número de ejes motores y remolcados, y la tracción y sus efectos dinámicos (velocidad).

- Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C)

Los costes subyacentes se distribuyen por tipo de servicio, en función de los tren-km circulados con tracción eléctrica por líneas ferroviarias electrificadas en cada servicio.

b. Costes subyacentes a las distintas modalidades de canon por utilización de las instalaciones de servicio titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.

Canon por la utilización de estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A)

A partir de los datos correspondientes al último ejercicio cerrado se identifican los costes asociados al mantenimiento y conservación de las estaciones, a su reposición y a la prestación de los servicios básicos mínimos de las estaciones, el servicio de vigilancia de las estaciones y el control de acceso de los viajeros y sus equipajes, para estaciones de categoría 1 a 5. Para estaciones de categoría 6 se repercuten los costes totales de explotación, incluyendo los costes de reposición y los costes financieros.

Resto de modalidades del canon por utilización de las instalaciones de servicio, (Modalidades B, C, D y E)

A partir de los datos correspondientes al último ejercicio cerrado se identifican los costes directamente imputables a la utilización de las otras instalaciones de servicio, en concepto de mantenimiento y reposición de las instalaciones utilizadas.

6.2.2.5. Cuantía de los cánones

Los Cánones Ferroviarios son las tasas que el administrador de infraestructuras percibe de las empresas ferroviarias por la utilización de las líneas de la RFIG y de las instalaciones de servicio de su titularidad. En concreto se han establecido los siguientes:

- * Canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General.
- * Canon por utilización de las instalaciones de servicio titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias.

A partir de los costes subyacentes a las distintas modalidades de canon obtenidos por el procedimiento descrito, se calculan las cuantías que, para un nivel de tráfico estimado a partir de los últimos datos disponibles, permitirían equilibrar la cobertura de los costes subyacentes por cada modalidad.

La Directiva RECAST faculta al administrador de infraestructuras a adaptarse gradualmente, en un período no superior a cuatro años a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables al servicio ferroviario desde la entrada en vigor del RE 2015/909. En consecuencia, para los servicios de viajeros en los que el incremento de las tarifas para llevar a cabo dicha adaptación es muy significativo, se propone aplicar dicho período de adecuación.

Consideración aparte merece la situación del transporte de mercancías en España y la necesidad de potenciar su crecimiento. Los administradores de infraestructuras son conscientes de que la situación del sector de transporte de mercancías por ferrocarril dificulta la posibilidad de trasladar a los operadores ferroviarios los costes directamente imputables a este servicio. Por ello, y con el objetivo de seguir impulsando e incentivando su crecimiento en términos de cuota modal en el mercado nacional de transporte de mercancías y las ventajas que desde un punto de vista tanto de reducción de costes externos como de sostenibilidad medioambiental presenta el transporte ferroviario, entienden que es muy difícil que el mercado pueda asumir una actualización de las tarifas en los términos señalados, por lo que proponen una adaptación gradual en diez años.

La adaptación de las cuantías en los periodos señalados se realizaría a partir de un coeficiente de adaptación y asumiendo la estabilidad de los costes y de los tráficos durante los años considerados, por lo que dichas cuantías estarán sujetas al comportamiento de los tráficos y a la evolución de los costes subyacentes en el periodo de tiempo considerado.

Por lo que se refiere a los cánones por la utilización de instalaciones, en el caso del canon por utilización de las estaciones de viajeros, las tarifas establecidas permiten la recuperación de los costes subyacentes.

Para el resto de los cánones por la utilización de instalaciones, las tarifas establecidas se orientan a lograr dos objetivos: la recuperación de los costes subyacentes y la optimización de la disponibilidad de capacidad en dichas instalaciones.

A continuación, se detallan los Cánones en vigor, desde el 1 de agosto de 2018:

6.2.2.5.1. Canon por Utilización de las Líneas Ferroviarias Integrantes de la RFIG Gestionada por ADIF – Alta Velocidad

Constituye el hecho imponible del Canon la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG, titularidad de ADIF- Alta Velocidad, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

- a)** Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A); por el servicio de asignación de aquellas franjas horarias, definidas en la declaración sobre la red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos durante un período de tiempo determinado.
- b)** Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B); por la acción y efecto de utilizar una línea ferroviaria.
- c)** Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C); por la acción u efecto de utilizar las instalaciones de electrificación de una línea ferroviaria.

Serán sujetos pasivos del canon las empresas ferroviarias que utilicen o sean adjudicatarias de capacidad para poder circular por la

RFIG. Igualmente, tendrán la consideración de sujetos pasivos del canon por adjudicación de capacidad, los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, obtengan adjudicación de capacidad.

El devengo del canon se producirá en el momento de la adjudicación de la capacidad en la Modalidad A y cuando se utilice la línea ferroviaria en la Modalidad B y las instalaciones de electrificación en la Modalidad C.

El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará las modalidades de este canon por meses naturales.

/ Canon por adjudicación de capacidad, Modalidad A

El canon por Adjudicación de Capacidad regula el servicio de asignación de aquellas franjas horarias, definidas en la Declaración sobre la Red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos durante un período de tiempo determinado.

La cuantía se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio.

Se establecen dos tipos de tarifa, uno para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otro para aquellos que se produzcan en el resto de líneas.

Tarifas Canon por Adjudicación de Capacidad, Modalidad A						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
	/ Tren-km Adjudicados					
A	1,9275	0,9258	1,9275	0,9536	0,4850	0,4446
Distinto de A	0,5082	0,5133	0,5118	1,3851	0,4110	0,0724

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo, en la Tabla 2 en función de las características de los servicios y tipos de tren.

ADICIÓN AL CANON POR ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD, MODALIDAD A, por el uso no eficiente de ésta.

La cuantía se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-km de diferencia, en valor absoluto, entre el número de trenes-kilómetro adjudicados y el número de trenes-kilómetro realizados, por tipo de línea y tipo de servicio:

- * Para los servicios de viajeros, por cada tren/kilómetro de diferencia, en valor absoluto, entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea y tipo de servicio, cuando dicha diferencia, sea superior al 2 % de la capacidad adjudicada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.
- * Para los servicios de mercancías, por cada tren/kilómetro de diferencia, en valor absoluto, entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea, cuando la diferencia sea superior al 15 % de la capacidad adjudicada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.

Tarifas Adición, Modalidad A						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
	€/ Tren-km Circulados en exceso o en defecto					
A	11,0201	3,9888	8,4803	4,4210	1,9850	1,7356
Distinto de A	1,4346	1,4492	1,4450	6,2700	1,1610	0,2043

Se tomarán en consideración los datos registrados en las herramientas de seguimiento de circulaciones del administrador de infraestructuras ferroviarias, correspondientes, a efectos de determinación de la utilización efectiva de Capacidades.

Esta adición a la cuota íntegra del canon tiene por objetivo optimizar la utilización de la red ferroviaria, incentivando las mejoras en los procesos de programación de trenes por parte de los operadores, y, por tanto, penaliza la diferencia entre la capacidad adjudicada y la realmente utilizada;

Se pretende evitar que un operador A solicite surcos que posteriormente no utilice y que por haber sido adjudicados a A no se puedan adjudicar a otro operador.

También se penaliza la solicitud de surcos especiales al margen de la planificación, ya que interfiere en la gestión de la capacidad de la red ferroviaria por parte del administrador de infraestructuras.

En ambos casos, la Ley 38/2015 fija unos márgenes a los que no se aplica la adición, del 2% para los trenes de viajeros y un 15% para los trenes de mercancías.

/ Canon por la utilización de las líneas ferroviarias, Modalidad B

El canon por la utilización de las líneas ferroviarias regula la acción y efecto de utilizar una línea ferroviaria.

La cuantía se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro circulado distinguiendo por tipo de línea y tipo de servicio.

Se establecen dos tipos de tarifa, uno para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otro para aquellos que se produzcan en el resto de líneas.

Tarifas Canon por Utilización de Líneas Ferroviarias, Modalidad B						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€/ Tren-km Circulado						
A	4,7931	2,3017	4,7931	2,3707	1,2500	1,1055
Distinto de A	0,7247	0,7320	0,7299	1,9752	0,5865	0,1032

En las "Tablas de Referencia" de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo en la Tabla 1 y en función de las características de los servicios y tipos de tren en la Tabla 2.

ADICIÓN AL CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS, MODALIDAD B, por el uso de redes de altas prestaciones o la explotación de servicios de ancho variable u otras situaciones de elevada intensidad de tráfico en determinados periodos horarios.

Mediante esta adición se recuperarán los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan al administrador de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administra.

La cuantía de la adición será la que resulte de aplicar la tarifa unitaria atendiendo a los siguientes criterios:

- * Servicios de viajeros por líneas tipo A: La cuantía será la que resulte de multiplicar la tarifa unitaria por cada plaza kilómetro, calculada sobre la base del tren/kilómetro del canon de utilización y por todas las plazas que tiene el tren en cada trayecto, diferenciando por cada una de las líneas tipo A y por tipo de servicio.
- * Servicios de viajeros fuera de las líneas A: La cuantía de la adición será la que resulte de multiplicar la tarifa unitaria por cada tren/kilómetro calculado en el canon de utilización.

Tarifas Adición, Modalidad B						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
A	€/ 100 Plazas-km. Ofertadas					
Línea Madrid- Barcelona-Frontera	1,7611	0,2317	0,3023	0,4959	0,0000	0,0000
Línea Madrid- Toledo-Sevilla-Málaga	0,8647	0,1504	0,1962	0,3218	0,0000	0,0000
Resto de líneas A	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Distinto de A	€/ Tren-km					
	0,0000	0,0000	0,0000	2,3597	0,0000	0,0000



/ Canon por utilización de instalaciones de transformación y distribución de energía eléctrica de tracción, Modalidad C

El canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción regula la acción u efecto de utilizar las instalaciones de electrificación de una línea ferroviaria.

La cuantía se determinará multiplicando la tarifa unitaria a cada tren-kilómetro circulado por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción.

Se establecen dos tipos de tarifa, uno para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otro para aquellos que se produzcan en el resto de líneas.

Tarifas Canon por Utilización de Instalaciones de Transformación y Distribución de Energía Eléctrica de Tracción, Modalidad C						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€/ Tren-km						
A	0,8020	0,3835	0,8020	0,3950	0,2500	0,1855
Distinto de A	0,2018	0,2039	0,2033	0,5500	0,1635	0,0287

/ Bonificación para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario

Con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario conforme a lo establecido en el artículo de la LSF, se aplicará una bonificación en el canon por utilización de las líneas integrantes de la RFIG, modalidades A y B, para los aumentos de tráfico anuales, de acuerdo con los siguientes criterios:

- ◆ Para las líneas A se aplicará para cada combinación de línea individual y tipo de servicio.
- ◆ Para el resto de líneas B, C, D y E se aplicará para cada combinación de tipo de línea y tipo de servicio.

Para la aplicación de esta bonificación el administrador de infraestructuras ferroviarias establecerá anualmente en la Declaración sobre la Red:

- a)** El tráfico de referencia, **TREF**, medido en tren-km, será el tráfico que el administrador de infraestructuras ferroviarias considera normal de acuerdo a la situación preexistente o su previsible evolución. Ver Tabla 6 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6.
- b)** El tráfico objetivo, **TOBJ**, medido en tren-km, será el tráfico que el administrador de infraestructuras ferroviarias determinará de acuerdo a sus expectativas de mercado de las infraestructuras y los servicios que utilizan éstas. Ver Tabla 7 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6.
- c)** El porcentaje de bonificación objetivo para los tráficos incrementales, **BOBJ**, aplicable a los tráficos incrementales cuando se alcance el tráfico objetivo fijado de acuerdo a las expectativas de crecimiento de tráfico. Si el incremento correspondiese a un valor intermedio entre el tráfico de referencia y el tráfico objetivo, se aplicará una bonificación inferior a la bonificación objetivo, aplicando un sistema progresivo. Ver Tabla 8 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6.

La bonificación para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario se aplicará únicamente si el tráfico efectivamente realizado en un año se sitúa por encima del tráfico de referencia que el administrador de infraestructura determine para cada combinación de línea y tipo de servicio, y se calculará en función del tráfico incremental respecto del tráfico de referencia en los términos que establece la LSF.

La bonificación se calculará aplicando la fórmula que a tal efecto recoge la LSF en su artículo 97.6.

6.2.2.5.2. Canon por Utilización de las Instalaciones de Servicio Titularidad de ADIF – Alta Velocidad

Constituye el hecho imponible del canon, la utilización de las instalaciones de servicio e infraestructuras a las que se refiere el artículo 98 de la LSF, así como la prestación de servicios o actividades públicas inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

- A.** Canon por la utilización de las estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A).
- B.** Canon por paso por cambiadores de ancho (Modalidad B).

C. Canon por la utilización de vías con andén en estaciones para estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros y otras operaciones (Modalidad C). A los efectos de este canon se establecen las dos tarifas siguientes:

C.1) Por estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros sin otras operaciones.

C.2) Por estacionamiento de trenes para otras operaciones.

D. Canon por utilización de vías en otras instalaciones de servicio: de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, de suministro de combustible (Modalidad D).

E. Canon por utilización de puntos de carga para mercancías (Modalidad E).

Serán sujetos pasivos del canon en las modalidades **A, B y C** las empresas ferroviarias que utilicen las instalaciones de servicio ferroviarias asociadas a las vías.

En la modalidad **D**, las empresas ferroviarias y los titulares del material rodante ferroviario que utilicen las instalaciones de servicio objeto de gravamen.

En la modalidad **E**, son sujetos pasivos las empresas ferroviarias, los titulares de material rodante ferroviario, los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que utilicen los puntos de carga para mercancías.

Para la utilización de las instalaciones de servicio en las modalidades **C2, D y E**, se precisará de la obtención de capacidad en la instalación, que será requerida por el sujeto pasivo al administrador de infraestructuras ferroviarias mediante el uso de la aplicación SYACIS, estando totalmente prohibida la cesión a terceras partes de la capacidad concedida. En el apartado 4.9 de esta DR se describe el proceso reglado para la tramitación de las solicitudes de capacidad y su adjudicación en las instalaciones de servicio.

En los Cánones de este apartado no están incluidos los servicios de suministro de energía eléctrica, de agua, de gasóleo, de teléfono ni ningún otro suministro o servicio, siendo por cuenta del sujeto pasivo los gastos por consumos o suministros que facilite o preste el administrador de infraestructuras ferroviarias.

El devengo se producirá cuando se utilice la instalación ferroviaria para las modalidades **A, B y C1** del canon y cuando se produzca la adjudicación de la capacidad de la instalación para las modalidades **C2, D y E**, salvo que las adjudicaciones impliquen una utilización por periodos superiores al mes natural para estas modalidades **D y E**, en cuyo caso el devengo se producirá el primer día de los sucesivos periodos objeto de liquidación.

El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará las modalidades de este canon por meses naturales. No obstante en las modalidades **D y E**, para periodos de utilización inferiores al mes natural, se liquidará ese periodo; y para periodos de utilización superiores al año, previa solicitud del sujeto pasivo, el administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará las modalidades **D y E** por periodos anuales anticipados aplicando una bonificación que será determinada anualmente en función de los costes de financiación del administrador de infraestructuras ferroviarias y recogida en la propuesta de actualización de la cuantía de los cánones.

/ Canon por la utilización de estaciones de transporte de viajeros, Modalidad A

Mediante esta modalidad del canon se repercutirán los costes asociados al mantenimiento y conservación de las estaciones, a su reposición y a la prestación de los servicios básicos mínimos de las estaciones, los gastos financieros en el caso de las estaciones clasificadas en la categoría 6, así como el servicio de vigilancia de las estaciones y el control de acceso de los viajeros y sus equipajes.

La cuantía de esta modalidad de canon se calculará:

A.1) En estaciones de categoría 1, 2, 3, 4 o 5 multiplicando la tarifa unitaria por el número de paradas, considerando la categoría de la estación, el tipo de parada y el tipo de tren.

La cuota líquida será el resultado de aplicar sobre la cuota íntegra anterior, una adición que contemple la intensidad del uso de las instalaciones de la estación. Dicha adición se calculará a partir del número de viajeros subidos o bajados efectivamente en dicha parada en la estación.

Las tarifas de esta modalidad del canon, cuando una estación de las categorías 1 a 4 se vea afectada por situaciones que impidan la prestación de los servicios básicos mínimos durante el periodo de un mes o superior, quedarán modificadas durante la duración de la situación extraordinaria u obra de la siguiente forma:

La tarifa a aplicar a una estación para cada viajero subido o bajado pasará a ser la correspondiente a la categoría inmediatamente inferior cuando el número de servicios básicos prestados sea igual o inferior al número de servicios básicos incluidos en la categoría inferior más la mitad de la diferencia hasta el número de servicios básicos de la categoría superior. Una vez reclasificada en la categoría inferior, el proceso se reiterará si el número de servicios prestados así lo determinase.

Si un servicio básico no es prestado con los medios habituales, pero se sigue prestando en situación «degradada», es decir, en todo caso se presta, se contará dentro del número de servicios básicos prestados.

El administrador de infraestructuras notificará a los operadores ferroviarios esta circunstancia tan pronto sea conocida.



La modificación del canon no será aplicable a la categoría 5, al ser ésta la categoría inferior.

En el caso de servicios fuera del horario de apertura de las estaciones la cuota íntegra se determinará de acuerdo con lo previsto en el apartado A.3.

Tarifas Canon por la Utilización de Estaciones de Transporte de Viajeros- Modalidad A.1				
Clasificación Estación	Tipo Parada	Nacional / Internacional	Interurbano	Urbano
		€/Parada Tren		
1	DESTINO	164,0000	33,7842	8,1082
	INTERMEDIA	63,7800	13,1383	3,1532
	ORIGEN	182,2200	37,5380	9,0091
2	DESTINO	78,1100	16,0904	3,8617
	INTERMEDIA	30,3800	6,2574	1,5018
	ORIGEN	86,7900	17,8782	4,2908
3	DESTINO	75,2111	15,0422	3,6101
	INTERMEDIA	29,2487	5,8497	1,4039
	ORIGEN	83,5678	16,7136	4,0113
4	DESTINO	33,4830	6,6966	1,6072
	INTERMEDIA	13,0212	2,6042	0,6250
	ORIGEN	37,2034	7,4407	1,7858
5	DESTINO	13,4793	2,6959	0,6470
	INTERMEDIA	5,2419	1,0484	0,2516
	ORIGEN	14,9770	2,9954	0,7189

En la Tabla 3 de las "Tablas de Referencia", se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

ADICIÓN AL CANON POR UTILIZACIÓN POR INTENSIDAD DE USO DE LAS INSTALACIONES DE LAS ESTACIONES DE VIAJEROS TITULARIDAD DE ADIF - ALTA VELOCIDAD

Dicha adición se calcula multiplicando la tarifa unitaria por el número de viajeros subidos o bajados efectivamente en cada parada en la estación, diferenciando por tipo de viajero

Tarifas Adición, Intensidad de Uso de las Instalaciones de Estaciones Titularidad de ADIF - Alta Velocidad		
Tasa por viajero subido y bajado €/Viajero		
Nacional / Internacional	Interurbano	Urbano
0,4084	0,0871	0,0209

En la Tabla 4 de las "Tablas de Referencia", se encuentran las características de los tipos de tren.

A.2) En estaciones de categoría 6, aplicando a cada núcleo de cercanías los importes tarifarios resultantes de los costes de explotación del conjunto de estaciones de esta categoría por núcleo de cercanías.

El canon se establece por línea o núcleo de cercanías y año, fraccionándose su pago en doce mensualidades de la siguiente forma:

Tarifa Canon por Utilización Estaciones de Viajeros Categoría 6 Modalidad A.2	
Núcleo	Importe Mensual, Euros
Asturias	12.851
Barcelona	146.857
Bilbao	29.945
Cádiz	1.228
Madrid	358.874
Málaga	21.413
Murcia	1.282
San Sebastián	24.542
Santander	1.630
Sevilla	9.498
Valencia	13.127
Asturias (RAM)	16.982
Murcia (RAM)	9.254
Cantabria (RAM)	10.160
Vizcaya (RAM)	1.854
León (RAM)	5.995
Total Mensual	665.491

A.3) Por servicios fuera del horario de apertura de las estaciones, multiplicando la tarifa unitaria por el número de horas o fracción de apertura extraordinaria de las estaciones, por categoría de estación. Los horarios de apertura y cierre de las estaciones de transporte de viajeros, excluidas estaciones de cercanías y en ancho métrico, se encuentran disponibles en la Web de Adif, como anexo a esta D.R.

Esta modalidad será de aplicación en los casos de circulación de trenes especiales de viajeros, con parada en estaciones fuera de su horario de apertura y cierre que generen la necesidad de una apertura extraordinaria de las mismas.

Las cuantías aplicables por hora y fracción son:

Tarifa Canon por Apertura Extraordinaria de Estaciones Modalidad A.3	
Categoría Estación	€/Hora
1	632
2	108
3	51
4	23
5	10
6	7

En la Tabla 3 de las "Tablas de Referencia", se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

/ Canon por paso por cambiadores de ancho, Modalidad B

La cuantía de esta modalidad será la que resulte de multiplicar la tarifa unitaria al número de pasos de tren por un cambiador de ancho en cualquiera de los sentidos.

Tarifa Canon por Paso por Cambiadores de Ancho, Modalidad B

€/ Por Paso por Cambiador	134,8211 €
---------------------------	------------

/ Canon por la utilización de vías con andén en estaciones para el estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros y otras operaciones, Modalidad C

A los efectos de este canon se establecen las dos tarifas siguientes:

- * **C.1)** Por estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros sin otras operaciones:

Con carácter general se establece un período de 15 minutos durante el cual el canon no será aplicable.

A los efectos de cómputo del tiempo de estacionamiento en andenes no se considerarán las paradas intermedias de un trayecto comercial, ni aquellos en los que el administrador de infraestructuras ferroviarias decida la permanencia del tren en la vía de estacionamiento.

La cuantía del canon será la que resulte de aplicar a cada tren la tarifa unitaria por el tiempo de estacionamiento, en función de la categoría de la estación.

Tarifas Canon por Estacionamiento de Trenes para Servicios Comerciales sin otras operaciones, Modalidad C. 1

Categoría de Estaciones	Tipo de Estacionamiento		
	A	B	C
	€/ Tren		
1	2,2458	3,3688	4,4917
2	1,1229	1,6998	2,2458

En la Tabla 3 de las "Tablas de Referencia", se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

Tipo de Estacionamiento

A	Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 15 min. y 45 min.
B	Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 45 min. y 120 min.
C	Por cada 5 minutos adicionales o fracción a partir de los 120 min.

- * **C.2)** Por estacionamiento de trenes para otras operaciones (Limpieza del tren interior y/o exterior mínima, operaciones de carga y descarga de servicios a bordo, utilización de tomas de agua, utilización de instalaciones de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalaciones de vaciado WC y de otras análogas).



La cuantía del canon será la que resulte de aplicar la tarifa unitaria, determinada en función de la categoría de la estación y del tipo de operación a realizar en el tren, al número de operaciones de cada tipo realizadas durante el tiempo de estacionamiento.

Es de aplicación de forma independiente a la tarifa C.1 por la realización de operaciones a trenes durante el tiempo de estacionamiento.

Las operaciones realizadas en el tren se clasificarán en los dos tipos siguientes:

Tipo A: Limpieza del tren interior y/o exterior mínima (frontales y cristales de puertas y ventanas).

Tipo B: Por operaciones de carga y descarga de servicios a bordo, utilización de tomas de agua, utilización de instalaciones de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalaciones de vaciado WC y de otras análogas.

Tarifas Canon Estacionamiento de Trenes para Otras Operaciones, Modalidad C. 2			
	Categoría Estación	Operación	Euros
Tipo A	1 -2	Limpieza de tren	0,6818
	Resto	Limpieza de tren	0,5681
Tipo B	1 -2	Carga y descarga a bordo del tren	0,6722
	Resto	Carga y descarga a bordo del tren	0,5601
Por otras operaciones			0,3947

En la Tabla 3 de las "Tablas de Referencia", se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

Se establece una bonificación del cien por cien para las modalidades C1 y C2 del canon por utilización de las instalaciones de servicio que permanecerá en vigor hasta la finalización de los contratos vigentes entre la Administración y RENFE Operadora por la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías" "Media Distancia" y "Ancho Métrico" sujeto a obligaciones de servicio público. (Disposición transitoria tercera de la LSF).

/ Canon por Utilización de vías en otras instalaciones de servicio: de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, lavado y limpieza, de suministro de combustible, Modalidad D

Se establece según tiempo de utilización de la vía de la instalación de servicio, con sus componentes básicos, como son la vía, la catenaria, los desvíos y el equipamiento adicional.

La cuantía de esta modalidad será la resultante de computar el importe por utilización de la vía completa autorizada, el importe asociado al equipamiento con el que está dotada esa vía y el importe del equipamiento opcional solicitado, aplicando el importe unitario de cada concepto por las unidades correspondientes, prorrateando para el periodo solicitado y afectado por el coeficiente de rendimiento establecido en el Art. 98. 4. D) de la LSF.

Canon por Utilización Vías de Apartado y Otros, Modalidad D	
Componentes base	
C Vía	5,402 euros/m de vía-año
C Catenaria	1,826 euros/m de catenaria-año
C Desvío Tipo I (manual)	564,755 euros/ud-año
C Desvío Tipo II (telemandado)	2.165,954 euros/ud-año

Canon por Utilización Vías de Apartado y Otros, Modalidad D

Componentes de equipamiento asociados a la vía

C Pasillo entrevías	1,191 euros/m de vía-año
C Iluminación vía	1,368 euros /m de vía-año
C Iluminación playa	2,026 euros /m de vía-año
C Red de protección contra incendios	5,953 euros/m de vía-año
C Muelle de carga/descarga	52,490 euros/m de vía-año

Componentes de equipamiento opcionales

C Bandeja recogida grasas	521,516 euros/ud-año
C Bandeja recogida carburante	820,049 euros/ud-año
C Escaleras de acceso a cabina	20,945 euros/ud/año
C Foso-piquera de descarga	118,050 euros/ud/año
C Foso de mantenimiento (sin tomas)	188,388 euros/ud/año
C Rampa para carga/descarga	602,613 euros/ud/año
C Toma suministro de agua, eléctrico o aire comprimido	43,750 euros/ud/año

Asimismo, en aplicación del Art. 98.4 D de la LSF, se establecen las siguientes cuantías mínimas:

- * La cuantía mínima por utilización de instalaciones de servicio para repostaje de combustible, para todos los puntos de suministro de combustible de Adif, fijos y móviles, será de 3,75 €.
- * La cuantía mínima por la utilización del resto de instalaciones de servicio sujetas a esta modalidad, será el equivalente al de un periodo mínimo de uso de cada instalación de servicio de 4 horas.

De igual forma, se establecen Bonificaciones por concurrencia, cuando una instalación sea utilizada por un adjudicatario principal y uno o varios adjudicatarios secundarios y Bonificaciones por apartado de material de larga duración, según se determina en la LSF.

Así como Adiciones o Penalizaciones para los sujetos pasivos que, habiendo obtenido una adjudicación de capacidad para determinada instalación y periodo, cancelen dicha reserva con anterioridad a la finalización del periodo adjudicado, según se determina en la LSF.

/ Canon por Utilización de Puntos de Carga para Mercancías, Modalidad E

Para determinar la cuantía de esta modalidad se aplicarán los mismos elementos, criterios, bonificaciones y penalizaciones que en la modalidad D, con la particularidad de que, en la fórmula de cálculo, existirá un componente básico asociado al uso de la franja de superficie paralela a la vía (playa), que permite realizar la transferencia de la mercancía (máximo 8 m), cuya cuantía variará en función del acabado de la misma.

A las terminales intermodales de transporte de mercancías de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias que estén explotadas directamente por él o por otros explotadores y que presten el servicio de carga y descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI) sobre y desde vagón, no les será de aplicación esta modalidad.

No obstante, si las empresas ferroviarias requirieran para la realización por sí mismas de servicios auxiliares, además del uso del punto de carga, otros espacios, equipamientos o medios que el administrador de infraestructuras pueda ofrecer, éstos se regularán mediante el correspondiente contrato de arrendamiento.

La cuantía de esta modalidad será la resultante de computar el importe por utilización de la vía completa autorizada, el componente asociado al uso de la franja de superficie paralela a vía (playa), el importe asociado al equipamiento con el que está dotada esa vía y el importe del equipamiento opcional solicitado, aplicando el importe unitario de cada concepto por las unidades correspondientes, prorrateando para el periodo solicitado y afectado por el coeficiente de rendimiento establecido en el artículo 98.4.E) de la LSF.

La cuantía mínima del canon para esta modalidad E será el equivalente al de un periodo mínimo de uso de 8 horas.

Canon por Utilización de Puntos de Carga para Mercancías, Modalidad E

Componentes base

C Vía	5,402 euros/m de vía-año
C Catenaria	1,826 euros/m de catenaria-año
C Desvío Tipo I (manual)	564,755 euros/ud-año
C Desvío Tipo II (telemandado)	2.165,954 euros/ud-año
C Playa Tipo I (hormigón/adoquín)	19,340 euros/m-año
C Playa Tipo II (aglomerado)	11,232 euros/m-año
C Playa Tipo III (zahorras)	5,191 euros/m-año

Componentes de equipamiento asociados a la vía

C Pasillo Entrevías	1,191 euros/m de vía-año
C Iluminación Vía	1,368 euros /m de vía-año
C Iluminación Playa	2,026 euros /m de vía-año
C Red de Protección Contra Incendios	5,953 euros/m de vía-año
C Muelle de Carga/Descarga	52,490 euros/m de vía-año

Componentes de equipamiento opcionales

C Bandeja recogida grasas	521,516 euros/ud-año
C Bandeja recogida carburante	820,049 euros/ud-año
C Escaleras de acceso a cabina	20,945 euros/ud/año
C Foso-piquera de descarga	118,050 euros/ud/año
C Foso de mantenimiento (sin tomas)	188,388 euros/ud/año
C Rampa para carga/descarga	602,613 euros/ud/año
C Toma suministro de agua, eléctrico o aire comprimido	43,750 euros/ud/año

6.2.3. Actualización o Modificación de las Tasas y Cánones Ferroviarios

La LSF, determina que los administradores generales de infraestructuras ferroviarias tienen, entre otras funciones, las de determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

La propuesta de modificación o revisión de las cuantías correspondientes a los cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con la correspondiente memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

Dicha propuesta será sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y establecerá los valores concretos de los parámetros de los cánones, particularizando en su caso, en cada línea, elemento de la red o periodos de aplicación.

Sin perjuicio de las facultades que corresponden a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, los valores así obtenidos se remitirán al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para su inclusión en el anteproyecto de la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

6.2.4. Forma de Pago de las Tasas y Cánones Ferroviarios

Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes de del dominio público ferroviario, Art. 93 LSF. El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará esta tasa por años naturales, con la excepción de aquellos devengos por períodos inferiores al año natural, que lo serán por esa fracción del año.

En cuanto a los Cánones Ferroviarios, las modalidades descritas podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta, en los términos previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario que regula los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles. El ingreso de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias debe ser efectuado por las EE.FF. o Candidatos Habilitados y para las Modalidades D y E también podrán ser los titulares de material rodante ferroviario, una vez hayan recibido la notificación de pago correspondiente, en los términos, plazos y demás condiciones indicadas en la LSF.

Sobre las cuantías que resulten exigibles se aplicarán los impuestos indirectos que graven la prestación de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente.

Para todo lo no recogido en este apartado se aplicará lo que disponga la LSF y la Ley de Presupuestos Generales del Estado, que fije las cuantías de los Cánones ferroviarios.

6.2.5. Sistema de Incentivos (Performance Scheme)

De conformidad con el Art. 96 de la LSF, el sistema de cánones deberá incentivar a las empresas ferroviarias y al propio administrador de infraestructuras ferroviarias a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la Red Ferroviaria de Interés General. Los principios básicos de este sistema de incentivos se aplicarán a toda la red.

El 11 de febrero de 2015 se publicó en el BOE la Orden FOM 189/2015 (actualizada por la Orden FOM 642/2018, de 13 de junio), por la que se desarrollan los principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.

El sistema de incentivos garantizará el trato no discriminatorio, la transparencia, la objetividad basada en hechos y sucesos que se pueden cuantificar, constatar y verificar, consecuentemente será un sistema veraz, fiable y auditable que garantice la integridad de todos los datos del sistema, a la vez que se comparte la información operativa entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y la EF.

Dicho sistema incluye la imposición de penalizaciones (malus) por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de compensaciones (bonus) a las entidades que las sufran, y la concesión de primas a las que obtengan resultados mejores de lo previsto.

De conformidad con lo indicado, Adif acordó con las Empresas Ferroviarias y Candidatos los parámetros principales del sistema de incentivos (PPSI), y en cumplimiento de la citada Orden FOM se indican a continuación los valores siguientes:

* Tabla 1.- Indicadores de P.P.S.I. para trenes por productos:

Tabla 1 Indicadores de P.P.S.I. para trenes por productos		
Producto	Margen de Puntualidad	Observaciones
Larga Distancia AV	15'	
Media Distancia AV	15'	
Larga Distancia NO AV	30'	
Media Distancia NO AV	30'	
Cercanías	20'	
Mercancías	100'	Con el parámetro de Oferta Ajustada y Retraso Neto

Para cada circulación, el administrador de infraestructura ferroviaria determinará el retraso de llegada a destino, en función de los siguientes datos:

- ◆ TRENES DE VIAJEROS.- Si el retraso a la llegada (RLL) de cada tren supera el indicador de P.P.S.I. (Ip), se considerará Tren impuntual:

$$\mathbf{RLL > Ip = Tren\ impuntual}$$

La diferencia, medida en minutos, entre el retraso a la llegada (RLL) y el indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retraso Computable (Rc):

$$\mathbf{Rc = RLL - Ip}$$

- ◆ TRENES DE MERCANCÍAS.- Si el retraso neto (Rn) de cada tren supera el indicador de P.P.S.I. (Ip), se considerará Tren impuntual.

$$\mathbf{Rn > Ip = Tren\ impuntual}$$

La diferencia, medida en minutos, entre el retraso neto (Rn) y el indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retraso Computable (Rc):

$$\mathbf{Rc = Rn - Ip}$$

- * Tabla 2.- Los trenes suprimidos serán en general impuntuales a efectos del sistema de incentivos. Para determinar el indicador del retraso computable para los trenes suprimidos, se considerará como si hubiesen llegado a destino con un retraso computable equivalente a:

Indicador computable para trenes suprimidos		
Producto	Minutos valor de retraso	Observaciones
Larga Distancia AV	30'	
Media Distancia AV	30'	
Larga Distancia	40'	
Media Distancia	40'	
Cercanías	20'	
Mercancías	90'	No se considerarán los trenes suprimidos por las EF en origen, ni la modificación del destino planificado.

- * El valor unitario (V) de cada minuto de retraso imputable para la Fase 2 (Horario de servicio 2018/2019) será el siguiente:

	Propio tren (bonus para Adif)	Trenes de AV otro candidato	Otros trenes de otro candidato
Retraso causado por Adif	-	10 €/min	1 €/min
Retraso causado por tren AV	10 €/min	10 €/min	1 €/min
Retraso causado por tren que no es de AV	1 €/min	1 €/min	1 €/min

Evaluación del Programa de Incentivos.

A fin de conseguir un nivel adecuado de resultados, de analizar su implantación enriqueciéndolo con la experiencia del sistema ferroviario, el administrador de infraestructura ferroviaria ha desarrollado el sistema de incentivos de forma progresiva, siendo de aplicación en las siguientes fases.

FASE 1.- Implantada en 2018, aplicó exclusivamente a los trenes de viajeros de Alta Velocidad:

FASE 2.- Implantada en 2019, extendió la aplicación del sistema al conjunto de trenes que circulan por la RFIG, a excepción de los trenes de Cercanías. Los resultados obtenidos durante el año 2019 son los siguientes:

Tabla con el sistema de incentivos.

SISTEMA DE INCENTIVOS. BALANCE año 2019			
Empresa Ferroviaria	Bonus	Malus	Saldo
Empresa Ferroviaria 1	7.083	12.854	-5.771
TOTAL	7.083	12.854	-5.771
Administrador	Bonus	Malus	Saldo
Adif	12.854	7.083	5.771

Cifras expresadas en minutos

SISTEMA DE INCENTIVOS. Saldo Económico año 2019 (Cifras en euros)		
	Empresas Ferroviarias	Adif
Saldo	-57.710,00	57.710,00



Resumen de la información relativa a la desagregación por tipologías de retraso:

GRUPOS SISTEMAS INCENTIVOS		Año 2019			
		Trenes		Minutos	
		Total	%	Total	%
A.3	Errores en el procedimiento de las operaciones.	3,77	0,35%	42,78	0,21%
A.6	Otras causas.	1,36	0,13%	5,21	0,03%
B.1	Instalaciones de señalización.	254,39	23,89%	3.095,20	15,52%
B.3	Instalaciones de telecomunicaciones.	2,00	0,19%	37,00	0,19%
B.4	Equipo de suministro de corriente.	107,67	10,11%	3.788,29	18,99%
B.5	Vía.	4,81	0,45%	28,06	0,14%
C.1	Trabajos de construcción planificados.	4,60	0,43%	53,43	0,27%
C.2	Irregularidades en la ejecución de los trabajos de construcción.	2,49	0,23%	11,09	0,06%
C.3	Restricciones de la velocidad a causa de vías defectuosas.	0,00	0,00%	0,00	0,00%
F.2	Formación del tren por la empresa ferroviaria.	0,76	0,07%	2,29	0,01%
F.5	Problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores.	1,55	0,15%	17,79	0,09%
F.6	Personal.	0,63	0,06%	1,88	0,01%
ADIF		384,02		7.083,02	
E.1	Rebasamiento del tiempo de parada.	26,06	2,45%	148,86	0,75%
E.2	Solicitud de la empresa ferroviaria.	53,08	4,98%	958,45	4,81%
E.5	Preparación comercial del tren.	7,50	0,70%	34,67	0,17%
E.6	Personal.	3,00	0,28%	244,00	1,22%
F.2	Formación del tren por la empresa ferroviaria.	117,87	11,07%	1.565,98	7,85%
F.3	Problemas que afecten a los coches (transporte de viajeros)	6,79	0,64%	139,13	0,70%
F.5	Problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores.	427,43	40,14%	9.045,19	45,35%
F.6	Personal.	38,17	3,58%	717,64	3,60%
EF		679,90		12.853,91	
E.1	Rebasamiento del tiempo de parada.	0,21	0,02%	5,53	0,03%
H.3	Influencias externas.	0,65	0,06%	1,94	0,01%
OTROS		0,86		7,47	
TOTAL GENERAL		1.064,78		19.944,40	

FASE 3. - Durante 2020 está previsto finalizar los desarrollos necesarios para incorporar los trenes de cercanías al sistema de incentivos.

Comité de Seguimiento del sistema de incentivos.

El Comité de Seguimiento de incentivos, tal y como prescribe la OMFOM/189/2015 lo componen el administrador de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias, con la participación de la CNMC. En 2018 se constituyó, quedando incorporadas a final de ese año todas las empresas que operaban en la RFIG. Desde entonces las nuevas empresas que comienzan a operar en la RFIG son incorporadas automáticamente a este comité

6.2.6. Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones

A continuación, se especifican las tablas de referencia para la aplicación de los cánones conforme a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

El artículo 97 apartado 7 de la LSF, establece los criterios de clasificación de las líneas considerando sus características técnicas, necesidades de mantenimiento, los tipos de servicio que aportan y la intensidad de estos, a continuación se detalla esta clasificación.

Tabla 1 Clasificación de las Líneas Ferroviarias	
Tipo de Línea	Características
A	Todas las líneas y sus enlaces y bypass que permiten una velocidad máxima superior a 200 kilómetros/hora en 2/3 de su longitud.
B1	Comprende los trayectos interciudades, incluidos sus enlaces y bypass, utilizados principalmente por servicios de viajeros, o que resulten esenciales para los mismos. Se consideran líneas B1 aquellas que permiten una velocidad superior a 160 kilómetros/hora e inferior o igual a 200 kilómetros/hora en 2/3 de su longitud.
B2	Comprende los trayectos interciudades, incluidos sus enlaces y bypass, utilizados principalmente por servicios de viajeros, o que resulten esenciales para los mismos. Tendrán la consideración de B2 aquellos trayectos no clasificados en los tipos A, C o B1 en los cuales concurra al menos una de las siguientes condiciones: <ul style="list-style-type: none"> * Que el tráfico de viajeros sea mayoritario y supongan como mínimo 10 circulaciones por día. * Corresponda a un enlace con frontera. * Corresponda al acceso a un Centro de Tratamiento de Trenes (CTT). * Corresponda a un enlace entre trayectos clasificados como B.
C1	Son los trayectos que conforman los núcleos de cercanías. Se consideran C1 aquellos núcleos con una densidad de circulación por kilómetro de línea igual o superior a 80 circulaciones por día.
C2	El resto de los núcleos de cercanías que no se encuentren calificados como C1, se calificarán como C2.
D	Aquellos trayectos no clasificados como A, B o C en los que concurra al menos una de estas circunstancias: <ul style="list-style-type: none"> * Que el tráfico de mercancías sea mayoritario y supongan al menos 2 circulaciones por día. * Se trata de enlaces y accesos a instalaciones vinculadas al transporte de mercancías (apartaderos, puertos, instalaciones logísticas de mercancías y derivaciones particulares). * Exista una línea alternativa para el transporte de viajeros de categoría A.
E	Los no comprendidos en los anteriores tipos de línea.

Conforme a dichos parámetros, se ha elaborado la clasificación de las líneas titularidad de ADIF - Alta Velocidad, que se encuentran recogidas en el [Anexo I](#) de esta Declaración sobre la Red. A continuación se indican el resumen kilómetros de cada uno de los tipos de líneas existentes.

Subred (Tipo de Línea)	Longitud	
Titularidad ADIF - Alta Velocidad	Kms. Línea	%
A	2430,4	70,3%
B1	490,6	14,2%
B2	392,2	11,5%
C1	23,2	0,7%
C2	97,6	2,8%
D	15,8	0,5%
E	0,0	0,0%
TOTAL	3.455,7	100%

Tabla 2
Características de los Servicios y Tipos de Tren

Clase	Tipo	Características
Viajeros	VL	<p>Servicios de viajeros larga distancia, distinguiendo los siguientes subtipos:</p> <ul style="list-style-type: none"> * VL1.- Servicios de larga distancia y trenes turísticos(*), excepto los designados como VL2, VL3 y VOT. * VL2.- Servicios de larga distancia en relaciones de ancho variable, siempre que al menos un 10 por ciento de su recorrido total discurra por líneas de ancho ibérico, excluidos los designados como VL3. * VL3.- Servicios de larga distancia en relaciones transversales largas: recorridos superiores a 700 kilómetros y que no tengan origen, destino o parada intermedia en Madrid y sus ramas.
	VCM	<p>Servicios de viajeros urbanos o suburbanos e interurbanos.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Servicios urbanos o suburbanos: los que discurren íntegramente dentro de un núcleo de cercanías. * Servicios interurbanos: los que no siendo urbanos ni suburbanos tienen recorridos inferiores a 300 kilómetros. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia. * Servicios declarados como obligaciones de servicio público.
	VOT	Trenes y material de viajeros sin pasajeros, incluidas máquinas aisladas, movimiento de trenes en vacío, formación y pruebas.
Mercancías	M	Servicios de Mercancías: Todos los servicios de mercancías, incluidos los cargados, los vacíos y pruebas.

Se entenderá por servicios de pruebas la circulación de trenes que se realicen para la adecuación y calibración técnica de vehículos ferroviarios de nueva fabricación, o de vehículos nuevos o existentes, que necesiten autorización de puesta en servicio o de circulación, así como para la calibración de algunos de sus componentes.

(*) Los servicios de transporte ferroviarios de viajeros con finalidad prioritariamente turística se consideraran tipo de servicio VL1, (Disposición final trigésima sexta de la ley 6/2018, de 3 julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018).

El tipo de tracción diferenciará:

- ◆ **E:** trenes de tracción eléctrica.
- ◆ **D:** trenes de tracción diesel.



De conformidad con lo establecido en la LSF a continuación se recoge la clasificación nominativa por categoría de las estaciones y de tipos de tren a efectos de la Modalidad A.1

Clasificación nominativa de Estaciones .

Tabla 3 Clasificación Nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2020)			
Categoría 1			
BARCELONA-SANTS	LLEIDA-PIRINEUS	MALAGA MARIA ZAMBRANO	ZARAGOZA DELICIAS
CORDOBA	MADRID-CHAMARTIN	SEVILLA-SANTA JUSTA	
GIRONA	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	VALENCIA JOAQUIN SOROYA	
Categoría 2			
ALBACETE LOS LLANOS	CUENCA FERNANDO ZOBEL	PONTEVEDRA	VALLADOLID-CAMPO GRANDE
ALICANTE	FIGUERES-VILAFANT	PUERTOLLANO	VIGO URZAIZ
CAMP DE TARRAGONA	LEON	SANTIAGO DE COMPOSTELA	
CASTELLON DE LA PLANA	OURENSE	SEGOVIA-GUIOMAR	
CIUDAD REAL	PALENCIA	TOLEDO	
Categoría 3			
ANTEQUERA-SANTA ANA	GRANADA	PUENTE GENIL-HERRERA	ZAMORA
CACERES	GUADALAJARA-YEBES	SAN SEBASTIAN/DONOSTIA	
CALATAYUD	MURCIA DEL CARMEN	VILLENA ALTA VELOCIDAD	
Categoría 4			
MEDINA DEL CAMPO AV	REQUENA-UTIEL	VILAGARCIA DE AROUSA	VILLANUEVA DE CORDOBA
Categoría 5			
LOJA			

Tabla 4 Servicios básicos mínimos de las estaciones de transporte de viajeros

El administrador de infraestructuras ferroviarias publicará anualmente en la DR el catálogo de servicios básicos mínimos según categoría de estación de transporte de viajeros, a continuación, se incluye la matriz de servicios por categoría de estación, esta matriz refiere una situación de servicios mínimos comunes a todas las estaciones de una misma categoría, ciertas estaciones de una categoría pueden tener servicios de categoría superior.

SERVICIOS	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5	CATEGORÍA 6	OBSERVACIONES
Protección civil	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de emergencia o medidas de emergencia	Medios de protección conforme a normativa. Medidas de seguridad	Medios de protección conforme a normativa, plan de emergencia o medidas de emergencia	
Accesibilidad	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	
Iluminación	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En andenes, en áreas públicas abiertas	En accesos, en andenes, en áreas públicas abiertas	En horario comercial de apertura de la estación.
Señalización	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De identificación andenes	De orientación, de identificación servicios y áreas	Incluye además identificación de la estación en todas las categorías.

SERVICIOS	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5	CATEGORÍA 6	OBSERVACIONES
Mobiliario para clientes	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	-	Bancos, papeleras	
Información sobre horarios de trenes	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil"	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	S.I.V.=Sistema de información al viajero, incluye monitores y/o teleindicadores
Protección contra inclemencias climatológicas	Vestíbulo y marquesina	Vestíbulo y marquesina	Vestíbulo y marquesina	Marquesina o refugio	-	Marquesina o refugio	
Cronometría	En andenes y vestíbulo	En andenes y vestíbulo	En andenes y vestíbulo	En andenes	-	En andenes	
Información sobre trenes en circulación	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil"	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	S.I.V.=Sistema de información al viajero, incluye monitores y/o teleindicadores
Información sobre la estación	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía, puntos interactivos	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	-	App "Adif en tu móvil", vitrinas	
Atención a clientes	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	
Aseos	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	-	-	-	Los aseos públicos gratuitos en zona restringida de acceso a viajeros pueden coexistir con aseos de pago en zonas públicas de libre acceso.
Áreas de espera	Espacio acondicionado en vestíbulo y/o sala de embarque	Espacio acondicionado en vestíbulo	Espacio acondicionado en vestíbulo	-	-	-	Sala de embarque incluye control de accesos, mobiliario y equipos de información para mejora de confort.
Climatización	Áreas en vestíbulo con calefacción y refrigeración	Áreas en vestíbulo con calefacción y refrigeración	-	-	-	-	Niveles de consigna conforme a normativa de eficiencia energética.
Medios de transporte vertical	Ascensores, escaleras o rampas mecánicas	Ascensores, escaleras o rampas mecánicas	-	-	-	-	Alcanza exclusivamente a estaciones con diferentes niveles de altura.

SERVICIOS	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5	CATEGORÍA 6	OBSERVACIONES
Intermodalidad	Espacios reservados bus, taxis, otros medios de transporte, subida/bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, otros medios de transporte, subida/bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, subida/bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, subida/bajada clientes	-	-	En categorías 1 y 2 se dispone de aparcamiento de pago. En estaciones intermodales incluye áreas de intercambio con otros modos de transporte
Otros equipamientos	Carros portaequipajes	-	-	-	-	-	

Los trenes se clasificarán a los efectos de la Modalidad A. 1 del canon por la utilización de estaciones de transporte de viajeros, de la forma siguiente

Tabla 5 Tipos de Tren a efectos de Canon Estaciones de Viajeros (Modalidad A. 1)	
Tipo	Características
Larga distancia	Trenes con trayecto origen-destino superior o igual a 300 kilómetros. Se incluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia con recorrido inferior a 300 kilómetros.
Interurbanos	Trenes con trayecto origen-destino inferiores a 300 kilómetros que al menos parte de su recorrido discurre fuera de un núcleo de cercanías. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia.
Urbanos o suburbanos	Trenes cuyo recorrido discurre íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.



Tabla 6 Tráfico de Referencia 2020 en vigor desde 01/01/2020

		Tipos de servicio					
	Longitud (km)	VL1	VL2	VL3	VCM	M	
Líneas del Eje 11-A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Bif. Vta. Baños							
072	CAMBIADOR MADRID-CHAMARTÍN-CTT FUENCARRAL AV	0,3	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
076	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS-CAMBIADOR VALDESTILLAS	1,0	N/A	1.190	N/A	N/A	N/A
080	MADRID-CHAMARTÍN-VALLADOLID-BIF. VENTA DE BAÑOS	216,8	290.334	1.361.393	N/A	1.495.102	N/A
084	BIF. VENTA DE BAÑOS - LEON	127,9	152.500	251.304	N/A	76.009	N/A
	Subtotal	345,9	442.834	1.613.887	0	1.571.111	0
Líneas del Eje 12-A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia							
050	MADRID-PUERTA DE ATOCHA-LIMITE ADIF - TP FERRO	752,4	6.486.352	1.384.525	1.135.552	648.791	172.180
052	BIF. CAMBIADOR PLASENCIA-CAMBIADOR PLASENCIA	3,8	N/A	7.952	N/A	N/A	N/A
054	BIF MONCASI-BIF CANAL IMPERIAL	25,9	182.379	18.379	51.422	N/A	N/A
056	BIF LES TORRES-BIF ARTESA DE LLEIDA	16,3	70.980	19.657	42.492	23.557	N/A
060	BIF. CAMB. ZARAGOZA-DELICIAS-CAMB. ZARAGOZA-DELICIAS	0,4	N/A	N/A	542	N/A	N/A
068	VALLECAS AV-AG. KM. 12,300-LOS GAVILANES-AG. KM. 13,400	5,6	N/A	N/A	6.731	N/A	N/A
	Subtotal	804,3	6.739.711	1.430.513	1.236.739	672.348	172.180
Líneas del Eje 13-A.V. Madrid Atocha - Levante (actualmente Valencia/Alicante)							
024	BIF. BLANCALES - YELES AGUJA KM.34,397	5,7	N/A	N/A	2.530	N/A	N/A
040	BIF. TORREJÓN DE VELASCO - VALENCIA-JOQUIM SOROLLA	361,3	2.490.313	646.856	159.022	N/A	N/A
042	BIF. ALBACETE -ALACANT-TERMINAL	237,8	773.932	217.510	N/A	N/A	N/A
308	ALBACETE - CAMBIADOR ALBACETE	0,5	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
328	VALENCIA-A.V.-AGUJA KM. 396,7 - CAMBIADOR VALENCIA	0,1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	Subtotal	605,3	3.264.245	864.366	161.552	0	0
Líneas del Eje 14-A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano							
010	PTA. DE ATOCHA-SEVILLA-S.JUSTA	470,5	5.204.387	1.352.605	733.158	2.660.035	N/A
012	CAMBIADOR ATOCHA-PTA. DE ATOCHA	1,3	N/A	1.467	N/A	N/A	N/A
016	MAJARABIQUE-CAMBIADOR MAJ.	2,0	N/A	4.172	N/A	N/A	N/A
020	LA SAGRA-TOLEDO	21,4	N/A	N/A	N/A	205.483	N/A
022	BIF CAMBIADOR ALCOLEA-CAMBIADOR ALCOLEA	0,7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
030	BIF. MALAGA-A.V.-MARIA ZAMBRANO	154,6	833.442	86.412	158.286	679.049	N/A
032	ANTEQUERA-SANTA ANA-CAMBIADOR ANTEQUERA	0,4	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	Subtotal	650,9	6.037.829	1.444.656	891.444	3.544.567	0

Tabla 7 Tráfico de Objetivo 2020 en vigor desde 01/01/2020

		Tipos de servicio					
	Longitud (km)	VL1	VL2	VL3	VCM	M	
Líneas del Eje 11-A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Bif. Vta. Baños							
072	CAMBIADOR MADRID-CHAMARTÍN-CTT FUENCARRAL AV	0,3	0	0	0	0	
076	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS-CAMBIADOR VALDESTILLAS	1,0	0	1.196	0	0	
080	MADRID-CHAMARTÍN-VALLADOLID-BIF. VENTA DE BAÑOS	216,8	291.786	1.368.200	0	1.502.578	
084	BIF. VENTA DE BAÑOS - LEON	127,9	153.263	252.561	0	76.389	
	Subtotal	345,9	445.048	1.621.956	0	1.578.967	
Líneas del Eje 12-A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia							
050	MADRID-PUERTA DE ATOCHA-LIMITE ADIF - TP FERRO	752,4	6.518.784	1.391.448	1.141.230	652.035	
052	BIF. CAMBIADOR PLASENCIA-CAMBIADOR PLASENCIA	3,8	0	7.992	0	0	
054	BIF MONCASI-BIF CANAL IMPERIAL	25,9	183.291	18.471	51.679	0	
056	BIF LES TORRES-BIF ARTESA DE LLEIDA	16,3	71.335	19.755	42.704	23.675	
060	BIF. CAMB. ZARAGOZA-DELICIAS-CAMB. ZARAGOZA-DELICIAS	0,4	0	0	545	0	
068	VALLECAS AV-AG. KM. 12,300-LOS GAVILANES-AG. KM. 13,400	5,6	0	0	6.765	0	
	Subtotal	804,3	6.773.410	1.437.666	1.242.923	675.710	
Líneas del Eje 13-A.V. Madrid Atocha - Levante (actualmente Valencia/Alicante)							
024	BIF. BLANCALES - YELES AGUJA KM.34,397	5,7	0	0	2.543	0	
040	BIF. TORREJÓN DE VELASCO - VALENCIA-JOQUIM SOROLLA	361,3	2.502.765	650.090	159.817	0	
042	BIF. ALBACETE - ALACANT-TERMINAL	237,8	777.802	218.598	0	0	
308	ALBACETE - CAMBIADOR ALBACETE	0,5	0	0	0	0	
328	VALENCIA-A.V.-AGUJA KM. 396,7 - CAMBIADOR VALENCIA	0,1	0	0	0	0	
	Subtotal	605,3	3.280.566	868.688	162.360	0	
Líneas del Eje 14-A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano							
010	PTA. DE ATOCHA-SEVILLA-S. JUSTA	470,5	5.230.409	1.359.368	736.824	2.673.335	
012	CAMBIADOR ATOCHA-PTA. DE ATOCHA	1,3	0	1.474	0	0	
016	MAJARABIQUE-CAMBIADOR MAJ.	2,0	0	4.193	0	0	
020	LA SAGRA-TOLEDO	21,4	0	0	0	206.510	
022	BIF CAMBIADOR ALCOLEA-CAMBIADOR ALCOLEA	0,7	0	0	0	0	
030	BIF. MALAGA-A.V.-MARIA ZAMBRANO	154,6	837.609	86.844	159.077	682.444	
032	ANTEQUERA-SANTA ANA-CAMBIADOR ANTEQUERA	0,4	0	0	0	0	
	Subtotal	650,9	6.068.018	1.451.879	895.901	3.562.290	

El tráfico objetivo se ha establecido para cada combinación de línea y tipo de servicio especificada en la tabla 6 de tráfico de referencia, aplicando a estos valores un incremento de +0,5%

Tabla 8 Bonificación de Objetivo 2020 en vigor desde 01/01/2020

		Tipos de servicio					
	Longitud (km)	VL1	VL2	VL3	VCM	M	
Líneas del Eje 11-A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Bif. Vta. Baños							
072	CAMBIADOR MADRID-CHAMARTÍN-CTT FUENCARRAL AV	0,3	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
076	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS-CAMBIADOR VALDESTILLAS	1,0	N/A	50%	N/A	N/A	N/A
080	MADRID-CHAMARTÍN-VALLADOLID-BIF. VENTA DE BAÑOS	216,8	50%	50%	N/A	10%	N/A
084	BIF. VENTA DE BAÑOS - LEON	127,9	50%	50%	N/A	10%	N/A
Líneas del Eje 12-A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia							
050	MADRID-PUERTA DE ATOCHA-LIMITE ADIF - TP FERRO	752,4	50%	50%	50%	10%	10%
052	BIF. CAMBIADOR PLASENCIA-CAMBIADOR PLASENCIA	3,8	N/A	50%	N/A	N/A	N/A
054	BIF MONCASI-BIF CANAL IMPERIAL	25,9	50%	50%	50%	N/A	N/A
056	BIF LES TORRES-BIF ARTESA DE LLEIDA	16,3	50%	50%	50%	10%	N/A
060	BIF. CAMB. ZARAGOZA-DELICIAS-CAMB. ZARAGOZA-DELICIAS	0,4	N/A	N/A	50%	N/A	N/A
068	VALLECAS AV-AG. KM. 12,300-LOS GAVILANES-AG. KM. 13,400	5,6	N/A	N/A	50%	N/A	N/A
Líneas del Eje 13-A.V. Madrid Atocha - Levante (actualmente Valencia/Alicante)							
024	BIF. BLANCALES - YELES AGUJA KM.34,397	5,7	0	0	50%	N/A	N/A
040	BIF. TORREJÓN DE VELASCO - VALENCIA-JOQUIM SOROLLA	361,3	50%	50%	50%	N/A	N/A
042	BIF. ALBACETE -ALACANT-TERMINAL	237,8	50%	50%	N/A	N/A	N/A
308	ALBACETE - CAMBIADOR ALBACETE	0,5	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
328	VALENCIA -A.V.-AGUJA KM. 396,7 - CAMBIADOR VALENCIA	0,1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Líneas del Eje 14-A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano							
010	PTA. DE ATOCHA-SEVILLA-S. JUSTA	470,5	50%	50%	50%	10%	N/A
012	CAMBIADOR ATOCHA-PTA. DE ATOCHA	1,3	N/A	50%	N/A	N/A	N/A
016	MAJARABIQUE-CAMBIADOR MAJ.	2,0	N/A	50%	N/A	N/A	N/A
020	LA SAGRA-TOLEDO	21,4	N/A	N/A	N/A	10%	N/A
022	BIF CAMBIADOR ALCOLEA-CAMBIADOR ALCOLEA	0,7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
030	BIF. MALAGA -A.V.-MARIA ZAMBRANO	154,6	50%	50%	50%	10%	N/A
032	ANTEQUERA-SANTA ANA-CAMBIADOR ANTEQUERA	0,4	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Bonificación objetivo aplicable en cada combinación línea / Tipo de servicio VL1, VL2, VL3, VCM y M que sea de aplicación.



6.3 PRECIOS 2020 POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES DE ADIF ALTA VELOCIDAD

Los Precios para el año 2020 contenidos en el presente documento sólo serán de aplicación para los Servicios que se presten en las instalaciones de servicio pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y las áreas de las zonas de servicio ferroviario, que sean administrados por Adif.

Estos precios entrarán en vigor el 1 de enero de 2020 y estarán vigentes, hasta el 31 de diciembre de 2020, o hasta la publicación de unos nuevos precios que los sustituyan.

6.3.1. Régimen Jurídico

La prestación de los Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares se encuentra regulada en la vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y en el Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre), en tanto este último no se oponga a lo previsto en la citada ley.

6.3.2. Régimen Económico

La prestación de los Servicios ferroviarios Básicos (excepto los regulados por el Artículo 98 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario), Complementarios y Auxiliares, está sujeta al pago precios, que tienen el carácter de privados.

Según el Art. 101 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario los precios de los servicios básicos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

Los servicios complementarios y auxiliares prestados en las instalaciones de servicio estarán sujetos a precios libremente acordado entre las partes. No obstante, cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que éste aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

No se devengarán precios por las actividades y servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en Título VI de la ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

El establecimiento y aplicación de los precios se regirán siempre por los principios de objetividad, transparencia, igualdad de acceso y no discriminación a las Empresas Ferroviarias y Candidatos.

Los precios aprobados por la prestación del servicio básico de Manipulación de Unidades de Transporte Intermodal (UTI's) tendrán la consideración de precios máximos de referencia, permitiendo descuentos o incentivos sobre los mismos en instalaciones concretas, para determinados servicios y bajo unas condiciones de aplicación previamente establecidas, buscando la explotación de las Instalaciones en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

Para ello se establecerán criterios objetivos que justifiquen esas minoraciones sobre los precios máximos en función de parámetros y condiciones de aplicación debidamente explicitadas y, cuando proceda, se establecerán acuerdos específicos.

Con objeto de que los clientes del administrador de infraestructuras ferroviarias puedan conocer con la suficiente antelación a la solicitud del servicio, la existencia de precios reducidos y las condiciones objetivas necesarias para su aplicación, el administrador de infraestructuras ferroviarias incluirá esta información en su página Web, www.adif.es, y en las sucesivas actualizaciones de la Declaración sobre la Red.

En las citadas condiciones de aplicación se indicará la Terminal de Transporte de Mercancías (o conjunto de éstas) y el servicio concreto objeto del descuento. De igual modo se fijarán, al menos, los mecanismos de ajuste del precio, el periodo de vigencia y los compromisos que deben cumplir los beneficiarios.

Los descuentos/incentivos sobre los precios se aplicarán de modo objetivo, transparente y no discriminatorio, garantizando la igualdad de trato a todos los clientes que cumplan con las condiciones de aplicación.

Los precios de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras ferroviarias, serán abonados a éste y se utilizarán para financiar su actividad, tendiendo a garantizar el equilibrio financiero.

La política de precios tenderá a crear una dinámica que favorezca la contención de los gastos de explotación, adecuando las inversiones a los requerimientos reales de la demanda, evitando sobrecapacidades o problemas de congestión.

6.3.3. Precios por la Prestación de Servicios Básicos 2020

Los precios por la prestación de los servicios básicos, en el ámbito de las instalaciones de servicio de Transporte de Viajeros se especifican en el Catálogo de Servicios y Precios y en el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicios, que se encuentra disponible en la Web de ADIF - Alta Velocidad, como anexo a esta Declaración sobre la Red.

6.3.4. Precios por la Prestación de Servicios Complementarios 2020

A continuación, se especifican los precios por la prestación de los servicios Complementarios en el **Ámbito General**:

SC-1	TRANSPORTES EXCEPCIONALES	UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA AÑO 2020
	Estudios realizados por el administrador de infraestructuras ferroviarias asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte.	POR ESTUDIO	85 € / h / agente
PLAN DE MARCHA			
	Itinerario UN área territorial operativa (*)	PLAN DE MARCHA	800 €
	Itinerario DOS o más áreas territoriales operativas(*)	PLAN DE MARCHA	1.300 €
	Acompañamiento y asistencia al transporte	SERVICIO PRESTADO	62 € / h / agente
	Vehículos de apoyo a la circulación(**)	SERVICIO PRESTADO	294 €/100 Km. y 3 €/Km. cuando supere los 100 Km. iniciales
	Apertura Extraordinaria de Estaciones	SERVICIO PRESTADO	62 € / h / agente
	Servicios contratados de apoyo y seguridad	SERVICIO PRESTADO	Coste servicio

(*) Las áreas territoriales operativas serán las que figuren anualmente en los mapas de la Declaración sobre la Red.
(**) Circulación de vagonetas y otro equipamiento necesario precediendo o tras el Transporte Excepcional.



SC-2 Suministro de la Corriente de Tracción

ADIF-Alta Velocidad, como prestador del Servicio Complementario de Suministro de Corriente de Tracción, implementará un nuevo sistema de facturación de este Servicio Complementario que permitirá facturar a las EE.FF. en el marco liberalizado del transporte nacional de viajeros, de forma transparente y no discriminatoria, de forma que las EE.FF. puedan establecer en sus planes de negocio los costes en los que previsiblemente van a incurrir por el suministro de energía eléctrica de tracción.

ADIF-Alta Velocidad, con el objeto de poder facturar a cada E.F. lo realmente consumido por cada servicio, ha evolucionado el sistema de facturación, siguiendo la tendencia que se constata en los países europeos, hacia un modelo basado en la **Medida Embarcada** como unidad de facturación del servicio.

La evolución se plantea en 2 fases:

- ◆ **Fase I**, se abre la posibilidad de facturar a diferentes operadores de las líneas electrificadas en corriente alterna (principalmente líneas de alta velocidad).
- ◆ **Fase II**, se integraría la facturación a las unidades dotadas de medida embarcada.

En este período, se implementará la Fase I de esta evolución.

El sistema de facturación será el siguiente:

a) En red electrificada en corriente continua (principalmente, Red Convencional), se facturará a las EE. FF. en función de la producción realizada y medida en Toneladas Kilometro Brutas (TKB), recogidas en los sistemas de ADIF-Alta Velocidad y declaradas por las EE. FF. según precio recogido en la Declaración sobre la Red para cada tipo de servicio (€/Miles TKB).

b) En red electrificada en corriente alterna (principalmente líneas de Alta Velocidad), se facturará a las EE. FF. en función de los consumos efectuados por cada una de las EE.FF. En esta declaración de red y hasta que esté implantado un sistema de facturación basado en medida embarcada, el sistema de facturación será análogo al establecido actualmente para la Red Convencional, de forma que se facture a cada E. F. en función de las TKB.

Se incorpora en esta Declaración sobre la Red un parámetro que establece el consumo a partir de las TKB declaradas. Este parámetro estará expresado en Vatios-hora (Wh) por TKB producida (Wh/TKB), de forma que el consumo de cada Tren/E.F. se podrá determinar multiplicando este parámetro por la producción de TKB, recogida en los sistemas de ADIF-Alta Velocidad y declarada por las EE. FF. Este parámetro se ha publicado como una previsión anual que será ajustada mensualmente en función de la producción y el consumo reales.

Una vez obtenido el consumo, expresado en Vatios-hora (Wh), el coste inherente al suministro de energía eléctrica se determinará aplicando las tarifas en €/MWh publicadas en la Declaración sobre la Red.

A. Estructura de Costes

Tanto en líneas electrificadas en corriente continua como en líneas electrificadas en corriente alterna, los costes del Suministro de Corriente de Tracción tendrán la siguiente estructura:

1. Costes del suministro: serán los costes inherentes al suministro de energía eléctrica procedentes del sector eléctrico (los costes que soporta ADIF - Alta Velocidad procedentes de los proveedores de suministro de energía).

Estos costes contendrán todos los costes e impuestos de aplicación vigentes en el sistema eléctrico.

2. Costes de Gestión: Estos costes son los necesarios en los que debe incurrir ADIF-Alta Velocidad para la prestación del servicio.

Los importes resultantes tanto de los costes de suministro de energía eléctrica como de los costes de gestión, manteniendo el actual criterio de neutralidad económica, se ajustarán al final del ejercicio, pudiendo realizarse ajustes trimestrales de acuerdo con los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes.

B. Estructura de Precios

Se publica una estructura de precios análoga a la estructura de costes indicada previamente; que permitirá a las EE.FF. estimar los costes del servicio complementario de suministro de energía de tracción de la siguiente forma:

1. Costes del suministro:

- * Red electrificada en corriente continua (principalmente, Red Convencional). El coste de suministro se calculará aplicando a las TKB's producidas, las tarifas publicadas en la DR del año del servicio. Las tarifas serán publicadas en €/Miles TKBs. **Ver Tabla 1.**
- * Red electrificada en corriente alterna (principalmente líneas de Alta Velocidad): Los costes de suministro tendrán la siguiente estructura, análoga a los costes del sector eléctrico.

Se diferenciarán en dos partidas:

- ◆ Coste de la energía: coste de la componente de la energía.
- ◆ Coste del acceso de terceros a la red: coste de los ATR.

Tanto el Coste de la energía como el Coste del acceso de terceros a la red se calcularán aplicando al consumo de energía medido en punto frontera con el sector eléctrico (MWh) las tarifas de cada uno de los dos costes correspondientes al periodo de facturación.

Las tarifas tanto del coste de la energía como del coste del acceso de terceros a la red, serán publicadas mensualmente y estarán expresadas en €/MWh. **Ver TABLA DE COSTES** del Suministro de Líneas Electrificadas en Corriente Alterna, que se adjunta como anexo a esta Declaración sobre la Red.

2. Costes de Gestión:

Tanto para las líneas electrificadas en corriente continua como para las electrificadas en corriente alterna, los costes de gestión se calcularán aplicando al consumo de energía (expresado en MWh), las tarifas publicadas en la Declaración de Red del año del servicio. Las tarifas del Coste de Gestión serán publicadas anualmente y estarán expresadas en €/MWh. **Ver Tabla 4.**

C. Publicación de Precios y Ratios

Los precios de las Tarifas de cada uno de los costes relacionados en el apartado "B. Estructura de Precios", serán publicados de la siguiente manera:

Publicaciones anuales

En el año N-1, coincidiendo con la Publicación de la Declaración sobre la Red para el año N, se publicarán los precios de las tarifas que tienen un carácter anual, de los siguientes costes:

- * Costes del suministro de líneas electrificadas en corriente continua: Se realizará una publicación anual en el año "N-1" de los costes de suministro que serán de aplicación en el año N, la unidad de medida será €/Miles TKB y servirá para la facturación a emitir mensualmente en el año N. **Ver Tabla 1**
- * Costes del suministro de líneas electrificadas en corriente Alterna: Se publicarán las siguientes previsiones estimativas y no vinculantes para la facturación para las Líneas Electrificadas en corriente alterna:

Una ratio convertora Wh/TKB que permitirá calcular el consumo estimado de cada servicio a partir de las TKB declaradas. Las ratios Wh/TKB, se publicarán en la Declaración sobre la Red de forma anual, **ver Tabla 3**, y se ajustarán mensualmente en función de la producción y el consumo reales según lo indicado en la Tabla de Costes del Suministro de Líneas Electrificadas en Corriente Alterna que se adjunta como anexo a esta Declaración sobre la Red. Esto facilitará que en un futuro las EE. FF. puedan contrastar el consumo estimado a partir de la ratio Wh/TKB frente a sus datos de consumo real.

Asimismo, se publicará una previsión de precios mensuales de los costes de suministro, del año completo, **ver Tabla 2**. A esta previsión de precios mensuales se le denominará "Precios de Referencia". Esta previsión de precios permitirá a las EE. FF. disponer de la información necesaria para estimar los costes que deberán soportar por el suministro de la energía de tracción en cada uno de los meses del año en curso. Esta estimación será actualizada de manera mensual, conforme se indica a continuación.

- * Costes de Gestión: Se realizará una publicación anual en el año "N-1" de los costes de gestión que serán de aplicación en el año N, la unidad de medida será €/MWh y servirá para la facturación a emitir mensualmente en el año N, **ver Tabla 4.**

Publicaciones mensuales, para las Líneas Electrificadas en corriente alterna:

En el mes n+ 1, siendo n el mes en el que se ha producido el consumo, se publicará:

- * Los precios del coste de la energía y del coste del ATR, así como la ratio real Wh/TKB, correspondientes al mes n, que servirán para emitir la factura en el mes n+1 de los servicios realizados en el mes n.
- * Asimismo, se publicará la actualización de los precios correspondientes a los meses n+1 y sucesivos hasta diciembre del año del mes n. Serán estimados según las condiciones del mercado eléctrico en el momento de su publicación y permitirán al operador tener un conocimiento más real de los costes futuros. No serán vinculantes para la facturación,

Los precios de los costes del suministro (tanto del coste de la energía como del coste de acceso de terceros a la red) y de la ratio convertora Wh/TKB, se publican en la Declaración sobre la Red de ADIF-Alta Velocidad y serán actualizados con carácter mensual conforme a lo indicado en la Tabla de Costes del Suministro de Líneas Electrificadas en Corriente Alterna que se adjunta como anexo a esta Declaración sobre la Red.

La publicación con carácter mensual se justifica en la gran variación que estos precios pueden presentar de un mes a otro. De esta forma, el publicar un precio medio mensual, en lugar de un precio medio anual, permite:

- * Que la E. F. pague un coste más ajustado al real del mes en el que ha prestado o utilizado el servicio, y no una media anual.
- * Una reducción, en la medida de lo posible, de la variación que les supone a las EE. FF. la regularización periódica de la diferencia entre las cantidades facturadas y el coste real de la energía, al publicarse precios más cercanos a los costes reales.
- * Por otro, que el administrador de infraestructuras ferroviarias facture los costes a la E. F. con la misma cadencia temporal que recibe los costes de los proveedores de energía eléctrica (comercializadores y distribuidores).



Tabla 1 Publicación Anual Costes del Suministro de Líneas Electrificadas en Corriente Continua:

SC-2	SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN EN CORRIENTE CONTINUA	UNIDAD DE TRACCIÓN	PRECIO DESDE EL 01/01/2020 HASTA 31/12/2020 *
	Cercanías	Miles de TKB	8,303228 €
	Media distancia	Miles de TKB	2,555925 €
	Larga distancia	Miles de TKB	3,207659 €
	Mercancías	Miles de TKB	2,635221 €
	RAM- Viajeros	Miles de TKB	6,804474 €
	RAM- Mercancías	Miles de TKB	2,217151 €

Los importes resultantes, tanto de los costes de energía eléctrica como de gestión, se ajustarán al final del ejercicio de acuerdo con los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes.
* Precios en vigor hasta el 31/12/2020 o hasta la publicación de unos nuevos precios que los sustituyan.

Tabla 2 Publicación Anual Previsión de Costes del Suministro de Líneas Electrificadas en Corriente Alterna:

SC-2	SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN EN CORRIENTE ALTERNA	PRECIO AÑO 2020 (estimativo no vinculante)	
Mes servicio	UNIDAD DE FACTURACIÓN	COSTE ENERGÍA €/MWh	COSTE ATR €/MWh
ene-20	MWh consumidos	64,51	30,53
feb-20	MWh consumidos	64,51	32,14
mar-20	MWh consumidos	64,51	24,74
abr-20	MWh consumidos	64,51	24,11
may-20	MWh consumidos	64,51	23,45
jun-20	MWh consumidos	64,51	32,11
jul-20	MWh consumidos	64,51	31,62
ago-20	MWh consumidos	64,51	22,30
sep-20	MWh consumidos	64,51	25,92
oct-20	MWh consumidos	64,51	23,05
nov-20	MWh consumidos	64,51	25,61
dic-20	MWh consumidos	64,51	31,43

Valores estimados a fecha de publicación de la Declaración de la Red. No vinculantes para la facturación.

TABLA 3 Publicación Anual Ratios de Conversión Wh/TKB para Líneas electrificadas en Corriente Alterna:

SC-2		SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN EN CORRIENTE ALTERNA AÑO 2020	
Mes servicio		Ratio Wh/TKB (estimativo no vinculante)	
ene-20		51,54	
feb-20		51,54	
mar-20		51,54	
abr-20		51,54	
may-20		51,54	
jun-20		51,54	
jul-20		51,54	
ago-20		51,54	
sep-20		51,54	
oct-20		51,54	
nov-20		51,54	
dic-20		51,54	

Valores estimados a fecha de publicación de la Declaración de la Red. No vinculantes para la facturación.

La unidad de facturación para las Líneas Electrificadas en Corriente Alterna serán los MWh consumidos medidos en Punto Frontera con el Sistema Eléctrico. En esta Declaración de Red, en la que no se facturará con medida embarcada este consumo (expresado en MWh) será calculado a partir de las TKB's declaradas por la E.F. a las que se aplicará la ratio conversora Wh/TKB.

TABLA 4 Publicación Anual Costes de Gestión, en ambos tipos de líneas electrificadas:

SC-2	SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN	UNIDAD DE FACTURACIÓN	PRECIO AÑO 2020
	Coste de gestión (importe sobre el total de Mega Watios hora)	MWh Consumidos	1,12 €/MWh

Los importes resultantes de estos costes de la prestación (tanto de los costes de suministro de energía eléctrica como de los costes de gestión), manteniendo el actual criterio de neutralidad económica, se ajustarán al final del ejercicio, realizándose ajustes trimestrales de acuerdo con los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes.

La [TABLA DE COSTES](#) del Suministro de Líneas Electrificadas en Corriente Alterna se encuentra disponible como documento anexo a esta Declaración sobre la Red.

6.3.5. Precios por la Prestación de Servicios Auxiliares 2020

Los precios por la prestación de los servicios auxiliares, en el ámbito de las instalaciones de servicio de Transporte de Viajeros se especifican en el Catálogo de Servicios y Precios y en el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio que se encuentra disponible en la Web de ADIF-Alta Velocidad, como anexo a esta Declaración sobre la Red.

6.3.6. Publicación de los Precios y Condiciones de Acceso por la Prestación de Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares

De conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, los precios y las condiciones de acceso a los servicios básicos, complementarios y auxiliares, prestados por todos los explotadores en las instalaciones de servicio, a que se refiere el apartado 20 del Anexo I, de la citada Ley, deben comunicarlos al administrador de infraestructuras ferroviarias, quien los publicará en la declaración sobre la red o indicará un sitio web donde dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.

6.3.7. Facturación por la Prestación de Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares

Las contraprestaciones económicas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio, la realización de la actividad o la utilización de que se trate, y deberán hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento de su fijación o actualización.

El sujeto obligado al pago de los precios será aquella Empresa Ferroviaria u otro candidato que haya solicitado los servicios al administrador de infraestructuras ferroviarias.

La acción para exigir el pago de los precios por servicios prestados directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias prescribirán a los cinco años desde la prestación del servicio.

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las cuantías correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda. Igualmente, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar depósitos, avales, pagos a cuenta o cualquier otra garantía suficiente para el cobro del importe de los precios por los servicios que preste.

Corresponde a la jurisdicción ordinaria la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de los precios, sin que resulten de aplicación al efecto los procedimientos de exacción ejecutiva previstos para los casos de impago en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio y sin perjuicio de las competencias que correspondan en las referidas materias a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de conformidad con lo establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio.

:



6.3.8. Medida Embarcada de Energía

El sistema de medida de energía embarcado (EMS, por sus siglas en inglés) y su comunicación con el sistema de captación de datos en tierra (DCS, por sus siglas en inglés) son parte del marco de la Directiva de Interoperabilidad Ferroviaria 2016/797.

La regulación más reciente ha sido publicada en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/868 de la Comisión de 13 de junio de 2018, que modifica el Reglamento (UE) n°1301/2014 y el Reglamento (UE) n°1302/2014 en lo que respecta a las disposiciones relativas al sistema de medición de energía y al sistema de captación de datos. Esta regulación requiere:

- * El protocolo de comunicación entre los EMS y DCS será el definido en la norma EN50463 4:2017.
- * Todos los Estados Miembros dispondrán de un DCS capaz de recibir los datos conforme al protocolo anterior el 1 de enero de 2022.
- * Todos los Estados Miembros dispondrán de un sistema de liquidación el 4 de julio de 2020.

La Norma EN50463-4:2017 ha sido traspuesta a norma Adif en la NAT 760 "Comunicación de medida embarcada de energía" publicada en enero de 2020. Dicha norma establece las partes optativas de la EN50463-4:2017 que serán de aplicación en la RFIG.

Esta norma se encuentra incluida en el catálogo de Normativa Técnica de Adif; disponible en la página web de Adif:

- * <http://descargas.adif.es/ade/u18/GCN/NormativaTecnica.nsf/v0/8E45B162345831BCC12584FF003F934D?OpenDocument&tDoc=F>



Anexos

**Declaración
sobre la red
2020**

Edición 4 junio 2020



Anexos

Declaración
sobre la red
2020

Edición 4 junio 2020





ANEXO A

HORARIO DE SERVICIO 2019/2020 Y 2020/2021

- * El domingo 15 de diciembre de 2019 comienza el nuevo Horario de Servicio del año 2020, el cual finalizará el sábado 12 de diciembre de 2020.
- * El domingo 13 de diciembre de 2020 comienza el nuevo Horario de Servicio del año 2021, el cual finalizará el sábado 11 de diciembre de 2021.
- * El Horario de Servicio marca los plazos efectivos que se deben cumplir durante los procedimientos de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura conforme la LSF y Orden FOM 897/2005, descritos en el Capítulo 4 de la presente DR.

2020					
Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

2021					
Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Principales Hitos

Horario de Servicio 2020/2021		Calendario Ajuste Concertado		Ajustes Mensuales	
		2020	2021	2020	2021
13-dic-20	Inicio Horario de Servicio 2020/21	07-jun-20	Ajuste concertado	13/junio	
13/04/20	Solicitudes Internacionales	07-feb-20	Solicitudes	13-febrer	
03/07/20	Solicitudes Nacionales	07-mar-20	Asignación provisional de capacidad	13-marzo	
13/08/20	Asignación provisional de capacidad nacional	07-abr-2	Asignación definitiva de capacidad	13-abril	
05/10/20	Asignación definitiva de capacidad	07-may-20	Comunicación del anuncio de trenes	13-mayo	
05/11/20	Comunicación del anuncio de trenes				

Nota: Se podrán designar otras fechas para Ajustes Concertados cuando entren en funcionamiento nuevas infraestructuras. Se comunicarán dichas fechas con la oportuna antelación.





ANEXO B

CATÁLOGOS DE SURCOS INTERNACIONALES DE MERCANCIAS 2019/2020

SURCOS DEL CORREDOR: BADAJOZ –MÉRIDA (CORREDOR ATLÁNTICO)

Nº DE SURCO	Badajoz	-	Mérida	Conexiones	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40037	10:19	-	11:09	Lisboa	1410 t 400 m Loc 335
Nº DE SURCO	Conexiones	Mérida	-	Badajoz	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40304	Lisboa	15:58	-	16:48	1410 t 400 m Loc 335

SURCOS DEL CORREDOR: FIGUERES V.-BARCELONA (CORREDOR MEDITERRÁNEO)

Nº DE SURCO	Barcelona M.	Figueras V.	Lím. Adif-TP Ferro	Conexiones	Carga, Longitud Locomotora Tipo
49107	10:40	14:38	14:43	Lyon, Modane, Forbach, Somain	1500 t 750 m Loc 252 (doble tracción)
49167	12:46	15:38	15:43	Lyon, Modane, Forbach, Somain	1500 t 750 m Loc 252 (doble tracción)
49117	3:41	6:31	6:36	Lyon, Modane, Forbach, Somain	1500 t 750 m Loc 252 (doble tracción)

Nº DE SURCO	Conexiones	Lím. Adif-TP Ferro	Figueras V.	Barcelona M.	Carga, Longitud Locomotora Tipo
49184	Lyon, Modane, Forbach, Somain	09:05	09:12	12:08	1500 t 750 m Loc 252 (doble tracción)
49154	Lyon, Modane, Forbach, Somain	11:15	11:22	15:18	1500 t 750 m Loc 252 (doble tracción)
49104	Lyon, Modane, Forbach, Somain	5:57	06:04	09:12	1500 t 750 m Loc 252 (doble tracción)

SURCOS DEL CORREDOR: CERBERE-PORTBOU-BARCELONA-ALGECIRAS-ALMERÍA / MADRID (CORREDOR MEDITERRANEO)

Nº DE SURCO	Granollers	-	Portbou	Conexiones	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40105	21:40	-	23:47	Lyon y Forbach	960 t 500 m Loc 253
40893	20:23	-	22:46	Lyon y Forbach	1240 t 500 m Loc 253
Nº DE SURCO	Conexiones	Portbou	-	Granollers	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40890	Lyon y Forbach	03:10	-	05:39	960 t 500 m Loc 253
40112	Lyon y Forbach	04:15	-	06:20	960 t 500 m Loc 253

Nº DE SURCO	Constantí	Gerona	Portbou	Conexiones	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40117/6	19:45	23:43	00:41	Lyon y Forbach	960 t 450 m Loc 253
Nº DE SURCO	Conexiones	Portbou	Gerona	Constantí	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40110/1	Lyon y Forbach	04:40	05:47	11:06	960 t 450 m Loc 253

Nº DE SURCO	Grisén	Tarragona	Cerbere	Conexiones	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40882/3	20:45	02:53	06:56	Lyon y Forbach	960 t 450 m Loc 253
Nº DE SURCO	Conexiones	Cerbere	Tarragona	Grisén	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40586/7	Lyon y Forbach	00:55	05:10	10:57	960 t 450 m Loc 253



SURCOS DEL CORREDOR: CERBERE-PORTBOU-BARCELONA-ALGECIRAS-ALMERÍA / MADRID (CORREDOR MEDITERRANEO), continuación

Nº DE SURCO	Algeciras	Vicálvaro Cl.	Cerbere	Conexiones	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40152/3 (2)	17:04	12:30	03:52	Lyon y Modane	1060 t, 450 m, Loc 335/253 960 t 500 m Loc 253
Nº DE SURCO	Conexiones	Cerbere	Vicálvaro Cl.	Algeciras	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40512/3 (2)	Lyon y Modane	22:55	14:45	08:40	1080 t, 450 m, Loc 253 1080 t, 450 m, Loc 253/335

Nº DE SURCO	Almería	Vicálvaro Cl.	Cerbere	Conexiones	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40459 (2)	19:30	12:30	03:52	Lyon y Modane	750 t, 430 m, Loc 335 960 t, 450 m, Loc 253
Nº DE SURCO	Conexiones	Cerbere	Vicálvaro Cl.	Almería	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40546 (2)	Lyon y Modane	22:55	14:45	10:40	1080 t, 450 m, Loc 253 960 t 430 m Loc 335

Nº DE SURCO	Murcia	Silla	Cerbere	Conexiones	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40492/3	06:45	13:57	00:06	Lyon, Forbach	960 t 450 m Loc 335 960 t 450 m Loc 253
40248/9	-	14:50	00:45	Lyon, Forbach	960 t 450 m Loc 253
Nº DE SURCO	Conexiones	Cerbere	Silla	Murcia	Carga, Longitud Locomotora Tipo
40846/7	Lyon, Forbach	2:15	11:02	16:33	960 t 450 m Loc 253 960 t 450 m Loc 335
40844/5	Lyon, Forbach	12:35	22:15	-	960 t 450 m Loc 253

(2) Surcos compartidos con el 40197 y el 40194/5 del corredor Atlántico.





ANEXO C

MODELOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

Modelo de Solicitud de Capacidad de Infraestructura Nacional

Se encuentra disponible en: www.adifaltavelocidad.es



SOLICITUD DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA

Candidato o Representante: _____ Domicilio (a efectos de notificaciones) _____ Registro Especial Ferroviario: _____	Fecha de Petición: _____ Fecha de Aceptación: _____ N.º de Ficha: _____
Fecha de Asignación: _____ Capacidad Asignada: _____	

Origen: _____ Destino: _____
 Corredor: _____ Ruta: _____
 Días de Circulación: _____
 Periodo de Circulación: _____ del _____ al _____
 Denom. Comercial: _____ Longitud: _____
 Horario Solicitado (S/L/P): _____ a las _____ Estación: _____
 Materias Peligrosas: _____ Prescrip. Especiales: _____
 Observaciones: _____

CAMBIOS DE TRACCIÓN

Hasta	Tipo	Peso	Locomotora	Número
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____


Observaciones: _____

PARADAS

Estación	Minutos	Tipo	Descripción
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Observaciones: _____

Modelo de Solicitud de Capacidad en Instalaciones de Servicio

	
SOLICITUD DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO	
CLIENTE	
<input type="text"/>	Fecha <input type="text"/>
LOCALIZACIÓN	
Comunidad Autónoma: <input type="text"/>	Estación/Terminal <input type="text"/>
Provincia: <input type="text"/>	Vía <input type="text"/>
SERVICIO	
Funcionalidad <input type="checkbox"/> Viajeros <input type="checkbox"/> Mercancías	<input type="checkbox"/> Operaciones en vías con andén
Apartado/Maniobras <input type="checkbox"/> Limpieza/Mantenimiento <input type="checkbox"/> Punto de Carga <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Limpieza <input type="checkbox"/> Carga/Descarga <input type="checkbox"/> Otras
Tipo de Material <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No Materias Peligrosas
PERIODO	
Reserva <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Uso Continuo <input type="checkbox"/> Uso Puntual Nº de Tren <input type="text"/>
Fecha desde: <input type="text"/>	Fecha hasta: <input type="text"/>
Lunes <input type="checkbox"/> Martes <input type="checkbox"/> Miércoles <input type="checkbox"/> Jueves <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Viernes <input type="checkbox"/> Sábado <input type="checkbox"/> Domingo
Hora desde: <input type="text"/>	Hora hasta: <input type="text"/>
OBSERVACIONES	

Modelo de Solicitud de Capacidad de Infraestructura Internacional

Se encuentra disponible en http://www.rne.eu/tl_files/RNE_Upload/Timetabling/Path_Request%20_Form.doc el resto de los modelos de solicitud de capacidad internacional



INTERNATIONAL STUDY / PATH REQUEST FORM											
Leading Applicant		Nb									
		Freight traffic									
		Passenger traffic									
Timetable period			Meeting name, date, place								
Date : (Last PF version date)											
Path Study		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left;">Type of file</th> </tr> <tr> <td style="width: 70%;">New request</td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td>Change in course of the timetable construction</td> <td></td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Type of file		New request		Change in course of the timetable construction			
Type of file											
New request											
Change in course of the timetable construction											
Path order											
Path offer											
Detailed name of Appendices											
Dossier Name											
PCS Version Nb		PCS Status									
Train route											
Comments											

- 1) Please give a reference number.
- 2) Please attach the relevant documentation to the front page.

For details on completing this form please check the "Customer Handbook for processes for international timetabling"
<http://www.rne.eu/timetabling-documents.html>

RNE 2013



Modelo de Solicitud de Franja Horaria para la realización de Pruebas con EVB

SOLICITUD DE FRANJA HORARIA PARA PRUEBAS CON EVB			
Mes.....	SEMANA	DEL	AL
2020		
		EMPRESA PETICIONARIA	PERSONA DE CONTACTO
			TELÉFONO

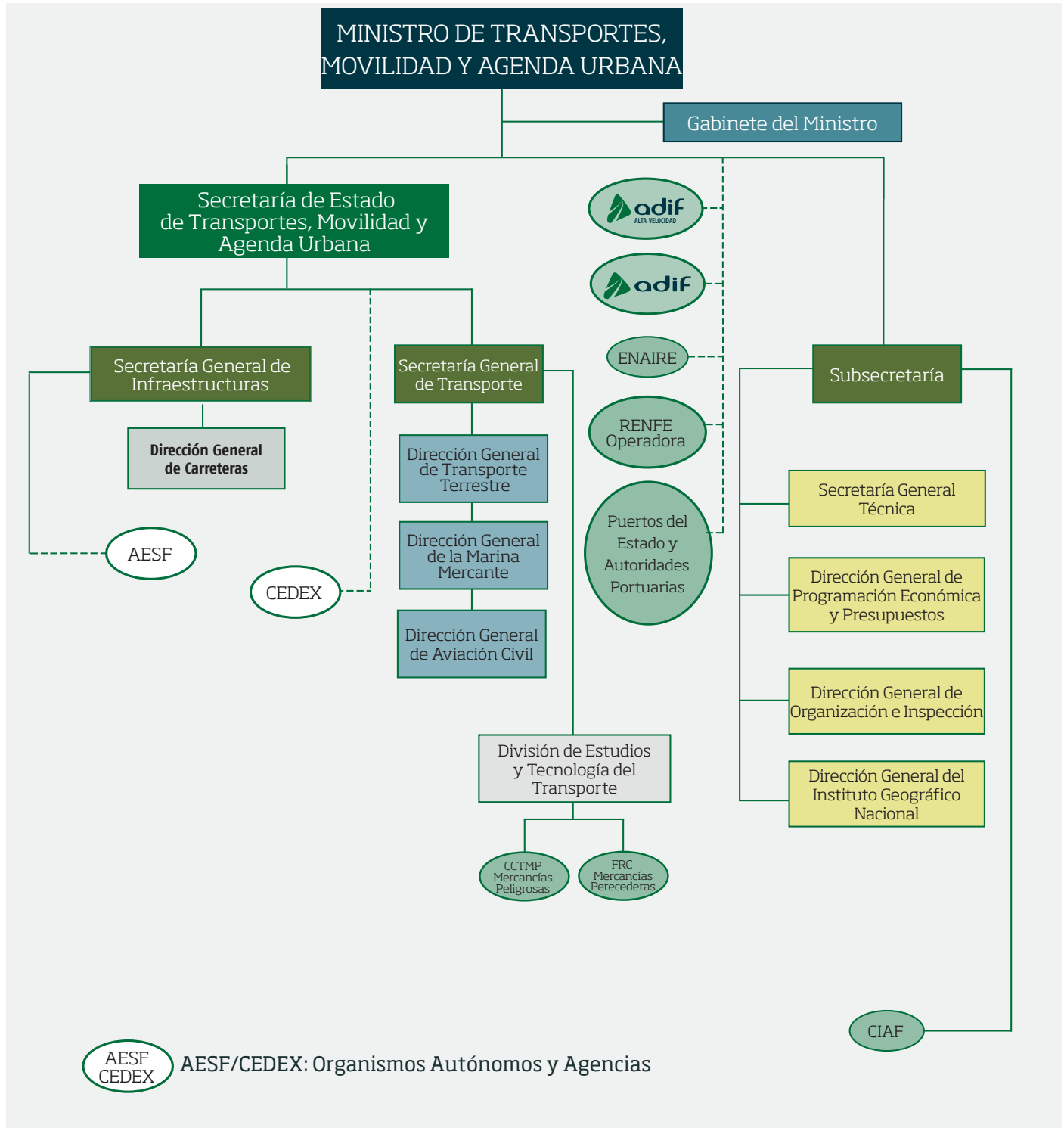
NOCHE V / S		NOCHE S / D		NOCHE D / L	
ADIF	CLIENTE	ADIF	CLIENTE	ADIF	CLIENTE
LÍNEA 030 BIF. MÁLAGA - MÁLAGA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 010 MADRID ATOCHA - SEVILLA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 010 MADRID ATOCHA - SEVILLA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
Bif. Málaga - Málaga	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Madrid Atocha - Puertollano	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Madrid Atocha - Puertollano	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
LÍNEA 036 ANTEQUERA SA - GRANADA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 080 BIF. MÁLAGA - MÁLAGA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 030 BIF. MÁLAGA - MÁLAGA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
Antequera SA - Granada	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Bif. Málaga - Málaga	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Bif. Málaga - Málaga	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
LÍNEA 080 CHAMARTÍN - BIF. V. BAÑOS	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 036 ANTEQUERA SA - GRANADA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 036 ANTEQUERA SA - GRANADA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
Garcillan - Valladolid	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Antequera SA - Granada	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Antequera SA - Granada	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
LÍNEA 080/084 VALLADOLID - LEÓN	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 080 CHAMARTÍN - BIF. V. BAÑOS	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 080 CHAMARTÍN - BIF. V. BAÑOS	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
Valladolid - Bif. Las Barreras	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Chamartín - Valladolid	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Chamartín - Valladolid	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
LÍNEA 040 BIF. TORREJÓN - VALENCIA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 080/084 VALLADOLID - LEÓN	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 080/084 VALLADOLID - LEÓN	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
Villarrubia - Bif. Albacete	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Valladolid - León	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Valladolid - León	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
Bif. Albacete - Requena	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	LÍNEA 982 BIF. MEDINA - ZAMORA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 982 BIF. MEDINA - ZAMORA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
LÍNEA 042 BIF. ALBACETE - ALICANTE	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	Olmedo - Zamora	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Olmedo - Zamora	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
Bif. Albacete - Las Chozas	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	LÍNEA 040 BIF. TORREJÓN - VALENCIA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 040 BIF. TORREJÓN - VALENCIA	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
LÍNEA 050 MADRID SUR - FIGUERES	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	Bif. Torrejón - Bif. Albacete	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Bif. Torrejón - Bif. Albacete	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
Alcolea - Calatayud	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Bif. Albacete - Valencia	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Bif. Albacete - Valencia	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
Calatayud - Guallar	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	LÍNEA 042 BIF. ALBACETE - ALICANTE	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 042 BIF. ALBACETE - ALICANTE	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
LÍNEA 050 MADRID SUR - FIGUERES	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	Bif. Albacete - Alicante	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Bif. Albacete - Alicante	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
Alcolea - Calatayud	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	LÍNEA 050 MADRID SUR - FIGUERES	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>	LÍNEA 050 MADRID SUR - FIGUERES	TIPO OK <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
Calatayud - Montagut	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Madrid Atocha - Calatayud	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Madrid Atocha - Calatayud	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
Montagut - L'Arboç	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Calatayud - Montagut	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Calatayud - Montagut	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
L'Arboç - Barcelona	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Montagut - L'Arboç	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Montagut - L'Arboç	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
Barcelona - LFPSPA	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	L'Arboç - Barcelona	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	L'Arboç - Barcelona	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>
		Barcelona - LFPSPA	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>	Barcelona - LFPSPA	. <input type="checkbox"/> . <input type="checkbox"/>



ANEXO D

ORGANIGRAMA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Actualizado en: www.mitma.gob.es





ANEXO E

DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

Actualizado a 30 de septiembre de 2019

Derecho Internacional

Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980. BOE 16, de 18/01/1986. Corrección de errores BOE 125, de 26/05/1986 (versión actualizada). Modificado por Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999.

BOE 149, de 23 de junio de 2006.

Enmiendas al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) y a sus Apéndices, adoptadas en Berna el 14 de junio de 2017 en la 10 reunión del Comité de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF).

BOE 40, de 15 de febrero de 2019.

Enmiendas al Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID 2019), Apéndice C del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980, adoptadas por la Comisión de expertos para el transporte de mercancías peligrosas en su 55ª sesión celebrada en Berna el 30 de mayo de 2018.

BOE 145, de 18 de junio de 2019.

Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999. Información sobre la entrada en vigor el día 1 de julio de 2011

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 13 de julio de 2011.

Convenio Internacional sobre Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras (Convenio sobre Armonización), Ginebra 21 de octubre de 1982, por el que se modifica el Anexo 9 "Agilización de los procedimientos de cruce de fronteras en el transporte ferroviario internacional de mercancías".

Modificación del DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 30 de noviembre de 2011.

Normativa Europea

Reglamentos

Reglamento (CEE) nº 1108/1970, del Consejo, de 4 de junio de 1970.

Por el que se establece una contabilidad de los gastos relativos a las infraestructuras de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

DO L 130 de 15 de junio de 1970

Reglamento (CE) 332/2007 de la Comisión, de 27 de marzo de 2007.

Relativo a las modalidades técnicas de transmisión de las estadísticas sobre el transporte ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 56 de 29 de febrero de 2008.

Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

Sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

M1 Reglamento (UE) 2338/2016 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 14 de diciembre de 2016.

Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

Sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

Reglamento (CE) 451/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008.

Por el que se establece una nueva clasificación estadística de productos por actividades (CPA) y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3696/93 del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 145, de 4 de junio de 2008.

Normativa Europea

Reglamentos

Reglamento (CE) 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009.

Por el que se aplican las normas de competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 61/1, de 5 de marzo de 2009.

Reglamento (UE) 36/2010 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2009.

Sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 13/1, de 19 de enero de 2010.

Modificado por: **M1** Reglamento (UE) 519/2013 DE LA COMISIÓN de 21 de febrero de 2013.

Rectificado por: **C1** Rectificación, DO L 286, 4.11.2010, p. 22 (36/2010).

Reglamento (UE) N° 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010.

Sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 276/22, de 20 de octubre de 2010.

Modificado por:

M1 Reglamento (UE) 1316/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 11 de diciembre de 2013.

Reglamento (UE) n° 201/2011 de la Comisión, de 1 de marzo de 2011.

Sobre el modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 2 de marzo de 2011.

Derogado por el Reglamento de Ejecución 2019/250, de 12 de febrero, relativo a las plantillas para las declaraciones y los certificados «CE» de los componentes y los subsistemas de interoperabilidad ferroviaria, al modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario y a los procedimientos de verificación «CE» para subsistemas de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 201/2011 de la Comisión, si bien el Anexo resulta aplicable hasta el 16 de junio de 2020.

Reglamento (UE) N° 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011.

Relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema “aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros” del sistema ferroviario transeuropeo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 12 de mayo de 2011.

Modificado por: **M1** Reglamento (UE) 665/2012 de la Comisión de 20 de julio de 2012.

M2 Reglamento (UE) 1273/2013 de la Comisión de 6 de diciembre de 2013.

M3 Reglamento (UE) 2015/302 de la Comisión, de 26 de febrero de 2015.

M4 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/775 de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

Reglamento (UE) N° 1078/2012 de la Comisión, de 16 noviembre de 2012.

Relativo a 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.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de noviembre de 2012.

Reglamento (UE) N° 321/2013 de la Comisión, de 13 marzo de 2013.

Sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante – vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de abril de 2013.

Modificado por:

M1 Reglamento (UE) 1236/2013 DE LA COMISIÓN de 2 de diciembre de 2013.

M2 Reglamento (UE) 2015/924 de la Comisión, de 17 de junio de 2015.

M4 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión de 16 de mayo de 2019

Reglamento de Ejecución (UE) n° 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013.

Relativo a la adopción de un método de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 352/2009.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 3 de mayo de 2013.

Modificado por:

M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1136 de la Comisión, de 14 de julio de 2015.

Normativa Europea

Reglamentos

Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n° 661/2010/UE
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 20 de diciembre de 2013.

Reglamento (UE) N° 642/2014 del Consejo, de 16 de junio de 2014, Por el que se establece la Empresa Común Shift2Rail.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de junio de 2014.

Reglamento de Ejecución (UE) N° 869/2014 de la Comisión, de 11 de agosto de 2014. Sobre nuevos servicios de transporte ferroviario de viajeros.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de agosto de 2014.

Reglamento (UE) N° 1299/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014. Relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema "infraestructura" en el sistema ferroviario de la Unión Europea.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.
M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión de 16 de mayo de 2019

Reglamento (UE) N° 1300/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 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.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.
M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/772 de la Comisión de 16 de mayo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 1300/2014 en lo que respecta al inventario de activos, con el fin de identificar los obstáculos a la accesibilidad, proporcionar información a los usuarios y controlar y evaluar los avances en materia de accesibilidad. (Modificación de la ETI de personas de movilidad reducida).
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Reglamento (UE) N° 1301/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014. Sobre especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de "energía" del sistema ferroviario de la Unión Europea.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.
M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2018/868 de la Comisión, de 13 de junio de 2018.
M2 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

Reglamento (UE) N° 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014. Sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante "locomotoras y material rodante de viajeros" del sistema ferroviario en la Unión Europea.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.
M1: Reglamento de Ejecución (UE) 2018/868 de la Comisión, de 13 de junio de 2018. DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 14 de junio de 2018.
M2 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión de 16 de mayo de 2019

Reglamento (UE) N° 1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014. Sobre especificación técnica de interoperabilidad relativa a la "seguridad en los túneles ferroviarios" del sistema ferroviario de la Unión Europea.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

Normativa Europea

Reglamentos

Reglamento (UE) N° 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014.

Sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema -material rodante-ruido- y por el que se modifica la decisión 2008/232/CE y se deroga la decisión 2011/229/UE.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 359 de 12 de diciembre de 2014.

M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/774 de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

M2 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión de 16 de mayo de 2019

Reglamento (UE) N° 1305/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014.

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) n° 62/2006.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

M1: Reglamento de Ejecución (UE) 2018/278 de la Comisión, de 23 de febrero de 2018: se modifica el anexo del Reglamento.

Reglamento de Ejecución (UE) n° 10/2015 de la Comisión, de 6 de enero de 2015.

Sobre criterios para los candidatos a la obtención de capacidad de infraestructura ferroviaria y por el que se deroga el reglamento de Ejecución (UE) n° 870/2014.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 7 de enero de 2015.

Reglamento de Ejecución (UE) n° 171/2015 de la Comisión, de 4 de febrero de 2015.

Relativo a determinados aspectos del procedimiento de concesión de licencias a las empresas ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 5 de febrero de 2015.

Reglamento (UE) n° 302/2015 de la Comisión, de 25 de febrero de 2015.

Por el que se modifica el reglamento (UE) n° 454/2011, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema "aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros", del sistema ferroviario transeuropeo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 26 de febrero de 2015.

Reglamento de Ejecución (UE) n° 909/2015 de la Comisión, de 12 de junio de 2015.

Relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 13 de junio de 2015.

Reglamento (UE) n° 995/2015 de la Comisión, de 8 de junio de 2015.

Por el que se modifica la decisión 2012/757/UE, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema "explotación y gestión del tráfico", del sistema ferroviario de la Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 30 de junio de 2015.

Reglamento de Ejecución (UE) n° 1100/2015 de la Comisión, de 7 de julio de 2015.

Sobre las obligaciones de información de los Estados miembros en el marco de la supervisión del mercado ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 9 de julio de 2015.

Reglamento de Ejecución (UE) n° 545/2016 de la Comisión, de 7 de abril de 2016.

Sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 8 de abril de 2016.

Reglamento de Ejecución (UE) n° 796/2016 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016.

Relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 881/2004.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 26 de mayo de 2016.

Reglamento de Ejecución (UE) n° 919/2016 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016.

Sobre especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control mando y señalización, del sistema ferroviario de la Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 15 de junio de 2016.

Modificado por Reglamento de Ejecución 2019/776 de 16 de mayo de 2019.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Normativa Europea

Reglamentos

Reglamento (UE) n° 2337/2016 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016.

Por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 23 de diciembre de 2016.

Reglamento de Ejecución 2017/6 de la Comisión, de 5 de enero de 2017.

Sobre el Plan de Despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión de Tráfico Ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 6 de enero de 2017.

Reglamento de Ejecución 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017

Relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 23 de noviembre de 2017.

Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018,

Por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE.)

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 6 de abril de 2018.

Reglamento (UE) 2018/643 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de abril de 2018

Relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario.

Queda derogado el Reglamento (CE) 91/2003, de 16 de diciembre de 2002.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 2 de mayo de 2018.

Reglamento Delegado (UE) 2018/761 de la Comisión, 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) n.º 1077/2012 de la Comisión

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 25 de mayo de 2018.

Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018,

Por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1158/2010 y (UE) n.º 1169/2010 de la Comisión.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 25 de mayo de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 de la Comisión, de 9 de abril de 2018,

Por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 653/2007 de la Comisión.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 25 de mayo de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 2018/764 de la Comisión, de 2 de mayo de 2018,

Sobre las tasas y cánones que deben abonarse a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y sus condiciones de pago.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 25 de mayo de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 2018/867 de la Comisión, de 13 de junio de 2018,

Por el que se establece el reglamento interno de la(s) Sala(s) de Recurso de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 14 de junio de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1602 de la Comisión, de 11 de octubre de 2018,

Por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 31 de octubre de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 2019/250 de la Comisión de 12 de febrero de 2019

Relativo a las plantillas para las declaraciones y los certificados «CE» de los componentes y los subsistemas de interoperabilidad ferroviaria, al modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario y a los procedimientos de verificación «CE» para subsistemas de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 201/2011 de la Comisión.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 13 de febrero de 2019.

Normativa Europea

Reglamentos

Reglamento de Ejecución (UE 2019/773 de la Comisión de 16 de mayo de 2019

Relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE. (Nueva ETI de OPERACIONES). DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 de la Comisión de 16 de mayo de 2019

Sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por el que se deroga la Decisión de Ejecución 2014/880/UE. (Nuevas especificaciones del RINF). DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Reglamento de Ejecución (UE) 2019/778 de la Comisión de 16 de mayo de 2019

Que modifica el Reglamento (UE) n° 1305/2014 en lo que se refiere a la gestión del cambio. (Modificación de la ETI de Aplicaciones Telemáticas para Mercancías). DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión de 16 de mayo de 2019

Por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n° 445/2011 de la Comisión. DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Recomendación (UE) 2019/780 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019,

Sobre disposiciones prácticas para la expedición de autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras. DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Directivas

Directiva 1992/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros. DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de diciembre de 1992.

Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.

Sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las Empresas Ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura Ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, L 164 de 30 de abril de 2004, L 220 de 21 de junio de 2004, L313/65 de 28 de noviembre de 2009.

Modificado por:

M1 DIRECTIVA 2008/57/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Texto pertinente a efectos del EEE de 17 de junio de 2008.

M2 DIRECTIVA 2008/110/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Texto pertinente a efectos del EEE de 16 de diciembre de 2008.

M3 DIRECTIVA 2009/149/CE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 27 de noviembre de 2009.

M4 DIRECTIVA 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Texto pertinente a efectos del EEE de 21 de noviembre de 2012

M5 DIRECTIVA 2014/88/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 9 de julio de 2014.

M6 DIRECTIVA 2016/797 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 11 de mayo de 2016. Deroga la Directiva 2004/49/CE con efectos 16 de junio de 2020. Rectificado por.

C1 Rectificación, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (2004/49).

Directiva 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005.

Relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario. DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 195, de 27 de julio de 2005.

Normativa Europea

Directivas

Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.
Sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

Modificado por:

- M1** DIRECTIVA 2014/82/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 24 de junio de 2014.
- M2** DIRECTIVA 2016/82/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 1 de junio de 2016.
- M3** Reglamento (UE) 2019/554 de la Comisión de 5 de abril de 2019, que modifica el anexo VI de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad.

Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008.
Sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 260, de 30 de septiembre de 2008.

Modificado por:

- M1** DECISIÓN DE LA COMISIÓN 2009/240/CE de 4 de marzo de 2009.
- M2** DECISIÓN DE LA COMISIÓN 2010/187/UE de 25 de marzo de 2010.
- M3** DIRECTIVA 2010/61/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 2 de septiembre de 2010.
- M4** DECISIÓN DE LA COMISIÓN 2011/26/UE de 14 de enero de 2011.
- M5** DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN 2012/188/UE de 4 de abril de 2012.
- M6** DIRECTIVA 2012/45/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 3 de diciembre de 2012.
- M7** DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN 2013/218/UE de 6 de mayo de 2013.
- M8** DIRECTIVA 2014/103/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 21 de noviembre de 2014.
- M9** DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/217 DE LA COMISIÓN de 10 de abril de 2014.
- M10** DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/974 DE LA COMISIÓN de 17 de junio de 2015.
- M11** DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2016/629 DE LA COMISIÓN de 20 de abril de 2016.
- M12** DIRECTIVA DE LA COMISIÓN 2016/2309/UE, de 16 de diciembre.
- M13** DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2017/695 DE LA COMISIÓN, de 7 de abril.
- M14** DIRECTIVA DE LA COMISIÓN 2018/217/UE, de 31 de enero
- M15** DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2018/936 DE LA COMISIÓN, de 29 de junio.
- M16** DIRECTIVA 2018/1846 DE LA COMISIÓN de 23 de noviembre de 2018.
- M17** DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1094 DE LA COMISIÓN, de 17 de junio

Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012.
Por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 14 de diciembre de 2012.

- C1** Rectificación, DO L 067, 12.3.2015, p. 32 (Directiva 2012/34/UE).
- M1** DIRECTIVA 2016/2370/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016
- M2** DECISIÓN DELEGADA (UE) 2017/2075 DE LA COMISIÓN de 4 de septiembre de 2017.

Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014,
Relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 28 de octubre de 2014.

Directiva 2016/797/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016.
Sobre interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 26 de mayo de 2016.

Normativa Europea

Directivas

Directiva 2016/798/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016.
Sobre seguridad ferroviaria.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 26 de mayo de 2016

Directiva (UE) 2016/1148 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2016, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de seguridad de las redes y sistemas de información en la Unión.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 19 de julio de 2016

Decisiones de Ejecución

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN 2011/665/UE de 4 de octubre de 2011
Sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 8 de octubre de 2011.
M1 Reglamento de Ejecución 2019/776, de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

DECISIÓN DELEGADA (UE) 2017/1474 de la Comisión de 8 de junio de 2017
Por la que se completa la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los objetivos específicos de redacción, adopción y revisión de las especificaciones técnicas de interoperabilidad.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 15 de agosto de 2017.
M1 Reglamento de Ejecución 2019/776, de la Comisión de 16 de mayo de 2019.



Normativa Estatal

Normas con Rango de Ley

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.
BOE de 12 de noviembre de 2009.

Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.
BOE de 21 de julio de 2012.

Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

BOE de 5 de junio de 2013.

M1 Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados. BOE de 27 de diciembre de 2018.

M2 Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero, de medidas urgentes para adecuar las competencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a las exigencias derivadas del derecho comunitario en relación a las Directivas 2009/72/CE y 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y del gas natural. BOE de 12 de enero de 2019.

Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico
BOE de 14 de diciembre de 2013.

Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
BOE de 31 de diciembre de 2013.

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

BOE de 30 de septiembre de 2015.

M1 Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados. BOE de 27 de diciembre de 2018.

Normas con Rango de Real Decreto

Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo.

Por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

Real Decreto 1566/1999 de 8 de octubre.

Sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable.

Real Decreto 412/2001, de 20 de abril.

Por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
BOE de 8 de mayo de 2001.

Orden ITC/254/2007, de 1 de febrero, por la que se actualiza el anejo 1 y se modifican el anejo 2 y diversos apéndices del anejo 3.

Real Decreto 1256/2003 de 3 de octubre.

Por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte.

Normativa Estatal

Normas con Rango de Real Decreto

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

Por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

BOE de 31 de diciembre de 2004.

SE SUPRIME la disposición transitoria 1.1, por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

SE MODIFICA la disposición adicional 11, por Real Decreto 623/2014, de 18 de julio.

SE DEROGA el título VI, por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

SE MODIFICA el art. 56, por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo.

SE MODIFICA:

- los arts. 129 y 134, por Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.
- los arts. 54 a 56 y 78.2.f) y SE SUPRIME la disposición adicional 10, por Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero.
- el artículo 134 por el Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre

SE DEROGA los capítulos V y VI del título III y SE MODIFICA los arts. 16.1, 27.2, 35.2, 63.2 y 3, 82, 88, 133, 134.2 y el anexo, por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

SE DEROGA la disposición adicional 14 y SE MODIFICAN determinados preceptos, por Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo.

SE MODIFICA: los arts. 45.2, 63, las referencias indicadas y AÑADE la disposición adicional única y SUPRIME la disposición transitoria 5 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por Real Decreto 271/2018, de 11 de mayo (Ref. BOE-A-2018-6372).

Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.

Por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 31 de diciembre de 2004.

SE MODIFICA los arts. 1, 3, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 17, 23, 27, 30, 31, 33, 34 y 40, por Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre.

SE MODIFICA:

- el art. 15.1, por Real Decreto 104/2011, de 28 de enero.
- los arts. 3.1 y 16.1.p), por Real Decreto 458/2010, de 16 de abril.

CORRECCIÓN de errores en BOE núm. 23 de 27 de enero de 2005.

Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

Por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. Traspone la Directiva 2004/49/CE.

BOE de 7 de julio de 2007.

SE SUPRIME el apartado 1 y SE RENUMERA los apartados 2 a 4 de la disposición adicional 4, que pasan a numerarse del 1 al 3, SE MODIFICA el art. 6 y 7 del Reglamento, la disposición adicional 2 y SE AÑADE la disposición final 5, por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

SE DEROGA:

- el título III y el anexo V y MODIFICA lo indicado y los arts. 1 y 4.2 del Reglamento y DEROGA los apartados 6 y 7 de la disposición adicional 3, por Real Decreto 623/2014, de 18 de julio.
- el art. 5 del reglamento, por Real Decreto 776/2011, de 3 de junio.
- la disposición adicional 5 y transitoria 4, y se MODIFICA el Anexo I, por Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre.

SE AÑADE el título V y SE MODIFICA los arts. 2, 3, 4 y 16 del Reglamento y la disposición adicional 4, por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo.

SE MODIFICA el art. 4, la disposición adicional 4, SE AÑADE la disposición adicional 8 y SE SUSTITUYE el anexo I, por Real Decreto 918/2010, de 16 de julio.

CORRECCIÓN de errores en BOE núm. 220, de 13 de septiembre de 2007.

SE MODIFICA el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, por Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre.

Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre.

Por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

BOE de 4 de diciembre de 2007.

SE MODIFICA los anexos I y IX, por Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre.

CORRECCIÓN de errores en BOE núm. 55, de 4 de marzo de 2008

Real Decreto 1579/2008, de 26 de septiembre.

Por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, y se regulan determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte ferroviario.

BOE de 4 de octubre de 2008.

Normativa Estatal

Normas con Rango de Real Decreto

Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.

Sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.
BOE de 6 de noviembre de 2010.

SE MODIFICA:

- el anexo III, por Orden FOM/22/2015, de 19 de enero.
- el anexo III, por Orden FOM/421/2014, de 13 de marzo.
- los anexos II, V y VI, por Orden FOM/3218/2011, de 7 de noviembre.
- los anexos I, V y VI, por Orden FOM/2437/2015, de 13 de noviembre.

SE DEROGA:

- la disposición transitoria 5, y se MODIFICA la rúbrica del Capítulo VII y el artículo 19, por el Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre.

Real Decreto 626/2013, de 2 de agosto.

Por el que se establecen seis certificados de profesionalidad de la familia profesional Transporte y mantenimiento de vehículos que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad y se actualizan los certificados de profesionalidad establecidos como anexo V del Real Decreto 723/2011, de 20 de mayo y como anexo V del Real Decreto 1539/2011, de 31 de octubre.

BOE de 18 de septiembre de 2013.

Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

Por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.

BOE de 31 de agosto de 2013.

Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre.

Por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.

BOE de 28 de diciembre de 2013.

Real Decreto 623/2014, de 18 de julio.

Por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

BOE de 19 de julio de 2014.

Real Decreto 627/2014, de 18 de julio.

De asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.

BOE de 19 de julio de 2014.

Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre.

Por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.

BOE de 23 de diciembre de 2014.

Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

Por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

BOE de 18 de julio de 2015.

Modificado por Real Decreto 292/2016, de 15 de julio, por el que se modifica la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 695/2018, de 29 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, y el Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre.

Modificado por Real Decreto 1513/2018, de 28 de diciembre, por el que se modifica la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Real Decreto 953/2018, de 27 de julio,

Por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

BOE de 30 de julio de 2018.

Real Decreto 1434/2018, de 7 de diciembre, de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones y servicios de la Administración del Estado en materia de ferrocarriles y transporte ferroviario en relación con las líneas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

BOE de 14 de diciembre de 2018.

Normativa Estatal

Órdenes Ministeriales

Orden FOM/605/2004 de 27 de febrero.

Sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

Orden INT/3716/2004, de 28 de octubre.

Por la que se publican las fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

BOE de 16 de noviembre de 2004.

Orden FOM/32/2005, de 17 de enero.

Por la que se crea la Comisión de Coordinación de las Actividades Ferroviarias.

BOE de 21 de enero de 2005.

Orden FOM/897/2005, de 7 de abril.

Relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria.

BOE de 9 de abril de 2005.

SE MODIFICA:

determinados preceptos, las referencias indicadas y SE AÑADE el art. 5 bis por Orden FOM/642/2018, de 13 de junio.

el art. 10, por Orden FOM/1977/2015, de 29 de septiembre.

SE AÑADE la disposición adicional única, por Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero.

SE MODIFICA el art. 11.b), por Orden FOM/420/2014, de 7 de marzo.

Orden FOM/898/2005, de 8 de abril.

Por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

BOE de 9 de abril de 2005.

SE MODIFICA:

- el art. 1 y los anexos I, II y III, por Ley 1/2014, de 28 de febrero.
- los arts. 1 y 2, por Ley 22/2013, de 23 de diciembre.
- el art. 1.1.a) y d) y los anexos I a III, por Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto.
- los arts. 1 y 2 y los anexos I, II, IV y V, por Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre.
- Orden FOM/2336/2010, de 13 de diciembre, BOE 15 diciembre 2010.
- los anexos II y V, por Orden FOM/3417/2011, de 1 de diciembre.
- los anexos II Y V, por Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre.

Orden FOM/233/2006, de 31 de enero.

Por la que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento.

BOE de 8 de febrero de 2006.

SE DEROGA los arts. 3, 4, 15, 16, 18 y 19, los títulos II a IV y VII y las disposiciones adicionales, SE MODIFICA el título, el art. 1 y lo indicado y SE AÑADE las nuevas disposiciones adicionales 1 a 3, por Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero.

Orden FOM/1269/2006, de 17 de abril.

Por la que se aprueban los Capítulos 6 Balasto y 7 Subbalasto, del pliego de prescripciones técnicas generales de materiales ferroviarios. BOE 1 de mayo de 2006.

Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre.

Por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora.

BOE de 22 de septiembre de 2006.

Resolución de 27 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

BOE 28 de marzo de 2014.

Orden FOM/2924/2006, 19 de septiembre.

Por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

Orden FOM/3671/2007, de 24 de septiembre.

Por la que se aprueba la Instrucción sobre acciones a considerar en el proyecto de puentes de ferrocarril (IAPF-07).

BOE 17 de diciembre de 2007. Corrección errores BOE 1 de noviembre de 2008.

Normativa Estatal

Órdenes Ministeriales

Orden FOM/2257/2010, de 2 de agosto.

Por la que se establece la fecha a partir de la que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias asumirá las competencias en materia de certificados de seguridad establecidas en el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.
BOE de 23 de agosto de 2010.

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.
BOE de 9 de noviembre de 2010.

Corrección erratas BOE 26 de 11 de febrero de 2011.

Modificada por Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, BOE de 20 de abril de 2015.

Modificada por Orden FOM/1613/2016, de 4 de octubre, BOE de 8 de octubre de 2016.

Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre.

Por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
BOE 23 de diciembre de 2010.

Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre.

Por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía estrecha (FEVE) entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y RENFE-Operadora.
BOE de 31 de diciembre de 2012.

Orden ECD/101/2013, de 23 de enero.

Por la que se establece el currículo del ciclo formativo de grado medio correspondiente al título de Técnico en Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario.
BOE de 1 de febrero de 2013.

Orden PRE/2443/2013, de 27 de diciembre.

Por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que pasan a ser titularidad de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.
BOE de 28 de diciembre de 2013.
Resolución de 27 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero.

Por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.
BOE de 10 de febrero de 2015.

Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero.

Por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidas en el Art. 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
BOE de 12 de febrero de 2015.

Orden FOM/710/2015, de 30 de enero.

Por la que se aprueba el catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.
BOE de 23 de abril de 2015.

Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio.

Por la que se aprueba la "Instrucción ferroviaria de gálibos".
BOE de 4 de agosto de 2015.

Orden FOM/1631/2015, de 14 de julio.

Por la que se aprueba la Instrucción para el proyecto y construcción de obras ferroviarias IF-3. Vía sobre balasto. Cálculo de espesores de capas de la sección transversal.
BOE de 4 de agosto de 2015.

Orden FOM/1613/2016, de 4 de octubre.

Por la que se modifica la 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.
BOE de 8 de octubre de 2016.

Normativa Estatal

Órdenes Ministeriales

Orden FOM/2015/2016, de 30 de diciembre.

Por la que se aprueba el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General. BOE de 19 de enero de 2017.

Resoluciones del Ministerio de Fomento

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Locomotoras". BOE de 13 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 1 de diciembre de 2009.

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Vagones". BOE de 14 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Unidades Autopropulsadas". BOE de 15 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Coches". BOE de 17 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar". BOE de 19 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 4 de diciembre de 2009.

Resolución de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre.

Por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, por el que se adapta a la situación actual del transporte ferroviario el reglamento (CE) nº 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros por ferrocarril. BOE de 1 de mayo 2010.

Resolución de 2 de junio de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se crea la Sede Electrónica del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. BOE de 5 de octubre de 2010.

Resolución de 24 de noviembre de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se crea el Registro Electrónico del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. BOE de 27 de diciembre de 2010.

Resolución de 29 de julio de 2011, de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento.

Por la que se establece el procedimiento para la presentación de la autoliquidación y las condiciones para el pago por vía telemática de diversas tasas correspondientes al Ministerio de Fomento. BOE de 16 de julio de 2011.

Resolución de 11 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se acuerda aprobar la Resolución de fecha 31 de mayo de 2013, del Presidente de Adif sobre delegación de competencias. BOE de 25 de junio de 2013.

Resolución de 11 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se delegan determinadas competencias en el Presidente de Adif y en órganos internos de la Entidad. BOE de 25 de junio de 2013.

Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de Adif -Alta Velocidad, por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) BOE de 11 de febrero de 2014.

Normativa Estatal

Resoluciones del Ministerio de Fomento

Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, sobre creación, composición y funciones de la Mesa de Contratación para los contratos del ámbito de competencia del Consejo de Administración de la entidad. BOE de 13 de febrero de 2014.

Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica la Resolución de 31 de diciembre de 2013, del Presidente de ADIF-Alta Velocidad, por la que se establece la composición y funciones de la Mesa de Contratación para los contratos del ámbito de su competencia. BOE de 13 de febrero de 2014.

Resolución de 3 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF- Alta Velocidad, por la que se encomienda la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. BOE de 26 de abril de 2014.

Resolución de 27 de junio de 2014, de la Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de los títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General. BOE de 4 de julio de 2014.

Resolución de 5 de noviembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Por la que se publican la Especificación Técnica de material rodante de ancho métrico y la Norma Básica de Seguridad del Material. BOE de 26 de noviembre de 2015.

Resolución de 23 de diciembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario, a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario. BOE de 27 de enero de 2016

Resolución de 10 de diciembre de 2018, de la Secretaría General de Infraestructuras.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de diciembre de 2018, por el que se traspasan a la Comunidad Autónoma del País Vasco las líneas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo. BOE de 14 de diciembre de 2018

Resolución de 22 de enero de 2019, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias. BOE de 27 de febrero de 2019

Resolución de 22 de enero de 2019, de la Secretaría General de Infraestructuras.

por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias. BOE de 27 de febrero de 2019

Resolución de 22 de enero de 2019, de la Secretaría General de Infraestructuras.

por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, sobre delegación de competencias, por el que se aprueba la Resolución de la Presidenta de la entidad por la que se delegan determinadas competencias en órganos internos. BOE de 27 de febrero de 2019

Resolución de 16 de abril de 2018, de la Secretaría General de Infraestructuras.

por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, por el que se delegan determinadas competencias. BOE de 24 de abril de 2018.

Resolución de 9 de julio de 2019, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

por la que se publica el Convenio de encomienda de gestión a la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, para la ejecución de actividades de carácter material o técnico. BOE de 8 de agosto de 2019.

Normativa Básica de Circulación de Aplicación en Adif

Respecto a la Normativa Básica de Circulación, serán de aplicación sus respectivas ediciones vigentes. Para mantener esta información actualizada consultar con la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación de Adif.

Normas Generales

Reglamento de Circulación Ferroviaria, (RCF).

Aprobado mediante Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

BOE de 18 de julio de 2015.

Real Decreto 292/2016, de 15 de julio, por el que se modifica la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Real Decreto 695/2018, de 29 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Normativa Complementaria al RCF

Con el fin de determinar con precisión las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria, la AESF, los AI y las EF, podrán elaborar documentación reglamentaria que de forma complementaria al RCF, permita:

- a) Fijar criterios que faciliten su aplicación.
- b) Adaptar su aplicación a casos concretos.
- c) Identificar y reducir los riesgos, minimizando sus consecuencias.

En base a estos criterios, la documentación reglamentaria básica, complementaria al Reglamento de Circulación Ferroviaria, elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, estará compuesta, principalmente, por los documentos siguientes:

- Consignas.
- Avisos.
- Horarios de los trenes.

La documentación reglamentaria de circulación, actualizada en cada momento, se encuentra disponible a través de la aplicación informática RGD (Registro General de Documentos Reglamentarios).

Se deberá tener en cuenta, como documentación de referencia, el resto de normativa legal o reglamentaria que sea de aplicación.

El administrador de infraestructura ferroviarias tendrá a disposición de las EE.FF. y Candidatos Habilitados una copia de la normativa técnica referenciada y facilitará una reproducción de la misma al precio estricto de coste.





ANEXO F

GLOSARIO, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES

Acónimos	
AESF	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
ASFA	Anuncio de Señales y Frenado Automático
ATP	Automatic Train Protection
BA	Bloqueo Automático
BAB	Bloqueo Automático Banalizado
BAD	Bloqueo Automático de Vía Doble
BAU	Bloqueo Automático de Vía Única
BCA	Bloqueo de Control Automático
BLA	Bloqueo de Liberación Automática
BSL	Bloqueo de Señalización Lateral
BT	Bloqueo Telefónico
CE	Comisión Europea
CIAF	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia
CTC	Control de Tráfico Centralizado
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento
DR	Declaración sobre la Red
EF / EE. FF.	Empresa Ferroviaria / Empresas Ferroviarias
ETH	Especificaciones Técnicas de Homologación
ETI	Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad

Acrónimos	
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
GC	Gestor de Capacidades
GSM-R	Group Special Mobile for Railways
H24	Centro de Gestión de Red H24
LSF	Ley del Sector Ferroviario
LZB	Linien Zug Beeinflussung
OSS	One Stop Shop (Ventanilla Única)
PAT	Plan Alternativo de Transporte
PM	Puesto de Mando
PT	Plan de Transporte
RCF	Reglamento de Circulación Ferroviaria
REF	Registro Especial Ferroviario
RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RNE	Rail Net Europe
RSF	Reglamento del Sector Ferroviario
SIGES	Sistema de Gestión de Trenes Especiales
SIPSOR	Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares
SYACIS	Solicitud y Adjudicación de Capacidad en las Instalaciones de Servicio
TEN-T/RTE-T	Trans European Network-Transport/ Red Transeuropea de Transporte
TERFN	Trans European Rail Freight Network (Red Transeuropea de Transporte de Mercancías)
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Contenedor)
UE	Unión Europea
UIC	Unión International de Chemins de Fer
UTI	Unidad de Transporte Intermodal

Definiciones

Acuerdo Marco: Acuerdo celebrado entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y un Candidato, por un periodo de vigencia superior al del Horario de Servicio, en el que se establecen las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al Candidato, el procedimiento para satisfacer sus legítimas necesidades comerciales sin mermar los derechos de los demás Candidatos y en el que se podrán establecer las pautas de colaboración para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos.

Adjudicación: otorgamiento por el administrador de infraestructuras ferroviarias, del derecho a servirse de capacidad de infraestructura ferroviaria.

Administrador de infraestructuras: todo organismo o empresa responsable de la explotación, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias en una red, e igualmente responsable de participar en su desarrollo conforme a las normas que establezca el Estado miembro dentro del marco de su política general en materia de desarrollo y financiación de infraestructuras. (Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo).

Agencia Ferroviaria Europea / European Railway Agency (AFE / ERA): Agencia creada por la UE, con el objetivo de aproximar progresivamente las normas técnicas y de seguridad nacionales en los Estados miembros y fijar objetivos de seguridad comunes a todos los ferrocarriles europeos.

Agrupación Empresarial Internacional: cualquier asociación de, al menos, dos empresas ferroviarias establecidas en Estados miembros de la Unión Europea distintos, con el fin de prestar servicios de transportes internacionales entre Estados miembros.

Ajuste de servicio: Fecha establecida por el administrador de infraestructuras ferroviarias para la adecuación del Plan de Transporte.

Ajuste de servicio concertado: Ajuste de servicio en el que se introducen las modificaciones generalizadas al 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.

Alternativa Viable: acceso a otra instalación de servicio, aceptable desde un punto de vista económico para la empresa ferroviaria, que permite la explotación del servicio de transporte de viajeros o mercancías en cuestión.

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

Apeadero: Infraestructura ferroviaria para la subida y bajada de viajeros.

Aplicación para la Solicitud y Adjudicación de Capacidad en las Instalaciones de Servicio (SYACIS): Es la aplicación informática que

Adif pone a disposición de las EE.FF. y demás Candidatos (titulares de material rodante, agentes de transporte, cargadores, y los operadores de transporte combinado) en el proceso de solicitud y adjudicación de la capacidad en las instalaciones de servicio.

Autoridad Responsable de la Seguridad: Es el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad en la circulación ferroviaria o cualquier organismo binacional al que los Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad en relación con la infraestructura transfronteriza especializada.

Autorización de circulación de vehículos ferroviarios: La realización de las pruebas, ensayos o traslados en la Red Ferroviaria de Interés General exigirá que el vehículo ferroviario con el que se realicen cuente con una autorización provisional de circulación otorgada por el administrador de infraestructuras ferroviarias. El solicitante deberá comunicar a la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria las oportunas autorizaciones provisionales de circulación

Autorización de Transporte Excepcional: Es un documento establecido por la CPCTE, presidida por la Dirección de Seguridad en la Circulación, en la que, derivadas del Estudio de Viabilidad, se establecen las condiciones de transporte y las prescripciones de circulación que se deberán cumplir en el transcurso del mismo. Caso de ser necesario, se podrá determinar, entre otras prescripciones, la necesidad de personal de acompañamiento de vía, electrificación u otros.

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

Beneficio Razonable: un índice de remuneración del capital propio que tenga en cuenta el riesgo, incluido el riesgo que afecta a los ingresos, o la inexistencia del mismo, soportado por el explotador de la instalación de servicio y que esté en consonancia con el índice medio registrado en el sector durante los últimos años.

Bloqueo: Sistema o proceso cuyo objetivo es garantizar que los trenes que circulen por la misma vía y en el mismo sentido, lo hagan separados a una distancia que impida su alcance, y que cuando un tren circule por una vía, no circule otro en sentido contrario por la misma vía.

Calendario de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura: Calendario de plazos que deberá seguir una EF o Candidato Habilitado para solicitar la adjudicación de Capacidad de infraestructura.

Candidatos: Las empresas ferroviarias y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas. Asimismo, las Administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad o los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad.

Cantón: Se define como cantón de bloqueo a la parte de vía o de cada una de las vías en la que en condiciones normales de circulación, no puede haber más de un tren de forma simultánea. En función del sistema de bloqueo, puede estar comprendido entre dos estaciones colaterales o dos señales o pantallas de bloqueo.

Capacidad de Infraestructura: La capacidad para programar las franjas ferroviarias solicitadas para un segmento de la infraestructura durante un periodo determinado.

Capacidad de la instalación de servicio: Potencial de utilización de una instalación de servicio y de prestación de un servicio a lo largo de un periodo dado, teniendo en cuenta el tiempo necesario para acceder a la instalación de servicio o para abandonarla.

Cargadero: 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 (o a una terminal de transporte de mercancías), que sirve para complementar la Red Ferroviaria de Interés General.

Centro de Gestión de Red H24: Área de Adif cuya función principal es la coordinación de la gestión del tráfico ferroviario con las diferentes Delegaciones de Circulación y Centros de Regulación y Control de la Red de Alta Velocidad. Así como facilitar a las EE.FF. soluciones alternativas ante cambios en la programación de sus tráficos, y cualquier otra solución que ayude a mantener la regularidad y normalidad en sus circulaciones. También y si las condiciones de explotación lo requieren, establecerá planes alternativos de transporte ante las diferentes contingencias e incidencias que se presentan en la Red.

Certificado de Seguridad: El certificado de seguridad acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura.

Comisiones TOC: Son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura que afecten de modo permanente a la circulación de trenes y circunstancias que han de ser contempladas en los surcos que se asignen a los operadores. Están compuestas por personal de Adif de mantenimiento de infraestructura, construcción de infraestructura y Circulación.

Coordinación: Proceso mediante el cual el Gestor de Capacidades y los Candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes y adjudicaciones de capacidad de infraestructura.

Declaración sobre la Red (DR): Documento donde se exponen las características de la infraestructura puesta a disposición de las EE.FF. 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.

Desarrollo de la infraestructura ferroviaria: planificación de la red, la planificación financiera y de las inversiones y la construcción y mejora de la infraestructura.

Descripción de instalación de servicio: Documento que establece detalladamente la información necesaria para acceder a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

Empresa Ferroviaria (EF): Son empresas ferroviarias las entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la LSF. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

Entidad encargada del mantenimiento: Entidad encargada del mantenimiento de vehículos ferroviarios, registrada como tal en el Registro Especial Ferroviario y que asume la responsabilidad de las siguientes funciones de mantenimiento: gestión, desarrollo del mantenimiento, gestión del mantenimiento de la flota, y ejecución del mantenimiento.

Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH): Conjunto de normas técnicas, requisitos y condiciones que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección del medioambiente y, en su caso, interoperabilidad, debe cumplir todo vehículo ferroviario para poder obtener las autorizaciones de puesta en servicio y de circulación.

Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI): Una especificación adoptada con arreglo a la normativa comunitaria de la que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario.

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.

Explotación de la infraestructura ferroviaria: adjudicación de surcos ferroviarios, gestión del tráfico y fijación de cánones por el uso de la infraestructura.

Explotador de la instalación de servicio: La entidad privada o pública responsable de la gestión de una o varias de las instalaciones de servicio especificadas en el artículo 42 de la LSF, o de la prestación a empresas ferroviarias de uno o varios de los servicios a los que están destinadas dichas instalaciones y de los complementarios y auxiliares definidos en la LSF.

Factor de Imputación (Fi): Porcentaje de responsabilidad del indicador asignado a cada ámbito de gestión.

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



Funciones esenciales de la gestión de las infraestructuras: toma de decisiones sobre la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, que incluye tanto la definición y la evaluación de la disponibilidad y la adjudicación de surcos ferroviarios individuales, como la fijación de cánones por el uso de las infraestructuras, el establecimiento y el cobro de los cánones, de conformidad con el marco de los cánones y el marco de adjudicación de capacidades establecido en la LSF.

Gestor de Capacidades (GC): Departamento de Adif que tiene encomendada la planificación y adjudicación de capacidad en la RFIG administrada por Adif y por ADIF-Alta Velocidad, al cual remiten los candidatos las solicitudes de capacidad de infraestructura. En Adif se enmarca en la Dirección de Gestión de Capacidad de la Dirección General de Circulación y Gestión Capacidad de Adif.

GTRENES: Aplicación de Adif, orientada a la gestión de trenes en cuanto a sus composiciones y características, así como a las alteraciones que sufran en su recorrido según el plan de transportes en periodos inferiores a un día. Está disponible para todas las EE.FF., telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

Habilitación: Documento que faculta al titular de la misma para ejercer unas funciones cuya capacidad para desempeñarlas ha sido acreditada mediante la superación de una formación reglada, conforme al RD 664/2015 RCF.

Habilitaciones de un Centro de Mantenimiento: Autorización otorgada por el administrador de infraestructuras ferroviarias que faculta a un centro de mantenimiento de material rodante titular de la misma para realizar cada intervención de mantenimiento 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 Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria 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.

Horario de Servicio: Documento en el que se incluye el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el periodo al que dicho Horario de Servicio se refiere.

Indicador para los P.P.S.I. (IP): Para el sistema de incentivos, margen de tiempo, medido en minutos, a partir de cual se considera que un tren retrasado a destino está incluido en el S.I. Para el tráfico de mercancías se aplica la Oferta Ajustada (O_A).

Infraestructura Congestionada: El tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados periodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de Capacidad.

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

Itinerario Alternativo: itinerario distinto entre el mismo origen y el mismo destino siempre que exista sustituibilidad de ambos itinerarios para la explotación, por parte de la empresa ferroviaria, del servicio de transporte de viajeros o mercancías en cuestión.

Licencia de Empresa Ferroviaria: Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de empresa ferroviaria, condición 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, superestructura de vía (que incluye el balasto y el material de vía, como traviesas, sujeciones, carriles, desvíos y aparatos), obras civiles, como puentes, pasos superiores, viaductos y túneles, todas las instalaciones de electrificación (incluyendo postes, líneas área de contacto, centros de transformación y subestaciones eléctricas) e instalaciones de seguridad, 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 de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías u otros edificios o instalaciones de atención al viajero.

Línea especializada: Declaración que atañe a determinados tramos de la red en los que el administrador de infraestructuras ferroviarias prioriza un tipo de tráfico concreto en ciertos periodos horarios.

Mallas: Sistema informático de Adif para la programación de las capacidades.

Maniobra: Movimiento consistente en: Agregar o segregar vehículos de un tren. Formar o descomponer un tren - Clasificar los vehículos o cortes de material - Desplazar un tren o vehículos por la misma vía o de una a otra dentro de los límites de maniobras. - Realizar los movimientos necesarios para el cambio de ancho en los trenes cuya tecnología lo admite, en los cambiadores de ancho. Traer o llevar material de/a dependencias de plena vía carentes de señal de protección telemática desde la estación o el CTC. Realizar movimientos de material entre dependencias colaterales que se complementan constituyendo un complejo ferroviario logístico.

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

Material Rodante Auxiliar: Se considera material rodante auxiliar aquellos vehículos ferroviarios que están específicamente habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento y mantenimiento de la vía y de sus instalaciones fijas, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía y los vehículos ferrocarril-carretera (bimodales), así como los destinados a trenes taller y de socorro.

Mercancías peligrosas: Son los materiales y objetos cuyo transporte está prohibido por el RID (Reglamento Internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril) o se autoriza únicamente en determinadas condiciones, ya que son sustancias / artículos que tienen propiedades peligrosas que pueden causar lesiones a las personas, y daños al medio ambiente, la propiedad y otros bienes, a menos que se manejen correctamente durante el transporte - incluido el movimiento, carga, descarga, almacenamiento y otras manipulaciones. Por ejemplos materias y objetos explosivos, gases, líquidos inflamables, sustancias tóxicas, materiales radiactivos.

Oferta Ajustada (OA): Conjunto de trenes de mercancías planificados que no han sido suprimidos en origen.

Organismos de Certificación: Entidades acreditadas por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) conforme a las normas armonizadas de la serie UNE 66500 (EN 45000), encargadas de validar el cumplimiento de las ETH por el material rodante.

Organismo Notificado: El encargado de evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas.

Plan Alternativo de Transporte (PAT): Variación temporal de la planificación básica o principal a un Candidato por el administrador de infraestructuras ferroviarias en una línea concreta, debido a incidencias en el tráfico o a las variaciones importantes en la Capacidad de vía, aún de manera programada (obras, por ejemplo).

Plan de Aumento de Capacidad: La medida o conjunto de medidas, acompañadas de un calendario de aplicación, se proponen para mitigar las limitaciones de Capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.

Plan de Contingencias: Es el elaborado por el administrador de infraestructuras ferroviarias que contiene 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. Deberá adecuarse a lo establecido en la legislación estatal sobre protección civil, y tomar en consideración las competencias autonómicas en la materia.

Plan de Mantenimiento de un Vehículo Ferroviario: Documento que recoge el conjunto de operaciones de mantenimiento que definen cada una de las intervenciones de mantenimiento que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario y la frecuencia con que éstas han de efectuarse durante toda su vida útil para conservar, en el estado requerido durante su validación, las características técnicas que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección medioambiental y, en su caso, interoperabilidad, les fueron exigidas conforme a lo dispuesto en las ETH.

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.

Rail Net Europe (RNE): Es la organización europea que tiene como fin asignar capacidad para toda clase de tráfico ferroviario internacional de un modo rápido y eficaz, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales y de la Unión Europea.

Red Ferroviaria de Interés General (RFIG): La Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el 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 la defensa nacional.

Registro Especial Ferroviario (REF): Tiene por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio, de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o de un título habilitante, de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario, en el Reglamento y en las demás normas de desarrollo. Entre las funciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se encuentra la de organizar y gestionar este registro.

Se inscribirán, asimismo, en el Registro Especial Ferroviario las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte que manifiesten su interés por solicitar la Adjudicación de Capacidad de Infraestructura necesaria para la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario.

Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF): Documento que establece las normas de circulación sobre la RFIG y las condiciones necesarias para la circulación de los trenes, incorporando 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 RFIG, su entrada, salida y paso por estaciones, tipos de bloqueo y enclavamientos, normas para la composición y frenado de trenes, forma de realización de maniobras, etc.

Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Gestionada por Adif: Se desarrolla en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, publicado en BOE de 7 de julio de 2007. Actualizado el Anexo 1, Indicadores comunes de Seguridad mediante Real Decreto 918/2010, de 16 de julio, publicado en BOE de 5 de agosto de 2010. Modificado el apartado de entidad encargada de mantenimiento por Real Decreto 641/2011 de 9 de mayo.

Renovación de las infraestructuras ferroviarias: trabajos de sustitución de gran calado en las infraestructuras existentes que no modifican su rendimiento general.

Reserva de Capacidad: Es aquella que, previa evaluación del administrador de infraestructuras ferroviarias, no es puesta a disposición de los candidatos autorizados en el proceso de adjudicación anterior a la formulación del horario de servicio definitivo, a fin de poder responder con rapidez a las solicitudes específicas de capacidad. Esto será aplicable también en los casos de infraestructura congestionada.

Retraso a la Llegada (RLL): Tiempo transcurrido, medido en minutos, entre hora real de llegada a destino y la hora planificada.

Retraso Computable (RC): Para cada tren, tiempo de retraso medido en minutos en que supera el indicador de puntualidad establecido para el mismo en el sistema de incentivos.

Retraso Neto (Rn): Para determinar el retraso de los trenes de la Oferta Ajustada, se tendrá en cuenta el Retraso Neto (Rn), que se define como la diferencia medida en minutos entre el Retraso a la Llegada (RLL) y el Retraso en Origen (RO).

Servicio básico: Servicio suministrado en cualquiera de las instalaciones de servicio recogidas en el punto 2 del anexo II de la Directiva 2012/34/UE.

Servicio ferroviario conexo: Servicio básico, complementario o auxiliar recogido en los puntos 2, 3 y 4 del anexo II de la Directiva 2012/34/UE.

Servicio Internacional de Transporte de Mercancías: Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una de las fronteras españolas. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen, al menos, una frontera.

Servicio Internacional de Transporte de Viajeros: Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una de las fronteras españolas y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en distintos Estados. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas partes pueden tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los vagones crucen al menos una frontera.

Sistema de Gestión de Trenes Especiales (SIGES): Es el sistema informático que gestiona las peticiones de los surcos inmediatos. Estos surcos se solicitan normalmente con menos de un día de antelación y por causas excepcionales. Está disponible para todas las EE.FF., telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares (SIPSOR): Es el sistema informático que Adif pone a disposición de las EE.FF. y demás Candidatos Habilitados en el proceso de adjudicación de la capacidad, para la solicitud de los surcos regulares (SERVITREN) y los surcos ocasionales (TRENDIA).

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.

Tren Impuntual: Tren que llega a destino programado con un retraso superior al indicador establecido.

Tren Suprimido: Tren que se suprime a su salida o en cualquier punto de su recorrido, sin estar programado, a causa de incidencias en la explotación ferroviaria o a petición de la empresa ferroviaria. Este tren se considera impuntual, a excepción de trenes de mercancías para los cuales se haya solicitado la modificación del destino previsto.

Umbral de Puntualidad (UP): Para el sistema de incentivos, margen de tiempo, medido en minutos, a partir de cual se considera que un tren retrasado llegado a destino es impuntual.

Ventanilla Única / One Stop Shop (OSS): Punto de contacto, en el ámbito nacional, que ponen los administradores de infraestructura a disposición de los Candidatos para solicitar información y capacidad para el acceso a la infraestructura en todas las redes integradas.

NOTA: los términos del glosario son sólo para fines de información; las definiciones son de carácter general y no es legalmente vinculante.





ANEXO G

CATÁLOGO DE EJES Y LÍNEAS DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL

Forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General de titularidad de ADIF - Alta Velocidad las siguientes líneas y tramos, ordenadas por ejes: Actualizado a 1 de enero de 2020.

Línea	Origen	Destino	Ancho de Vía (mm)	Electrificación
Eje 01 Madrid Chamartín - Irún / Hendaya				
100	HENDAYA desde Pk. 641,181 (Frontera)	MADRID CHAMARTÍN (hasta Hernani)	1668	3 KV CC
Eje 03 Madrid Chamartín - Valencia - Camb. Boella (Camp Tarragona)				
300	MADRID CHAMARTÍN (desde Km. 5,900)	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD (hasta Xátiva - Aguja Km. 47,0)	1668	3 KV CC
320	CHINCHILLA DE MONTEARAGÓN-AG. KM. 298,4 (desde Murcia del Carmen- Aguja Km. 462,5)	CARTAGENA	1668	NO
324	AGUJA KM. 0,8	CARTAGENA	1668	NO
326	AGUJA KM. 523,2	ESCOMBRERAS	1668	NO
600	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD	CAMBIADOR DE LA BOELLA (hasta Bif. Joaquín Sorrolla-UIC)	1668	3 KV CC
600	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD (desde Bif. Joaquín Sorrolla-UIC)	CAMBIADOR DE LA BOELLA (hasta Castelló de la Plana)	1435/1668	3 KV CC
600	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD (desde Castelló de la Plana)	CAMBIADOR DE LA BOELLA (hasta Cambiador de La Boella)	1668	3 KV CC
632	BIF. LA FEDERAT	BIF. VILASECA	1668	3 KV CC
Eje 04 Alcázar de San Juan - Córdoba - Sevilla - Cádiz				
520	CIUDAD REAL (desde Mérida)	BADAJOS	1668	NO
Eje 05 Madrid Atocha - Cáceres - Valencia de Alcántara				
500	BIF. PLANETARIO (desde Monfragüe)	VALENCIA DE ALCÁNTARA (hasta Cáceres)	1668	NO
510	ALJUCÉN	CÁCERES	1668	NO
530	MONFRAGÜE	PLASENCIA	1668	NO
532	MONFRAGÜE- AGUJA KM. 255,4	MONFRAGÜE- AGUJA KM. 4,4	1668	NO

Línea	Origen	Destino	Ancho de Vía (mm)	Electrificación
Eje 06 Venta de Baños - León - Ourense - Vigo				
130	GIJÓN-SAN CRESPO (desde La Robla)	VENTA DE BAÑOS (hasta León)	1668	3 KV CC
810	BIF. CHAPELA	MONFORTE DE LEMOS (hasta Redondela)	1668	3 KV CC
812	VIGO-GUIXAR	BIF. CHAPELA	1668	3 KV CC
818	VILAGARCIA AUROSA	BIF. ANGUEIRA	1668	NO
822	ZAMORA (desde Taboadela)	A CORUÑA (hasta Ourense)	1668	NO
824	REDONDELA	SANTIAGO DE COMPOSTELA	1668	3 KV CC / 25 KV CA / NO
848	REDONDELA AV	BIF. REDONDELA	1668	25 KV CA
850	VIGO URZÁIZ	BIF. ARCADE	1668	25 KV CA
Eje 11 Madrid Chamartín - Valladolid - Palencia - León				
072	CTT FUENCARRAL AV	CAMBIADOR MADRID-CHAMARTÍN	1435	25 KV CA
076	CAMBIADOR VALDESTILLAS	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS	1435	25 KV CA
080	BIF. VENTA DE BAÑOS	MADRID-CHAMARTÍN	1435	25 KV CA
084	LEÓN	BIF. VENTA DE BAÑOS	1435	25 KV CA
114	VALLADOLID FUENTE AMARGA KM.192,7	BIF. CANAL DEL DUERO	1435/1668	3 KV CC / 25 KV CA
158	CAMBIADOR DE VILLAMURIEL	BIF. CERRATO	1435	25 KV CA
180	BIF. ESTADIO MUNICIPAL	CAMBIADOR CLASIFICACIÓN	1435	25 KV CA
186	CAMBIADOR DE VILECHA	BIF. CAMBIADOR DE VILECHA	1435	25 KV CA
Eje 12 Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia				
050	LÍMITE ADIF - LFP, S.A.	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1435	25 KV CA
052	CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN	BIF. CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN	1435	25 KV CA
054	BIF. CANAL IMPERIAL	BIF. MONCASI	1435	25 KV CA
056	BIF. ARTESA DE LLEIDA	BIF. LES TORRES DE SANUI	1435	25 KV CA
060	BIF. CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS	CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS	1435	25 KV CA

Línea	Origen	Destino	Ancho de Vía (mm)	Electrificación
066	BIF. CAN TUNIS-AV	CAN TUNIS-AV	1435	25 KV CA
068	VALLECAS AV - AGUJA KM. 12,300	LOS GAVILANES - AGUJA KM. 13,400	1435	25 KV CA
280	BIF. MOLLET	BIF. NUDO MOLLET	1435	25 KV CA
298	GIRONA-MERCADERIES	BIF. GIRONA-MERCADERIES	1435	25 KV CA
640	CAMBIADOR DE LA BOELLA	CAMP DE TARRAGONA	1435	25 KV CA
Eje 13 Madrid Atocha - Levante				
024	YELES AGUJA Km. 34,397	BIF. BLANCALES	1435	25 KV CA
040	BIF. TORREJÓN DE VELASCO	VALENCIA-JOQUIM SOROLLA	1435	25 KV CA
042	BIF. ALBACETE	ALACANT-TERMINAL	1435	25 KV CA
044	BIF. JOAQUÍN SOROLLA-UIC	BIF. JESÚS	1435	3 KV CC / 25 KV CA
308	ALBACETE- LOS LLANOS	CAMBIADOR ALBACETE	1435	25 KV CA
328	Bif. JESÚS-AGUJA KM. 396,7	CAMBIADOR VALENCIA	1435	25 KV CA
Eje 14 Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Santa Justa / Málaga María Zambrano/ Granada				
010	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	SEVILLA-SANTA JUSTA	1435	25 KV CA
012	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	CAMBIADOR ATOCHA	1435	25 KV CA
014	BIF. GOBANTES	BIF. BOBADILLA	1435	25 KV CA
016	MAJARABIQUE	CAMBIADOR MAJARABIQUE	1435	25 KV CA
018	BIF. CERRO NEGRO/STA. CATALINA	CTT CERRO NEGRO AV	1435	25 KV CA
020	LA SAGRA	TOLEDO.	1435	25 KV CA
022	CAMBIADOR ALCOLEA	BIF. CAMBIADOR ALCOLEA	1435	25 KV CA
030	BIF. MÁLAGA-AV	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1435	25 KV CA
032	ANTEQUERA-SANTA ANA	CAMBIADOR ANTEQUERA	1435	25 KV CA
036	ANTEQUERA-SANTA ANA	GRANADA	1435/1668	25 KV CA
Eje 16 Olmedo - Medina - Zamora - Ourense - Santiago de Compostela				
190	CAMBIADOR MEDINA AV	MEDINA DEL CAMPO AV	1435	25 KV CA
886	CAMBIADOR DE ZAMORA	ZAMORA	1435	25 KV CA
982	ZAMORA	BIF. MEDINA	1435	25 KV CA

Se han especificado el Origen y Destino de cada una de las líneas en función del sentido PAR de la circulación.



ANEXO H

CAPACIDAD MEDIA DE LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE ADIF-ALTA VELOCIDAD

Datos de Capacidad Septiembre 2019

Línea	Capacidad (1)	Trafico Actual (2)	Surcos Disponibles	Saturación
010 MADRID PTA. ATOCHA-SEVILLA STA. JUSTA	292	109	183	37%
020 LA SAGRA-TOLEDO	304	30	274	10%
030 BIF. MALAGA-A.V.-MALAGA MARIA ZAMBRANO	292	50	242	17%
036 ANTEQUERA-STA ANA-GRANADA	24	8	16	33%
040 BIF. TORREJON VELASCO-VALENCIA-JOAQUIM SOROLLA	184	52	132	28%
042 BIF. ALBACETE-ALACANT-TERMINAL	274	23	251	8%
050 MADRID PTA. ATOCHA-LÍMITE ADIF-LFPSA	178	77	101	43%
054 BIF. MONCASI-BIF. CANAL IMPERIAL	159	56	103	35%
056 BIF. ARTESA DE LLEIDA-BIF. LES TORRES DE SANUI	102	44	58	43%
080 MADRID CHAMARTIN-BIF. VENTA DE BAÑOS	161	62	99	39%
084 BIF. VENTA DE BAÑOS-LEON	41	16	25	39%
100 MADRID CHAMARTIN-IRUN (HERNANI-IRÚN)	49	97	-48	198%
130 VENTA DE BAÑOS-GIJON-SANZ CRESPO (LEÓN - LA ROBLA)	320	36	284	11%
300 MADRID CHAMARTIN-VALENCIA-NORD (KM 5,9 - XÁTIVA AG. KM 47,0)	251	54	197	22%
320 CHINCHILLA.MONT AGKM298.4-CARTAGENA (EL REGUERÓN - CARTAGENA)	52	25	27	48%
500 BIF. PLANETARIO-VALENCIA ALCANT. (MONFRAGÜE-CACERES)	23	10	13	43%

Línea	Capacidad (1)	Trafico Actual (2)	Surcos Disponibles	Saturación
510 CACERES-ALJUCEN	20	12	8	60%
520 CIUDAD REAL-BADAJOS (MERIDA-BADAJOS)	107	19	88	18%
530 PLASENCIA-MONFRAGÜE	56	16	40	29%
600 VALENCIA-NORD-S.VICENÇ CALDERS (VALENCIA-VANDELLOS)	285	87	198	31%
810 MONFORTE LEMOS-BIF. CHAPELA (REDONDELA-BIF. CHAPELA)	360	62	298	17%
812 VIGO-GUIXAR-BIF. CHAPELA	96	62	34	65%
818 VILAGARCIA DE AROUSA-BIF. ANGUEIRA	81	20	61	25%
822 ZAMORA-A CORUÑA (TABOADELA - OURENSE)	48	17	31	35%
824 REDONDELA-SANTIAGO COMPOSTELA	244	44	200	18%
850 VIGO URZAIZ-BIF. ARCADE	168	20	148	12%
982 BIF. MEDINA-ZAMORA	33	16	17	48%

(1) Capacidad media diaria disponible en ambos sentidos para un día estándar y referido a todos los tipos de tráfico.

(2) Trafico medio diario en ambos sentidos para un día estándar.

- * La capacidad media diaria de la línea y su saturación, puede variar por trayectos y períodos horarios.
- * En las líneas con origen/destino desde/hacia grandes estaciones de transporte de viajeros, si estas se declararán congestionadas, dicha capacidad podría verse significativamente reducida.





ANEXO I

CLASIFICACIÓN DE LÍNEAS POR TIPOS

Actualizado a 1 de enero de 2020

Línea	Origen	Destino	Núcleo de Cercanías	Tipo de Línea	Longitud (Kms.)
010	Madrid-Puerta de Atocha	Sevilla-Santa Justa		A	470,5
012	Madrid-Puerta de Atocha	Cambiador Atocha		A	1,3
014	Bif. Gobantes	Bif. Bobadilla		A	8,6
016	Majarabique	Cambiador Majarabique		A	2,0
018	Bif. Cerro Negro/Sta. Catalina	CTT Cerro Negro AV		B2	0,3
020	La Sagra	Toledo		A	21,4
022	Cambiador Alcolea	Bif. Cambiador Alcolea		A	0,7
024	Yeles Aguja Km. 34,397	Bif. Los Blancales		A	5,7
030	Bif. Malaga-AV	Malaga M ^a Zambrano		A	154,6
032	Antequera-Santa Ana	Cambiador Antequera		A	0,4
036	Antequera-Santa Ana	Granada		B1	114,2
040	Bif. Torrejón de Velasco	Valencia-Joaquín Sorolla		A	361,3
042	Bif. Albacete	Alacant-Terminal		A	237,8
044	Bif. Joaquín Sorolla-UIC	Bif. Jesús		A	0,5
050	Limite Adif-LFPSA (a Francia vía Figueres V.)	Madrid-Puerta de Atocha		A	752,4
052	Cambiador Plasencia de Jalón	Bif. Cambiador Plasencia de Jalón		A	3,8
054	Bif. Canal Imperial	Bif. Moncasi		A	25,9
056	Bif. Artesa de Lleida	Bif. Les Torres de Sanui		A	16,3
060	Bif. Cambiador Zaragoza-Delicias	Cambiador-Zaragoza-Delicias		A	0,4
066	Bif. Can Tunis-AV	Can Tunis-AV		B2	0,2
068	Vallecas AV-Aguja Km. 12,3	Los Gavilanes-Aguja Km.13,4		A	5,6

Línea	Origen	Destino	Núcleo de Cercanías	Tipo de Línea	Longitud (Kms.)
072	CTT Fuencarral AV	Cambiador Madrid-Chamartin		A	0,3
076	Cambiador Valdestillas	Bif. Cambiador Valdestillas		A	1,0
080	Bif. Venta Baños	Madrid-Chamartin		A	216,5
084	León	Bif. Venta de Baños		A	127,9
100	Hendaya desde Pk. 641,181 (Frontera)	Madrid Chamartin (hasta Irún)		B2	1,8
100	Hendaya (desde Irún)	Madrid Chamartin (hasta Hernani)	S. Sebastián	C1	23,2
114	Valladolid Fuente Amarga Km 192,7	Bif. Canal del Duero		B2	6,1
130	Gijón-Sanz Crespo (desde La Robla)	Venta de Baños (hasta León)		B2	25,7
158	Cambiador Villamuriel	Bif. Cerrato		A	1,9
180	Bif. Estadio Municipal	Cambiador Clasificación		A	0,4
186	Cambiador Vilecha	Bif. Cambiador Vilecha		A	0,6
190	Cambiador Medina AV	Medina del Campo AV		B1	1,1
280	Bif. Mollet	Bif. Nudo Mollet		D	2,2
298	Girona-Mercaderies	Bif. Girona-Mercaderies		D	1,5
300	Madrid-Chamartin (desde Km. 5,900)	Valencia-Estación del Nord (hasta Moixent)		B1	18,4
300	Madrid-Chamartin (desde Moixent)	Valencia-Estación del Nord (hasta Xátiva - Aguja Km. 47,0)		C2	22,7
308	Albacete-Los Llanos	Cambiador Albacete		A	0,5
320	Chinchilla de Montearagón-Aguja Km. 298,4 (desde Murcia del Carmen-Aguja Km. 462,5)	Cartagena (hasta El Reguerón-Aguja Km. 463,9)		C2	1,4
324	Chinchilla de Montearagón-Aguja Km. 298,4 (desde Murcia del Carmen ag. Km. 462,5)	Cartagena		B2	61,4
324	Aguja Km. 0,8	Cartagena		B2	0,6
326	Aguja Km. 523,2	Escombreras		D	11,4
328	Bif. Jesús-Ag. Km. 396,7	Cambiador Valencia		A	0,1
500	Bif. Planetario (desde Monfragüe)	Valencia de Alcántara (hasta Cáceres)		B2	78,8
510	Aljucén	Cáceres		B2	66,0
520	Ciudad Real (desde Mérida)	Badajoz		B1	59,2

Línea	Origen	Destino	Núcleo de Cercanías	Tipo de Línea	Longitud (Kms.)
530	Monfragüe	Plasencia		B2	16,3
532	Monfragüe-Ag. Km. 255,4	Monfragüe-Ag. Km. 4,4		B2	2,7
600	Valencia-Estación del Nord	Cambiador de la Boella (hasta Castellón de la Plana)	VALENCIA	C2	73,5
600	Valencia-Estación del Nord (desde Castellón de la Plana)	Cambiador de la Boella		B1	180,6
632	Bif. La Federat	Bif. Vilaseca		2	1,5
640	Cambiador de la Boella	Camp de Tarragona		A	12,2
810	Bif. Chapela	Monforte de Lemos (hasta Redondela)		B2	4,2
812	Vigo-Guixar	Bif. Chapela		B2	6,3
818	Vilagarcia de Aurosa	Bif. Angueira		B2	27,9
822	Zamora (desde Taboadela)	A Coruña (hasta Ourense)		B2	14,1
824	Redondela	Santiago de Compostela		B2	83,9
848	Redondela AV	Bif. Redondela		B2	1,0
850	Vigo Urzaiz	Bif. Arcade		B1	17,9
886	Cambiador de Zamora	Zamora		B1	0,6
982	Zamora	Bif. Medina		B1	98,6





ANEXO J

MODELOS CONTRACTUALES

ACUERDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE TRACCIÓN A: (Empresa Ferroviaria), POR LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

En Madrid, a ___ de _____ de 20XX

Reunidos:

De una parte, D. _____, (Cargo) _____, que interviene en nombre y representación de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en adelante Adif E.P.E., con domicilio en Calle Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, con NIF nº _____, entidad pública empresarial regulada por lo establecido en su estatuto aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre de 2004, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en las normas de desarrollo de ambas, en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre, en la legislación presupuestaria y demás normas que le sean de aplicación.

Y de otra, D. _____, con DNI nº _____, (Cargo) _____, que interviene en nombre y representación de (Empresa Ferroviaria) _____ con domicilio social en C/ _____ nº ____ C.P. _____ (Localidad) _____ y NIF nº _____, en virtud de la escritura otorgada ante el Ilustre Notario de _____, D. _____, el ___ de _____ de _____, bajo el número _____ de su Protocolo.

Las partes intervinientes, en el respectivo carácter e interés con el que actúan, se reconocen con capacidad jurídica y de obrar suficiente para la firma y otorgamiento del presente Acuerdo, y a tal efecto

Exponen:

De conformidad con el artículo 22 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de la competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Fomento que, entre sus competencias, conforme al artículo 23.1.i), de la precitada Ley 38/2015, incluye la prestación de servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario, entre los que se encuentra el servicios básico de suministro de combustible de tracción en instalaciones fijas.

De conformidad con el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el Real Decreto-Ley 15/2013 de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico, la Orden PRE/2443/2013, de 27 de diciembre, por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que pasan a ser titularidad de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad y la Declaración sobre la Red de Adif y de ADIF Alta Velocidad, dicho servicio es ofrecido por Adif E.P.E.

Por otra parte, de conformidad con la Declaración sobre la Red de Adif E.P.E., toda empresa ferroviaria, en posesión de la correspondiente licencia y con certificado de seguridad según línea, deberá firmar un acuerdo con Adif E.P.E. para poder obtener suministro de combustible de tracción, servicio ofrecido por Adif E.P.E.

(Nombre) _____, empresa ferroviaria en posesión de la correspondiente licencia y certificado de seguridad, ha manifestado su interés en recibir el servicio de suministro de combustible de tracción por parte de Adif E.P.E. desde (mes) de 20XX, por lo que ambas entidades han acordado la celebración del presente Acuerdo, destinado a determinar las condiciones de prestación, de dicho servicio básico por Adif E.P.E., a través de su Subdirección de Gestión de Combustibles, a favor de (Empresa Ferroviaria) _____.

El presente Acuerdo determina las condiciones de prestación del citado servicio conforme a los precios privados aprobados por el Consejo de Administración de Adif, vigentes en cada momento, y conforme a lo señalado en la citada Declaración sobre la Red de Adif en este apartado de suministro de combustible de tracción.

Y en virtud de cuanto antecede, los comparecientes formalizan el presente Acuerdo, basándose en las siguientes cláusulas, por las cuales:

Acuerdan

I. Objeto

El presente Acuerdo tiene por objeto establecer las condiciones y los procedimientos con arreglo a los cuales Adif E.P.E. se compromete y obliga a prestar a *(Empresa Ferroviaria)* _____, desde la fecha de su suscripción, el suministro de combustible de tracción necesario a tal entidad ferroviaria, así como la contraprestación económica a abonar por tal servicio, conforme a los criterios generales mencionados en el expositivo de sujeción a los precios privados aprobados por Adif E.P.E. y de conformidad con la Declaración sobre la Red de Adif E.P.E. vigentes en cada momento.

II. Condiciones de Prestación del Servicio

Los servicios recogidos en el presente Acuerdo se prestarán por Adif E.P.E a *(Empresa Ferroviaria)* _____, en los puntos, condiciones y precios establecidos en la Declaración sobre la Red, conforme se señala en el Anexo I.

Sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, y en sus normas de desarrollo, en todo lo no previsto en el presente Acuerdo será de aplicación lo dispuesto en el ordenamiento jurídico privado.

III. Condiciones de Utilización de las Instalaciones de Combustible, del Tipo Almacén Fiscal, para el Suministro de Gasóleo B exento a los Vehículos Ferroviarios

(Empresa Ferroviaria) __ aportará la documentación necesaria (Licencia de Empresa Ferroviaria, NIF de la Empresa, Acuerdo de exención, tarjeta CAE vigente y Carta de consumidor final de Gasóleo B) para su alta en el sistema informático de Adif y para justificar su autorización a utilizar gasóleo B exento.

(Empresa Ferroviaria) __ aportará la numeración UIC de todos los vehículos de que disponga en el momento del alta, comunicando las variaciones que puedan producirse, así como de los vehículos que alquile, indicando las fechas de inicio y fin del alquiler, durante la vigencia del presente contrato.

Si __ *(Empresa Ferroviaria)* __ no comunica la baja de un vehículo como propietario y éste se suministra, la facturación del suministro/s se hará a __ *(Empresa Ferroviaria)* __ quién abonará a Adif la correspondiente factura. __ *(Empresa Ferroviaria)* __ resolverá con la actual propietaria del vehículo dicho pago sin intervención de Adif

(Empresa Ferroviaria) __ aportará a Adif las renovaciones de los Acuerdos de Exención y de las tarjetas CAE con el tiempo necesario para actualizar el sistema informático y notificarlo al suministrador

(Empresa Ferroviaria) __ notificará a Adif todos los almacenes fiscales en los que se suministrarán sus vehículos, antes de acceder a ellos para evitar posibles problemas de suministro.

Si como consecuencia de una mala actuación de __ *(Empresa Ferroviaria)* __ durante el suministro de gasóleo se produjera un accidente en la instalación, se le repercutirán todos los gastos en que Adif incurra para su reparación

Si como consecuencia de una mala actuación de __ *(Empresa Ferroviaria)* __ durante el suministro de gasóleo se produjera un derrame, se le repercutirán todos los gastos en que Adif incurra incluida la limpieza de la instalación, así como de la totalidad de los terrenos contaminados.

IV. Facturación y Condiciones de Pago

Los precios a que hace referencia el presente Acuerdo son cuantías sin IVA.

Los pagos se realizarán mensualmente, por meses naturales vencidos, mediante transferencia o ingreso en las cuentas bancarias de Adif abiertas en los Bancos _____: IBAN _____ y _____: IBAN _____, a treinta días fecha factura. Adif E.P.E se obliga a remitir la factura, comprensiva de todos los cargos a satisfacer por *(Empresa Ferroviaria)* _____, correspondientes al devengo mensual antes del día diez del mes siguiente al que corresponda la factura. Los retrasos en el pago de las facturas presentadas, y sin perjuicio de cualquier otro derecho que le corresponda, generarán un cargo por intereses de demora que se calcularán conforme al artículo 7 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

Asimismo, se aplicarán las normas previstas en los artículos 101 y 102 de la Ley del Sector Ferroviario y demás normativa reglamentaria aplicable.



V. Vigencia del Acuerdo

El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su firma y su vigencia será hasta el (un año) _____, con prórrogas tácitas por periodos anuales, pudiendo ser denunciado por cualquiera de las partes con una antelación de seis meses.

Se entenderá que el Acuerdo se prorroga de forma tácita cuando ninguna de las partes comunique a la otra su intención de no prorrogarlo seis meses antes de su vencimiento.

VI. Causas de Finalización del Acuerdo

El presente Acuerdo se entenderá extinguido por las siguientes causas:

1. Por mutuo acuerdo de las partes.
2. Por denuncia por escrito de cualquiera de las partes con un período de preaviso de seis meses, en los términos previstos en este Acuerdo.
3. Por incumplimiento de una de las partes.

En el supuesto de incumplimiento que traiga causa en el impago por parte de (Empresa Ferroviaria) _____ de los importes adeudados por la prestación del servicio y sin perjuicio de la resolución del presente Acuerdo, ADIF E.P.E. podrá proceder a la suspensión del servicio, previa comunicación expresa a la empresa ferroviaria. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

Extinguido el Acuerdo por cualquier causa, todos los derechos y obligaciones nacidos con anterioridad a la extinción del mismo serán liquidados y cumplidos por ambas partes, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que resulten de dicha extinción para las mismas, conforme a la Ley o a lo dispuesto en el presente Acuerdo.

VII. Cesión a Terceros

El presente Acuerdo no podrá ser cedido a terceros por ninguna de las partes sin el consentimiento previo y escrito de la otra parte. Toda cesión realizada en infracción de lo dispuesto en esta cláusula se tendrá por no efectuada, continuando las partes como titulares de las obligaciones asumidas en virtud del presente Acuerdo.

Adif E.P.E podrá contratar con terceros los servicios a los que está obligado por medio del presente Acuerdo.

VIII. Notificaciones

A efectos de notificaciones, las partes podrán dirigir comunicación, por cualquier medio admitido en Derecho que acredite suficientemente su recepción por el destinatario, con las siguientes personas designadas como interlocutoras por las entidades firmantes:

Por Adif: D. _____, (Cargo) _____.

Por (Empresa Ferroviaria) _____; D. _____, (Cargo) _____.

IX. Ley Aplicable y Jurisdicción

El suministro objeto del presente Acuerdo estará regido y se interpretará por la normativa del Sector Ferroviario y por el Derecho Privado. De conformidad con el artículo 44.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, será competente la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para conocer y resolver las reclamaciones que formulen las empresas ferroviarias y demás candidatos cuando se entienda que se ha vulnerado el principio de no discriminación en relación con la prestación de los servicios complementarios. Ello sin perjuicio de la competencia de la jurisdicción ordinaria para la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de los precios privados.

A estos efectos las partes se someterán a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales de la ciudad de Madrid, con renuncia de cualquier otro fuero que pudiera corresponderles.

X. Confidencialidad y Protección de Datos

El Adjudicatario se comprometerá a mantener en secreto todos los datos e informaciones facilitados por Adif y que sean concernientes al objeto del contrato, debiendo el adjudicatario mantener dicha información en reserva y secreto y no revelarla de ninguna forma, en todo o en parte, a ninguna persona física o jurídica que no sea parte del contrato.

Los datos personales serán tratados por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) con la finalidad de realizar la gestión y el mantenimiento de la prestación del servicio. La base jurídica que legitima el tratamiento es la prestación del servicio. Sus datos serán conservados durante el tiempo que establezcan las leyes aplicables y no se cederán a terceros salvo obligación legal.

Puede acceder a sus datos, rectificarlos o suprimirlos, oponerse al tratamiento y solicitar su limitación dirigiendo su petición a la dirección: correo electrónico del delegado dpd.adif@adif.es o por correo postal en Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 - Madrid acompañando fotocopia de su DNI o pasaporte.

Y en prueba de conformidad firman el presente Acuerdo, por duplicado, en el lugar y fecha expresados en el encabezamiento.

Por *(Empresa Ferroviaria)*

Fdo.: _____

[CARGO] _____

Por Adif

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

ANEXO I

PUNTOS DE SUMINISTRO

- De conformidad con la Declaración sobre la Red de Adif.

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

- Los servicios se prestarán conforme se determina en la "oferta de servicios, definición y descripción" correspondiente al servicio básico **SB-2** publicado en la Declaración sobre la Red de Adif.

PRECIOS POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

- Los precios privados a aplicar serán los vigentes en cada momento por la prestación del Servicio Básico **SB-2** publicados en la Declaración sobre la Red de Adif.
- Al coste real/m³ se añadirá el coste de gestión fijado en la Declaración sobre la Red, y, si procede, se aplicaría adicionalmente el coste de dispensación, fijado igualmente en la Declaración sobre la Red de Adif.

ACUERDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE CORRIENTE DE TRACCIÓN A: (Empresa Ferroviaria), POR LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD

En Madrid, a __ de _____ de 20XX

Reunidos:

De una parte D. (Nombre) _____ (Cargo) _____ de la entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad, que interviene en nombre y representación de ADIF - Alta Velocidad E.P.E., en adelante ADIF - Alta Velocidad, con domicilio en C/ Sor Ángela de la Cruz, nº 3, C.P. 28020 - Madrid, con CIF nº _____, entidad pública empresarial regulada por lo establecido en el Real Decreto Ley 15/2013, de 13 de diciembre, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, , en las normas de desarrollo de ambas, en su Estatuto, aprobado por Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, en la legislación presupuestaria y demás normas que le sean de aplicación.

Y de otra, D. (Nombre) _____, con DNI nº _____, (Cargo) _____, que interviene en nombre y representación de (Empresa Ferroviaria) _____, con domicilio social en _____ con CIF nº _____, en virtud de la escritura otorgada ante el Ilustre Notario de _____ D. _____, el __ de _____ de 20__, bajo el número ____ de su Protocolo.

Las partes intervinientes, en el respectivo carácter e interés con el que actúan, se reconocen con capacidad jurídica y de obrar suficiente para la firma y otorgamiento del presente Acuerdo, y a tal efecto:

Exponen:

Que con fecha 14 de diciembre de 2013 fue publicado en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto Ley 15/2013 de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico, por el que se crea la entidad ADIF - Alta Velocidad, estableciéndose en su Disposición adicional tercera la aplicación a ADIF - Alta Velocidad de lo dispuesto en el artículo 40.3.a) de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en cuanto a la obligación del administrador de infraestructuras ferroviarias de prestar el servicio complementario de suministro de energía eléctrica en las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General a las empresas ferroviarias que lo soliciten.

Que con fecha 30 de septiembre de 2015 fue publicada en el Boletín Oficial del Estado la Ley 38/2015, de de 29 de septiembre, del sector ferroviario. De conformidad con el artículo 22 de la misma, la administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Fomento que, entre sus competencias conforme al artículo 23.1.i de la Ley 38/2015, incluye la prestación de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario, entre los que se encuentra el servicio complementario de suministro de corriente de tracción, definido como tal por los artículos 44 y siguientes de la referida Ley en relación con el anexo I de la citada norma.

Por otra parte, de conformidad con la Declaración sobre la Red de ADIF - Alta Velocidad, toda empresa ferroviaria, en posesión de la correspondiente licencia y con Certificado de seguridad según Línea, deberá firmar un acuerdo con ADIF - Alta Velocidad para poder obtener suministro de energía eléctrica de tracción, servicio complementario ofrecido por ADIF - Alta Velocidad.

_____, empresa ferroviaria en posesión de la correspondiente licencia y certificado de seguridad, ha manifestado su interés en recibir el servicio de suministro de corriente de tracción por parte de ADIF - Alta Velocidad, por lo que ambas entidades han acordado la celebración del presente Acuerdo, destinado a determinar las condiciones de prestación de dicho servicio complementario por ADIF - Alta Velocidad, a través de su Dirección de Energía y Red de Fibra, a favor de (Empresa Ferroviaria) _____.

El presente Acuerdo determina las condiciones de prestación del citado servicio conforme a los precios aprobados por el Consejo de Administración de ADIF - Alta Velocidad, vigentes en cada momento, y conforme a lo señalado en la citada Declaración sobre la Red de ADIF - Alta Velocidad en este apartado de suministro de corriente de tracción.

Y en virtud de cuanto antecede, los comparecientes formalizan el presente Acuerdo, basándose en las siguientes cláusulas, por las cuales:

Acuerdan

I. Objeto

El presente Acuerdo tiene por objeto establecer las condiciones y los procedimientos con arreglo a los cuales ADIF - Alta Velocidad se compromete y obliga a prestar a (Empresa Ferroviaria) _____, el suministro de corriente de tracción necesaria a tal entidad ferroviaria, así como la contraprestación económica a abonar por tal servicio, conforme a los criterios generales mencionados en el expositivo de sujeción a los precios aprobados por ADIF - Alta Velocidad y de conformidad con la Declaración sobre la Red de ADIF - Alta Velocidad vigentes en cada momento.

II. Condiciones de Prestación del Servicio

Los servicios recogidos en el presente Acuerdo se prestarán por ADIF - Alta Velocidad a (*Empresa Ferroviaria*) _____, en líneas, condiciones y precios, conforme se señala en el Anexo I.

Sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, y en sus normas de desarrollo, en todo lo no previsto en el presente Acuerdo será de aplicación lo dispuesto en el ordenamiento jurídico privado.

III. Facturación y Condiciones de Pago

Los precios a que hace referencia el presente acuerdo son cuantías sin IVA.

Los pagos se realizarán mensualmente, por meses naturales vencidos, mediante transferencia o ingreso en las cuentas bancarias de ADIF - Alta Velocidad abiertas en los Bancos _____, con IBAN _____ y _____, con IBAN _____ a treinta días fecha factura. ADIF - Alta Velocidad se obliga a remitir la factura, comprensiva de todos los cargos a satisfacer por (*Empresa Ferroviaria*) _____, correspondiente al devengo mensual antes del día diez del mes siguiente al que corresponda la factura. Los retrasos en el pago de las facturas presentadas, y sin perjuicio de cualquier otro derecho que le corresponda, generarán un cargo por intereses de demora que se calcularán conforme al artículo 7 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

Asimismo, se aplicarán las normas previstas en el artículo 102 de la Ley del Sector Ferroviario y demás normativa reglamentaria aplicable.

La determinación de las circulaciones afectadas se establecerá con la documentación oficial facilitada por ADIF - Alta Velocidad.

IV. Vigencia del Acuerdo

El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su firma y su vigencia será hasta el (*Fecha*) _____, con prórrogas tácitas por periodos anuales, pudiendo ser denunciado por cualquiera de las partes con una antelación de seis meses.

Se entenderá que el Acuerdo se prorroga de forma tácita cuando ninguna de las partes comunique a la otra su intención de no prorrogarlo seis meses antes de su vencimiento.

V. Causas de Finalización del Acuerdo

El presente Acuerdo se entenderá extinguido por las siguientes causas:

1. Por mutuo acuerdo de las partes.
2. Por denuncia por escrito de cualquiera de las partes con un período de preaviso de seis meses, en los términos previstos en este Acuerdo.
3. Por incumplimiento de una de las partes.

En el supuesto de incumplimiento que traiga causa en el impago por parte de (*Empresa Ferroviaria*) _____ de los importes adeudados por la prestación del servicio y sin perjuicio de la resolución del presente Acuerdo, ADIF E.P.E. podrá proceder a la suspensión del servicio, previa comunicación expresa a la empresa ferroviaria. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

Extinguido el Acuerdo por cualquier causa, todos los derechos y obligaciones nacidos con anterioridad a la extinción del mismo serán liquidados y cumplidos por ambas partes, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que resulten de dicha extinción para las mismas, conforme a la Ley o a lo dispuesto en el presente Acuerdo.

VI. Cesión a Terceros

El presente Acuerdo no podrá ser cedido a terceros por ninguna de las partes sin el consentimiento previo y escrito de la otra parte. Toda cesión realizada en infracción de lo dispuesto en esta cláusula se tendrá por no efectuada, continuando las partes como titulares de las obligaciones asumidas en virtud del presente Acuerdo.

ADIF - Alta Velocidad podrá contratar con terceros los servicios a los que está obligado por medio del presente Acuerdo.



VII. Notificaciones

A efectos de notificaciones, las partes podrán dirigir comunicación, por cualquier medio admitido en Derecho que acredite suficientemente su recepción por el destinatario, con las siguientes personas designadas como interlocutoras por las entidades firmantes:

Por ADIF - Alta Velocidad, (Nombre) _____, (Cargo) _____.

Por (Empresa Ferroviaria) _____ (Nombre) _____, (Cargo) _____.

VIII. Ley Aplicable y Jurisdicción

El suministro objeto del presente Acuerdo estará regido y se interpretará por la normativa del Sector Ferroviario y por el Derecho Privado. De conformidad con el artículo 44.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, será competente la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para conocer y resolver las reclamaciones que formulen las empresas ferroviarias y los restantes candidatos cuando se entienda que se ha vulnerado el principio de no discriminación en relación con la prestación de los servicios complementarios. Ello sin perjuicio de la competencia de la jurisdicción ordinaria para la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de los precios privados.

A estos efectos las partes se someterán a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales de la ciudad de Madrid, con renuncia de cualquier otro fuero que pudiera corresponderles.

IX. Confidencialidad y Protección de datos

El Adjudicatario se comprometerá a mantener en secreto todos los datos e informaciones facilitados por ADIF - Alta Velocidad y que sean concernientes al objeto del contrato, debiendo el adjudicatario mantener dicha información en reserva y secreto y no revelarla de ninguna forma, en todo o en parte, a ninguna persona física o jurídica que no sea parte del contrato.

Los datos personales serán tratados por la Entidad Pública Empresarial ADIF - Alta Velocidad con la finalidad de realizar la gestión y el mantenimiento de la prestación del servicio. La base jurídica que legitima el tratamiento es la prestación del servicio. Sus datos serán conservados durante el tiempo que establezcan las leyes aplicables y no se cederán a terceros salvo obligación legal.

Puede acceder a sus datos, rectificarlos o suprimirlos, oponerse al tratamiento y solicitar su limitación dirigiendo su petición a la dirección: correo electrónico del delegado dpd.adif@adif.es o por correo postal en Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 - Madrid acompañando fotocopia de su DNI o pasaporte.

Y en prueba de conformidad, firman el presente Acuerdo, por duplicado, en el lugar y fecha expresados en el encabezamiento.

Por (Empresa Ferroviaria)
Fdo.: _____
[CARGO] _____

Por Adif
Fdo.: _____
[CARGO]: _____

ANEXO I

LUGAR Y FORMA DE SUMINISTRO

- En los mapas de las Declaraciones sobre la Red de ADIF - Alta Velocidad y ADIF se indican las líneas electrificadas de ambos administradores.
- Los servicios se prestarán según la descripción del servicio complementario **SC-2** publicado en la Declaración sobre la Red de ADIF - Alta Velocidad.
- Los precios privados serán los vigentes en cada momento del servicio complementario **SC-2** publicados en la Declaración sobre la Red de ADIF - Alta Velocidad.

ACUERDO MARCO PARA LA RESERVA DE CAPACIDAD

En Madrid, a ___ de _____ de 20XX

Reunidos:

De una parte, [NOMBRE] _____, [CARGO] _____, en nombre y representación de ADIF con C.I.F.: Q2801660H y domicilio social en Madrid en la Calle Sor Ángela de la Cruz, 3 - 28020 Madrid.

Y de otra, [NOMBRE] _____, [CARGO] _____, con DNI _____ en nombre y representación de la empresa ferroviaria o candidato _____ N.I.F.: _____ con domicilio social en _____, según poder otorgado ante el notario de _____ [NOMBRE] _____, con fecha _____

Ambas partes se reconocen competencia y capacidad, respectivamente, para formalizar el presente Acuerdo Marco.

Exponen:

a) El administrador de infraestructuras ferroviarias tiene la potestad, de acuerdo al artículo 38, apartado 3. de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, de celebrar con los candidatos acuerdos marco para la reserva de capacidad en los que se especificarán las características de capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato por una duración superior a un período de vigencia del horario de servicio.

La suscripción de acuerdos marco aporta transparencia, objetividad y no discriminación al sistema ferroviario, así como un uso efectivo de la capacidad disponible. De esta manera se garantiza que los proyectos de transporte de los candidatos tengan seguridad jurídica de disponibilidad de capacidad en el tiempo, de acuerdo a sus legítimas expectativas comerciales y a las inversiones que hayan realizado.

b) En virtud de ello, el candidato ha solicitado al administrador de infraestructuras ferroviarias con fecha ___/___/____, la celebración de un acuerdo marco para la reserva de capacidad.

c) Como justificación a su petición, el candidato adjunta la siguiente documentación:

Acuerdos comerciales

Plan de Negocio

Material rodante

Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos que establece el artículo 58 de la LSF

•

En virtud de todo ello, se ha acordado:

Cláusula 1ª - Objeto

1) El presente acuerdo marco establece los derechos y obligaciones mutuas del candidato y del administrador de infraestructuras ferroviarias, en relación con el proceso de solicitud de capacidad ofrecida en sus líneas para el servicio de transporte solicitado.

2) Dichos servicios circularán por las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) gestionadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias y darán lugar al pago de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias correspondientes.

Cláusula 2ª - Compromisos del administrador de infraestructuras ferroviarias

1) El administrador de infraestructuras ferroviarias se compromete a ofrecer al candidato, para cada horario de servicio programado durante la vigencia del presente acuerdo marco, la capacidad que se describe en el Anexo 3 del presente acuerdo marco, con un margen anual del 10% para posibles ajustes en la programación del administrador.

A tal efecto, el administrador de infraestructuras ferroviarias adjudicará anualmente la capacidad correspondiente, de acuerdo a las peticiones del candidato realizadas para cada horario de servicio y con el margen al que se ha hecho referencia en el párrafo anterior, con los procedimientos y cauces habituales, descritos en la Declaración sobre la Red vigente en cada momento.

2) El administrador de infraestructuras ferroviarias garantiza la tramitación de las solicitudes de acuerdo marco con criterios objetivos y no discriminatorios, y en los plazos necesarios para su entrada en explotación. Asimismo, tendrá en cuenta los acuerdos marco ya firmados, de forma que se garanticen los legítimos derechos de los candidatos y la eficaz explotación de las infraestructuras ferroviarias.

3) En caso de incumplimiento de los compromisos de reserva de capacidad recogidos en el Anexo 3, con el margen anual anteriormente indicado, por causas estrictamente imputables a la gestión del administrador de infraestructuras, éste indemnizará con un importe equivalente a los costes, pérdidas directas y gastos (incluido el lucro cesante), en los que haya incurrido efectivamente el candidato y estén debidamente justificados.

4) Esta capacidad ofrecida mediante el presente acuerdo marco tendrá en cuenta:

- a) El estado y las evoluciones conocidas de la infraestructura en la fecha de celebración del presente acuerdo marco, tal como se especifica en el Anexo 1.
- b) La planificación de los trabajos de mantenimiento e inversión en las líneas de la red, como se especifica en el Anexo 1.
- c) Las características y prestaciones técnicas de los trenes, según lo comunicado por el candidato y descrito en el Anexo 2.
- d) La existencia de líneas especializadas.
- e) La existencia de una infraestructura congestionada, si procede.
- f) Las necesidades de capacidad de los corredores internacionales de mercancías.
- g) Las prioridades del transporte de viajeros y de mercancías, así como las inversiones del Estado y entidades públicas o privadas.

De acuerdo con el artículo 38, apartado 4, de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, el presente acuerdo marco no impedirá la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos o para otros servicios.

Cláusula 3ª - Compromisos del candidato

1) El candidato se compromete a solicitar capacidad para cada horario de servicio, de acuerdo con el calendario y los plazos establecidos en la Declaración sobre la Red vigente en cada momento, en los términos recogidos en el presente acuerdo marco, ver Anexo 4.

El material rodante utilizado por el solicitante ha de respetar las características (material, velocidad máxima, paradas, estacionamientos, etc.), descritos en el Anexo 2 durante toda la vigencia del presente acuerdo marco. Cualquier cambio en dichas características debe ser previamente solicitado y aceptado por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

2) El candidato se compromete a solicitar la capacidad de infraestructura acordada y descrita en el Anexo 3, contemplándose un margen de reducción anual de hasta el 10% para posibles ajustes en la programación.

3) Sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 8ª del presente documento y, salvo los casos previstos en la cláusula 4ª, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 del REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2016/545 DE LA COMISIÓN de 7 de abril de 2016 sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, en el caso de que el candidato no solicite la capacidad acordada para el siguiente horario de servicio, de acuerdo con el calendario y los plazos establecidos en la Declaración sobre la Red, el administrador de infraestructuras le penalizará con los costes, pérdidas directas y gastos (incluido el lucro cesante), en los que haya incurrido efectivamente ADIF. Lo dispuesto en el párrafo anterior no será de aplicación en los supuestos expresamente previstos en el Reglamento de Ejecución UE2016/545 de la Comisión o aquel que le sustituya.

Para garantizar la compensación establecida en el párrafo anterior, y de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/10 de la Comisión, de 6 de enero de 2015, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá exigir la constitución de Garantía Financiera, que deberá constituir antes de la firma del presente documento. El justificante de la garantía mencionada, si procede, se adjunta como Anexo 5.

Si el candidato no cumpliera con sus compromisos de tráfico establecidos en este acuerdo marco durante más de un mes, y no hubiese abonado la penalización correspondiente, el administrador de infraestructuras podrá ejecutar la garantía financiera al que se ha hecho referencia en el párrafo anterior.

4) El candidato será igualmente responsable subsidiario de las responsabilidades en que incurra la empresa ferroviaria que presta sus servicios.

5) El administrador de infraestructuras no solicitará el pago de la compensación en los casos siguientes:

- a) Cuando el acuerdo haya sido modificado o anulado por causas ajenas a la voluntad del candidato y que hayan sido comunicadas sin demora al administrador de infraestructuras;
- b) Cuando el candidato haya visto denegada una solicitud complementaria de capacidad marco de la que dependía la viabilidad del servicio ferroviario previsto;
- c) Cuando el administrador de infraestructuras haya podido readjudicar los surcos y la capacidad marco de tal forma que las pérdidas derivadas de la modificación o rescisión del acuerdo marco ya estén cubiertas.

Cláusula 4ª - Excepciones a los compromisos de las partes

- 1) Los compromisos expresados en las cláusulas 2ª y 3ª no serán de aplicación cuando concurren las circunstancias siguientes:
- a) Situaciones de fuerza mayor, definidas como cualquier evento que no es imputable a una parte del acuerdo marco y que no puedan ser previstos y evitados, tales como los siguientes eventos:
- Actos delictivos, terroristas o de guerra (declarada o no), la amenaza de guerra, revolución, revuelta, insurrección, conmoción civil o sabotaje.
 - Actos de vandalismo.
 - Desastres o fenómenos naturales, incluyendo las condiciones meteorológicas extremas o condiciones ambientales (tales como, pero no limitados a: rayos, terremotos, huracanes, tormentas, incendios, inundaciones, sequías o acumulación de nieve o hielo).
 - Contaminaciones nucleares, químicas o biológicas.
 - Ondas de presión causadas por dispositivos que viajan a velocidades supersónicas.
 - Descubrimiento de fósiles, antigüedades o bombas sin explotar.
 - Y, cuando sean reconocidas por la ley o los tribunales y en las condiciones de los mismos, huelgas o acciones similares.
 - Cualquier otra que sea considerada de fuerza mayor por la legislación vigente.
- b) La decisión de una autoridad pública que tiene un impacto en la asignación de las capacidades y surcos, por ejemplo, la aplicación de las normas de prioridad o solicitudes previas para las necesidades de defensa o de seguridad civil.
- 2) Cuando un servicio contemplado en el presente acuerdo marco no se pueda prestar por causa de incidencias en la red ferroviaria, ya sean originadas por los administradores de infraestructuras ferroviarias, por el candidato, por terceras partes y/o ajenos, los derechos del candidato o de los administradores de infraestructuras ferroviarias se remitirán a lo que disponga la legislación del Sector Ferroviario y la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.
- 3) También serán de aplicación las normas vigentes en lo relativo a obras en la infraestructura que supongan alteraciones en las capacidades sujetas al presente acuerdo marco, prevaleciendo lo establecido en la legislación del Sector Ferroviario o la Declaración sobre la Red.

Cláusula 5ª - Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias

El pago de los cánones correspondientes para uso de las infraestructuras del administrador de infraestructuras ferroviarias se realizará de acuerdo con las normas establecidas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada año del acuerdo marco.

Cláusula 6ª - Vigencia del Acuerdo Marco

1. El presente acuerdo marco desplegará efectos a la fecha de su firma.
2. Sin perjuicio de lo anterior, el candidato podrá pedir que la capacidad marco adjudicada de conformidad con el acuerdo marco dé inicio en cualquier momento, pero no después de transcurridos cinco años desde la fecha de la solicitud. En tales supuestos, el plazo de vigencia del acuerdo marco se computará desde el inicio del uso efectivo de la capacidad.
- El administrador de infraestructuras no rechazará esa solicitud cuando el plazo necesario para asumir el servicio esté justificado por alguna de las siguientes razones:
- a) Que el presente acuerdo marco sea condición previa para la financiación del material rodante necesario para un nuevo servicio;
 - b) Sea necesario tramitar la autorización del material rodante a que hace referencia la letra a);
 - c) La programación del inicio de las operaciones de los puntos de las terminales de expedición o carga, o de la apertura de un tramo de conexión de la infraestructura.
 - d) Sean necesarias inversiones para aumentar la capacidad de infraestructura.
 - e) Una cláusula de un contrato vigente de servicio público.

El candidato podrá solicitar una ampliación del citado plazo a la CNMC. La CNMC podrá dar su aprobación por razones distintas de las establecidas en las letras a) - e) del párrafo anterior. La capacidad adjudicada en virtud del acuerdo marco, pero no utilizada como consecuencia del tiempo necesario para asumir el servicio seguirá estando disponible para otros candidatos.

3. Los candidatos podrán solicitar la renovación del Acuerdo Marco y el administrador de infraestructuras podrá atender dicha solicitud siempre que el candidato haya cumplido con los compromisos adquiridos a la firma del Acuerdo Marco, se justifique la existencia de inversiones de su plan inicial de negocio pendientes de amortizar y, si se comprometió en su solicitud de capacidad marco, haya implantado un plan de reducción de la huella de carbono desde el inicio del Acuerdo Marco, cuyos resultados, a su finalización, puedan ser verificados por una entidad independiente debidamente acreditada.

El candidato podrá solicitar la finalización del acuerdo marco conforme a la Cláusula 8ª del presente documento.

Cláusula 7ª - Las modificaciones o limitaciones a los términos del Acuerdo Marco

1) Toda modificación de las condiciones del presente acuerdo marco se puede realizar por las siguientes causas:

- a) A petición de una de las partes y aceptada por la otra.
- b) Cuando se instauren nuevas medidas legales o regulatorias que afecten en todo o en parte a lo estipulado en el presente acuerdo marco.
- c) Como consecuencia de un incremento sustancial de los cánones ferroviarios por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Estas modificaciones se acordarán en forma de enmienda al documento, firmada por las partes.

2) Al margen de los anteriores supuestos, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá modificar o limitar los términos del presente Acuerdo Marco, previo informe a la CNMC y comunicándolo con suficiente antelación al candidato, como consecuencia de la adopción de medidas que persigan un uso de la infraestructura ferroviaria más eficiente, tales como mejoras en la seguridad, cambios de ancho u otras, y no exista ningún otro medio razonable para lograr este objetivo.

Las modificaciones pueden afectar a las capacidades ofrecidas por el administrador de infraestructuras ferroviarias que se describen en el Anexo 3, adaptando las características de las capacidades (por ejemplo, los tiempos de viaje o los horarios de los trenes), e incluso cuando sea necesario, proponer la capacidad por rutas alternativas sobre las que la empresa ferroviaria esté legalmente autorizada para circular sus trenes. También se podrá reducir la capacidad ofrecida en estas situaciones cuando no exista ninguna otra posibilidad razonable. En tales supuestos se devengará, a favor del candidato, una compensación equivalente a los costes directos razonablemente incurridos por el candidato y debidamente justificados.

3) El administrador de infraestructuras ferroviarias ponderará los intereses comerciales legítimos del candidato, con los del resto de candidatos, cuando se produzcan modificaciones o limitaciones a los términos recogidos en el presente acuerdo marco.

4) El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad comprometida si durante la programación anual, el candidato no solicita surcos sobre la base del presente acuerdo marco, salvo que el solicitante justifique que el hecho y las razones aportadas estén fuera de su control.

El administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará por escrito al resto de los potenciales candidatos, su intención de modificar o limitar los términos del presente acuerdo marco, otorgándoles un plazo de uno a cuatro meses para responder. El administrador de infraestructuras ferroviarias se reserva la posibilidad de no informar a otros potenciales candidatos si las modificaciones del acuerdo marco resultan ser mínimas y no afectan a otros acuerdos marco.

Cláusula 8ª - Terminación del Acuerdo Marco

1) El presente acuerdo marco quedará resuelto de forma inmediata, sin perjuicio de las compensaciones que pueda ejercer el administrador de infraestructuras ferroviarias y sin derecho de reclamación por parte del candidato, en los casos siguientes:

- a) Revocación de la habilitación del candidato o de la licencia de empresa ferroviaria.
- b) Retirada del certificado de seguridad de la empresa ferroviaria que preste los servicios. En caso de retirada parcial, lo dispuesto en el acuerdo marco se mantiene sólo para la capacidad que no se haya visto afectada por dicha decisión.
- c) Declaración en concurso del candidato.
- d) Cese de las condiciones que fueron esgrimidas por el candidato en el apartado c) del expositivo del presente documento para suscribir el mismo.
- e) Incumplimiento por parte de los trenes del candidato de las características técnicas (material, velocidad máxima, paradas, estacionamientos, etc.) para las que se solicitó la capacidad durante el acuerdo marco.

2) El candidato podrá resolver el presente acuerdo marco por escrito, con un preaviso de doce meses antes de que el horario de servicio para el que se ha ofrecido la capacidad entre en vigor.

3) El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá resolver el presente acuerdo marco, sin perjuicio de las compensaciones que pudieran corresponderle y sin derecho de reclamación por parte del candidato, en los casos siguientes:

- a) No se ha presentado en tiempo y forma ninguna solicitud de capacidad de la que se describe en el Anexo 3 para el próximo horario de servicio sin causas debidamente justificadas.
- b) Falta de pago por parte del candidato de los cánones, tasas y precios al administrador de infraestructuras ferroviarias.
- c) En su caso, incumplimiento por parte de los candidatos de la designación de la empresa ferroviaria que ha de prestar sus servicios, en el plazo señalado en la legislación del Sector Ferroviario y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.
- d) La falta de uso por el candidato durante un plazo de más de un mes, sin el preaviso, al que se refiere el artículo 11.3 del Reglamento de Ejecución UE 2016/545, de la capacidad marco o, con un umbral inferior al 70 % respecto de la oferta acordada en el Anexo 3.
- e) El incumplimiento grave y por causas imputables al candidato de los compromisos adquiridos en las cartas de compromiso aportadas para la resolución del proceso de adjudicación de la capacidad ofertada, en materia de huella de carbono, contratos temporales y porcentaje de mujeres y discapacitados en la plantilla de trabajadores.

Cláusula 9ª - Otras disposiciones.

- 1) Cuando las necesidades puntuales de capacidad sean superiores a las descritas en el Anexo 2 para la totalidad o parte del horario de servicio, el candidato presentará las solicitudes específicas para surcos adicionales de acuerdo con los procedimientos estándares del proceso de adjudicación de capacidad.
- 2) El candidato no podrá transferir los derechos y obligaciones derivados del presente acuerdo marco a otro candidato.

Cláusula 10ª - Conflictos.

- 1) Para todos los conflictos entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y el candidato que puedan surgir en relación con la aplicación del presente acuerdo marco, en particular, sobre la capacidad ofrecida y las reclamaciones a realizar le será de aplicación lo previsto en la legislación del Sector Ferroviario y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.
- 2) Asimismo, el candidato tendrá derecho, en lo que concierne a las actuaciones y decisiones del administrador de infraestructuras ferroviarias a presentar una reclamación ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), utilizando siempre los cauces y plazos previsto en la legislación del Sector Ferroviario, en la Ley 3/2013, de 4 de junio de Creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.

Cláusula 11ª - Confidencialidad.

El administrador de infraestructuras ferroviarias tratará como confidencial toda la información comercial y de negocio que se le confíe y así lo requiera y, en los términos legalmente previstos, no revelará ninguna información confidencial que le sea comunicada o que haya descubierto; no hará uso impropio de la información que se le proporcione y se compromete a tratar con discreción cualquier información o documentos que le sean revelados o prepare en el transcurso o como resultado del presente Acuerdo Marco y que solo serán utilizados con los fines previstos para los mismos y no revelándolos a ninguna tercera parte ajena al procedimiento.

No obstante, lo anterior y como garantía de transparencia, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias comunicará el presente acuerdo marco a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, respetando la confidencialidad de los datos con relevancia comercial y de negocio e informará al resto de candidatos, cuando fuese así requerido por éstos, de las líneas generales del presente Acuerdo Marco.

Cláusula 12ª - Disposiciones Finales.

- 1) En caso de duda de interpretación sobre lo estipulado en el presente acuerdo marco, las partes se someten para aquello que no se encuentre en él establecido, a los preceptos la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo, al Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión, de 7 de abril de 2016, sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y la Declaración sobre la Red, vigente en cada momento.
- Asimismo, y para cuantas cuestiones o controversias se susciten en relación con la interpretación, ejecución y cumplimiento del presente acuerdo marco, las partes se dirigirán a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).
- 2) Las modificaciones y adiciones a este acuerdo se harán por escrito, previa consulta y acuerdo entre las partes, y se incluirán como anexos al presente acuerdo marco.
 - 3) Cuando una de las partes desee solicitar la cancelación del acuerdo, en los supuestos contemplados en el mismo, lo comunicará a la otra parte por escrito en tiempo y forma.

Cláusula 13ª - Protección de Datos.

Los datos personales serán tratados por Entidad Pública Empresarial ADIF con la finalidad de "Gestión de expedientes de contratación de ADIF" - Realizar la gestión y el mantenimiento del presente acuerdo marco.

La base jurídica que legitima el tratamiento es RGPD: 6.1.c), RGPD: 6.1.b), Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Los datos se conservarán durante el tiempo que necesario para cumplir con la finalidad para la que se recabaron y para determinar las posibles responsabilidades que se pudieran derivar de dicha finalidad y del tratamiento de los datos. Será de aplicación lo dispuesto en la normativa de archivos y documentación.

Puede acceder a sus datos, rectificarlos o suprimirlos, oponerse al tratamiento y solicitar su limitación dirigiendo su petición a ADIF. Dirección postal: Avenida Pio XII, 97 bis, 28036 (Madrid), acompañando fotocopia de su DNI o pasaporte. Asimismo, puede contactar con nuestro Delegado de Protección de Datos, si desea aclarar algún aspecto relacionado con el tratamiento de sus datos, a través de la cuenta de correo electrónico: dpd.adif@adif.es o por correo postal en Avenida Pio XII, 97 bis, 28036 (Madrid).

Más información en el apartado de Transparencia y Protección de datos de Entidad pública empresarial ADIF.

http://www.adif.es/es_ES/compromisos/ciudadano/transparencia_proteccion_datos/derechos_arco/derechos_arco.shtml

Fdo.: _____

[CARGO] _____

ADIF-Alta Velocidad _____

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

[EMPRESA]: _____



ANEXOS

ANEXO 1 – Líneas Afectadas por el Acuerdo Marco

Descritas en la capacidad marco y actualizadas en la Declaración sobre la Red

ANEXO 2 –Parámetros Técnicos y Operativa

El contenido de este apéndice se definirá caso por caso.

No obstante se incluirán algunos de los siguientes contenidos:

1. Parámetros técnicos:

- 1.1 Material rodante
- 1.2 Peso de los trenes
- 1.3 Velocidad máxima
- 1.4 Gálibo
- 1.5 Longitud
- 1.6 Porcentaje de Frenado
- 1.7 Sistemas embarcados
- 1.8 Otras restricciones (materias peligrosas, transportes excepcionales, etc.)

2. Operativa

- 2.1 Periodicidad y días de circulación
- 2.2 Enlaces
- 2.3 Paradas
- 2.4 Tiempos de viaje aproximados
- 2.5 Rotaciones
- 2.6 Estacionamientos
- 2.7 Tipo de oferta (cadenciada)

ANEXO 3 – Capacidad Marco acordada.

El contenido de este apéndice se definirá caso por caso.

ANEXO 4 –Calendario y Plazos.

El contenido de este apéndice se definirá caso por caso.



ANEXO K

PROCEDIMIENTO DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

PROCEDIMIENTOS DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS Y RECURSOS RESPECTO A SOLICITUDES DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA, SOLICITUDES DE ACCESO A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS, PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS Y AL SISTEMA DE INCENTIVOS

Introducción

En el presente anexo se facilita la información acerca de los diferentes procedimientos que la legislación del sector ferroviario y la presente Declaración sobre la Red establecen para la resolución de aquellos conflictos y recursos que se susciten en relación con el proceso de adjudicación de capacidad, la prestación de servicios ferroviarios y el sistema de incentivos.

Asimismo, se facilita información acerca del procedimiento a seguir en aquellas reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y otros candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y los restantes candidatos, que versen sobre cuestiones referidas a la aplicación de la presente Declaración sobre la Red, los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados, cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, cuestiones de trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras ferroviarias o a los servicios ligados a éstas, así como reclamaciones que versen sobre la prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.

Procedimientos

1. Procedimiento de Coordinación en el Ámbito del Proceso de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura

La fase de coordinación ha sido concebida para resolver los conflictos que puedan, eventualmente, surgir entre las distintas solicitudes y adjudicaciones de capacidad de infraestructura para la mejor adecuación posible entre ellas.

En caso de que el administrador de infraestructuras ferroviarias detectara que durante el periodo contemplado para la elaboración del proyecto horario de servicio se habían demandado solicitudes incompatibles entre sí o cuando la capacidad adjudicada al Candidato no satisfaga sus necesidades y éste lo exprese por escrito en los plazos establecidos, tratará de satisfacer todas las solicitudes mediante el proceso de coordinación. (Art. 8 Orden FOM 897/2005).

A tal fin, el administrador de infraestructuras ferroviarias procurará encontrar soluciones alternativas que den respuesta a las solicitudes de los Candidatos, o resolver los conflictos consultando a los candidatos.

Durante esta consulta se facilitará la siguiente información, de forma gratuita y por escrito:

- a) La adjudicación de capacidad solicitada por otros candidatos en los mismos trayectos.
- b) La adjudicación de capacidad otorgada previamente a todos los demás candidatos en los mismos trayectos.
- c) La adjudicación de capacidad alternativa propuesta por el administrador de infraestructuras ferroviarias.
- d) La información detallada sobre los criterios aplicados en el procedimiento de adjudicación de capacidad.

Esta información se facilitará sin revelar la identidad de los demás candidatos, a menos que dichos candidatos estén de acuerdo en que se divulgue.



Procedimiento para resolver conflictos en las solicitudes

En la confección del Horario de Servicio o durante los Ajustes Concertados, los Candidatos dispondrán de diez días hábiles a partir de la fecha de notificación de la propuesta de Adjudicación de Capacidad, para aceptarla o rechazarla, así como para realizar las observaciones oportunas a la misma. Dichas observaciones tendrán que ser presentadas por escrito y motivadas. Este plazo será de tres días hábiles a partir de la fecha de la propuesta de Adjudicación de la Capacidad, para el resto de los casos.

Durante el proceso de coordinación de las solicitudes, el administrador de infraestructuras ferroviarias puede proponer a los candidatos, dentro de límites razonables (\pm 60 minutos), adjudicaciones de capacidad de infraestructura que difieran de lo solicitado.

Se podrán realizar las rondas de coordinación que el administrador de infraestructuras ferroviarias considere oportunas para intentar alcanzar unos acuerdos satisfactorios.

En el caso de que no sea posible lograr una solución aceptable para todos los candidatos tras desarrollar el proceso de coordinación, el administrador de infraestructuras ferroviarias adoptará la solución que mejor convenga al conjunto del sistema ferroviario:

- En la creación del Horario de Servicio se optimizará la utilización de la infraestructura, evitando una utilización ineficiente que impida obtener el máximo rendimiento de la misma.
- En la medida de lo posible, se ofrecerán alternativas que permitan la coexistencia de diferentes candidatos en períodos horarios, ofertando adjudicaciones de capacidad que pueden variar ligeramente de lo solicitado, considerando que siempre que se entreguen dentro de una franja de 60 minutos, se daría satisfacción a todas las solicitudes.
- En las líneas especializadas o con tráfico predominante (Alta Velocidad, Cercanías, etc.) tendrán prioridad y/o preferencia los que correspondan a dicha especialización, valorando la utilización de la totalidad de la línea sobre aquéllos que utilizan solo parte de la misma.
- Asimismo, recibirán la debida consideración los servicios sometidos a obligaciones de servicio público, así como los de transporte de mercancías y, en especial, los de carácter internacional.
- También se dará preponderancia a los servicios que hayan sido solicitados en función de un Acuerdo Marco, o que sean objeto de servicios cadenciados o sistemáticos.
- En infraestructuras declaradas como congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación de capacidad con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado la adjudicación de capacidad.
- La decisión final del administrador de infraestructuras ferroviarias podrá ser objeto de alegación, de acuerdo al epígrafe siguiente.

2. Alegaciones a la Propuesta del Proyecto de Horario de Servicio

Se fija un plazo de presentación de alegaciones mínimo de 1 mes a contar desde la comunicación del proyecto del horario de servicio a los candidatos.

En el caso de solicitudes para el horario de servicio presentadas fuera de plazo o para los surcos asignados en ajustes del horario de servicio, el periodo de alegación será de cinco días hábiles desde la adjudicación de capacidad y de dos días hábiles para los surcos ocasionales.

El administrador de infraestructuras se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones presentadas por las EE. FF. conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.



3 Procedimiento de Coordinación para el Acceso a la Prestación de Servicios Ferroviarios

El procedimiento que se indica a continuación será de aplicación en las instalaciones de servicio titularidad del administrador de infraestructuras relacionadas con el transporte ferroviario en la RFIG, en las que Adif es el explotador de los servicios.

Cuando el explotador de la instalación de servicio reciba una solicitud de acceso y dicha solicitud sea incompatible con otra solicitud o coincida con un periodo horario ya asignado, intentará conseguir la compatibilización de todas las solicitudes mediante la negociación y la coordinación con los candidatos afectados. Toda modificación de derechos de acceso ya concedidos estará supeditada al acuerdo del candidato.

El explotador de la instalación de servicio no rechazará solicitudes de acceso a la prestación de un servicio, ni propondrá alternativas viables al candidato, si existe capacidad disponible que responda a sus necesidades, o se espera que, en el procedimiento de coordinación, o como consecuencia del mismo, se disponga de tal capacidad.

El explotador de la instalación de servicio estudiará las diferentes opciones que permitan conciliar solicitudes incompatibles de acceso a la prestación del servicio en la instalación. Esas opciones deberán incluir, si procede, medidas que maximicen la capacidad disponible de la instalación, siempre que no acarreen inversiones suplementarias en recursos o equipamiento. Entre tales medidas podrían estar las siguientes:

- a) Proponer un periodo horario diferente o modificar la franja ya asignada a otro candidato, si este último lo aceptara,
- b) Proponer cambios de horarios de apertura o en la organización del trabajo, si fuera posible,
- c) En el caso de servicios básicos, complementarios y auxiliares, si el explotador del servicio expresamente lo autoriza, permitir el acceso a la instalación para la autoprestación de estos servicios.

Los diferentes candidatos y el explotador de la instalación de servicio podrán solicitar conjuntamente al organismo regulador que participe como observador en el procedimiento de coordinación.

Para permitir a los candidatos el acceso a la prestación de servicios en autoprestación y con el objeto de preservar una explotación ordenada, eficiente y segura en las instalaciones, éstos deberán ser previamente autorizados por el administrador de infraestructuras ferroviarias, en base al cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad ferroviaria que este disponga, de forma general, en su sistema de gestión de seguridad en la circulación y, en su caso, en el procedimiento específico al efecto.

En la autorización en relación con el ámbito operacional de la instalación de servicio, deberá garantizarse que el personal dispone de:

- a) El Conocimiento de la documentación reglamentaria relacionada con las instalaciones de seguridad, así como las características de la dependencia y sobre las operaciones concretas que vaya a ejercer;
- b) El Conocimiento de la Consigna de explotación, y si no la hubiera, al menos de la asignación de funciones y responsabilidades y de qué, cuándo y cómo se intercambia la información entre el personal ferroviario que interviene;
- c) Habilitaciones del personal ferroviario que interviene;
- d) El conocimiento de los Requisitos de prevención de riesgos laborales.

Criterios de prioridad

Cuando, a pesar del procedimiento de coordinación, las solicitudes de acceso a los servicios no puedan compatibilizarse, el explotador de la instalación aplicará criterios de prioridad objetivos y no discriminatorios, teniendo en cuenta la finalidad de la instalación, el objeto y carácter de los servicios de transporte ferroviario con el objetivo de lograr un uso eficiente de la capacidad disponible.

Los criterios de prioridad que se aplicarán serán los siguientes:

En Terminales de Transporte de Mercancías.

- a) Solicitudes de servicios referidas a trenes del Plan de Transporte que dispongan de un Convenio de Calidad Concertada (CQC),
- b) Solicitudes de servicios referidas a trenes del Plan de Transporte que dispongan de contratos de Agrupamiento de Servicios por tren,
- c) Solicitudes de servicios referidas a trenes del Plan de Transporte que dispongan de una franja horaria coordinada con otras instalaciones de servicio o con prestadores de otros servicios,
- d) Solicitudes de servicios referidas a trenes del Plan de Transporte, no contempladas en los casos anteriores,
- e) Solicitudes de servicios de demanda ocasional no recogidos en el Plan de Transporte.
- f) Para el resto de las solicitudes se atenderán por el orden de entrada de la solicitud.

En Estaciones de Transporte de Viajeros.

- a) Proporcionalidad en relación con el nº de trenes con parada comercial en la estación.
- b) Proximidad a la hora de llegada salida del tren a/de la estación.
- c) Para el resto de las solicitudes se atenderán por el orden de entrada de la solicitud.

4. Solicitudes, Alegaciones y Reclamaciones en Relación con la Prestación de Servicios Ferroviarios por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Se podrán efectuar solicitudes al administrador de infraestructuras ferroviarias en el ámbito de competencia de la entidad, así como formular alegaciones en los procedimientos instruidos por la misma y presentar reclamaciones que deba resolver el administrador de infraestructuras ferroviarias, así como las que deba atender esta entidad cuando se considere que alguno de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras ferroviarias no se ha ajustado a lo que determina la presente Declaración sobre la Red, o a los niveles de calidad establecidos en la prestación de los servicios.

No se considerará responsabilidad del administrador de infraestructuras ferroviarias los daños y perjuicios (pérdidas, averías y retrasos) sufridos por las mercancías durante el transporte, ni de los daños sufridos por los vehículos ferroviarios, salvo si la empresa ferroviaria prueba fehacientemente que dichos daños son imputables al administrador de infraestructuras ferroviarias.

No se considerará motivo de reclamación la falta de suministro de energía eléctrica de tracción, cuando se deba a una avería ocasionada por alguna empresa ferroviaria, o sea consecuencia de obras u operaciones de mantenimiento debidamente programadas. En caso de falta de suministro de energía eléctrica de tracción por motivos imputables a las Compañías Eléctricas suministradoras, el importe máximo de la indemnización será el que establezcan las vigentes Leyes del Sector Eléctrico, para ello se deberán dirigir a la Dirección de Energía y Red de Fibra de ADIF-Alta Velocidad.

El administrador de infraestructuras ferroviarias no será responsable frente a las empresas ferroviarias de los daños y perjuicios que se produjeran en la prestación de los servicios cuando éstos sean consecuencia de situaciones de fuerza mayor, actos vandálicos o de terceros ajenos al administrador de infraestructuras ferroviarias.

Las empresas ferroviarias o terceros serán responsables frente al administrador de infraestructuras ferroviarias de los daños y perjuicios que causen a éste, tanto en personas como en cosas, así como en sus instalaciones, maquinaria, infraestructura ferroviaria, etc.

El administrador de infraestructuras se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones presentadas por las EE. FF. conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sin perjuicio de que en las relaciones de derecho privado se pacten otros plazos.

Las empresas ferroviarias deben contar con procedimientos en sus SGS que definan y controlen las operaciones relacionadas con los servicios ferroviarios que requieren para cumplir con sus necesidades de transporte.

5. Procedimiento de Asignación de Retrasos y de Resolución de Conflictos en la Imputación de Responsabilidades dentro del Ámbito del Sistema de Incentivos

El administrador de infraestructuras ferroviarias ha implementado el Sistema de Incentivos, en el cual se incluye el proceso de asignación de retrasos imputables y de resolución de conflictos, de conformidad con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y de la Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan los principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme se indica en el apartado 6.2.5. del capítulo 6 de la Declaración sobre la Red. Este proceso se despliega en tres fases:

Comunicación de asignación de retrasos imputables

- El administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará a las EE. FF., el siguiente día hábil después de la circulación del tren, el listado diario provisional donde figuran para cada tren, los retrasos computables, el factor de imputación que les corresponde y los retrasos imputables a cada EF
- Las EE. FF. en caso de disconformidad, dispondrán de un plazo máximo de dos días hábiles para solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias la documentación justificativa relativa a la asignación de retrasos y responsabilidades, especialmente la información incluida en los sistemas de gestión de incidencias.
- El administrador de infraestructuras ferroviarias dispondrá de dos días hábiles para remitir a las EE. FF. la documentación e información solicitada.
- Las EE. FF. recibida la documentación e información solicitada al administrador de infraestructuras ferroviarias, dispondrán de dos días hábiles para realizar sus observaciones a esta información desde su recepción. Asimismo, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá requerir a las EE. FF. la aclaración o justificación documental que sean relevantes en estos casos.

Publicación de la asignación definitiva de retrasos imputables

- Una vez analizadas dichas observaciones, el administrador de infraestructuras ferroviarias publicará el listado definitivo de retrasos computables, el factor de imputación y los retrasos imputables en el plazo de nueve días hábiles desde la circulación del tren.

Resolución de conflictos en la imputación de responsabilidades

- Las EE. FF. en el supuesto de disconformidad, podrán reclamar ante el Comité de Seguimiento del Sistema de Incentivos hasta el decimocuarto día hábil desde la circulación del tren
- En el caso anterior, el citado Comité dispondrá de un plazo de diez días hábiles para comunicar el resultado definitivo de la asignación de retrasos.

- En caso de discrepancia con la resolución adoptada por el Comité de Seguimiento de Incentivos y transcurridos dos meses desde el inicio del procedimiento no sea posible alcanzar un acuerdo entre El administrador de infraestructuras ferroviarias y las EF, será la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia el organismo encargado de resolver.

Para todas las comunicaciones entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y las EE. FF. referentes al Sistema de Incentivos, se emplearán medios telemáticos.

6. Procedimiento de Coordinación en el Ámbito del Proceso de Adjudicación de Capacidades en las Instalaciones de Servicio

El procedimiento de coordinación ha sido concebido para resolver los conflictos que puedan surgir en las solicitudes de adjudicación de capacidad en las instalaciones de servicio.

Para solicitudes tipo A: con reserva de capacidad.

Por parte del GIS se realizará el estudio de las solicitudes recibidas y en función de los criterios de asignación indicados en el apartado 4.9.3.1 de la presente Declaración sobre la Red., si existiera coincidencia de solicitudes de capacidad en un mismo periodo de uso y para una misma instalación de servicio comunicará una asignación provisional de capacidad, como máximo, 30 días antes de la fecha prevista de uso de la instalación de servicio, disponiendo los solicitantes de 10 días naturales para aceptarla/rechazarla, o realizar las alegaciones que estime convenientes.

El GIS dispondrá de 5 días naturales para analizar dichas alegaciones y comunicar la asignación definitiva de capacidad.

Pasado el plazo establecido sin recibir la aceptación por parte del cliente de la capacidad asignada, el GIS podrá disponer libremente de la misma.

Para solicitudes tipo B: sin reserva de capacidad .

Las solicitudes deberán realizarse con una antelación mínima de 7 días naturales, a través de la aplicación SYACIS.

Por parte del GIS se realizará el estudio de las solicitudes recibidas y en función de los criterios de asignación indicados en el apartado 4.9.3.1. de la presente DR, si existiera coincidencia de solicitudes de capacidad, en un mismo periodo de uso y para una misma instalación de servicio, comunicará una asignación provisional de capacidad que el cliente deberá aceptar o rechazar.

Pasado el plazo establecido sin recibir la aceptación por parte del cliente de la capacidad asignada, el GIS dispondrá libremente de la misma.

Por razones excepcionales y justificadas, los clientes podrán solicitar capacidad para una instalación de servicio con menos de 7 días naturales de antelación. Dicho tipo de solicitudes únicamente podrán presentarse de lunes a viernes, antes de las 12 horas del día anterior a la salida del tren y debiendo identificar ante el GIS el tren al que va vinculada la solicitud. La respuesta será notificada antes de las 18 h. del mismo día.

En el caso de suministro de combustible en puntos fijos y móviles, la asignación de capacidad estará implícita en la prestación del servicio de suministro.

7. Procedimientos ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

En el sector ferroviario, de conformidad con lo previsto en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia conocer y resolver las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y los restantes candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y los restantes candidatos que versen sobre:

1. El contenido y la aplicación de las declaraciones sobre la red.
2. Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.
3. La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones y tarifas que se les exijan o puedan exigírseles.
4. Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a los servicios ligados a éstas que se produzca por actos llevados a cabo por otras empresas ferroviarias o candidatos.
5. La prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.
6. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia cooperará con los órganos reguladores del mercado ferroviario de los demás Estados miembros de la Unión Europea en las reclamaciones o investigaciones relacionadas con una franja internacional.

Las reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente.

En la resolución de los referidos conflictos, la comisión resolverá acerca de cualquier denuncia y adoptará, a petición de cualquiera de las partes, una resolución para resolver el litigio lo antes posible y, en todo caso, en el plazo máximo de 6 semanas desde la recepción de toda la información.

La resolución que dicte la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia será vinculante para las partes sin perjuicio de los recursos que procedan de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En función de la naturaleza de la comunicación, las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos, podrán dirigirse a las siguientes direcciones del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias:

Servicio de Suministro de Combustible de Tracción

Subdirección de Gestión de Combustibles de Adif.
Estación de Madrid Chamartín. Andén 1. Agustín de Foxá, 46. 28036 Madrid.

Servicio de Suministro de Energía Eléctrica de Tracción

Dirección de Gestión Administrativa y Servicios Generales de ADIF- Alta Velocidad
Subdirección de Gestión de Energía Eléctrica
Avda. Pio XII, 97 - 1ª planta. 28036 Madrid

Actos de ADIF-Alta Velocidad sobre Liquidación y Gestión de Tasas y Cánones Ferroviarios

Dirección de Tesorería y Contabilidad de Adif.
Calle Hiedra, 9; estación de Madrid Chamartín, edificio 23. 28036 Madrid.

Solicitudes de Indemnización por Responsabilidad Patrimonial Derivadas de los Daños Causados por el Servicio Normal o Anormal del Servicio Público Prestado por ADIF-Alta Velocidad

Secretaría General.
Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

Otras Solicitudes o Reclamaciones Derivadas del Ejercicio de Potestades Públicas Ejercidas por ADIF-Alta Velocidad

Secretaría General
Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

Adjudicación de Capacidad

Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad (Adif)
Calle Agustín de Foxá, 56 estación de Madrid Chamartín, edificio 22. 28036 Madrid.

Gestión de Tráfico

Centro de Gestión de Red H24, Dirección de Tráfico de Adif.
Calle Méndez Álvaro, 1. 28045 Madrid.

Servicios en Estaciones de Transporte de Viajeros

Dirección de Estaciones de Viajeros de Adif.
Avenida Pío XII, 110. Edificio 18. 28036 Madrid.



ANEXO L

DECLARACIÓN DE CAPACIDAD MARCO

DECLARACIÓN DE CAPACIDAD MARCO, CATÁLOGO DE SURCOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE ACUERDOS MARCO DE CAPACIDAD EN LAS PRINCIPALES LÍNEAS CON SERVICIOS COMERCIALES DE VIAJEROS DURANTE EL PERIODO 2020-2030

1. Introducción

La Directiva UE 2016/2370 de fecha diciembre de 2016, traspuesta al derecho español a través del Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, establece la apertura de los servicios comerciales de viajeros a toda la RFIG desde el 14 de diciembre de 2020

El administrador de infraestructuras ferroviarias, con el objetivo de impulsar la liberalización del transporte de viajeros en el tráfico nacional previsto para diciembre de 2020 y facilitar el acceso de nuevos operadores a la infraestructura ferroviaria de Alta Velocidad, ha resuelto que es necesario determinar los procesos para:

- Optimizar la capacidad de las infraestructuras existentes
- Dar visibilidad a la capacidad disponible, con unas premisas de operación razonable, tanto para las empresas ferroviarias ya existentes como para las nuevas que vayan a comenzar a prestar servicios.
- Establecer unos criterios objetivos de adjudicación de la capacidad marco ofertada, basados en propiciar el mayor uso de las infraestructuras disponibles, en función de la capacidad disponible.
- Favorecer la introducción de la competencia en los servicios de una manera ordenada y gradual, compatibilizando la rápida prestación de nuevos servicios ferroviarios de candidatos que dispongan de material rodante con aquellos que no puedan disponer de material inicialmente, permitiendo mayor seguridad jurídica a las nuevas empresas ferroviarias para que realicen las importantes inversiones que deben llevar a cabo para el inicio de la operación comercial.

Analizados los instrumentos legales disponibles, se ha llegado a la conclusión de que el sistema que mejor facilita los requerimientos anteriores es el de la Oferta de Capacidad Marco por parte del administrador de infraestructura, de conformidad con el Reglamento de Ejecución UE 2016/545.

En la Versión 1 de la Declaración sobre la Red de Adif-AV de 2019 se estableció la primera declaración de capacidad marco y el procedimiento de adjudicación de acuerdos marco, tomando en consideración el escenario de liberalización a partir del 14 de diciembre de 2020. Mediante acuerdo del Consejo de Administración de Adif-AV de fecha 27 de noviembre de 2019, se asignó provisionalmente capacidad marco correspondiente a los Paquetes A, B y C ofertados, supeditada a la firma de los correspondientes acuerdos marco y a la comunicación y aprobación de los mismos por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (artículos 13.3 de la Orden Fom 897/2005 y 38.6 de la Ley del Sector Ferroviario). No obstante, y tratándose de una asignación provisional, se considera oportuno reproducir el proceso de adjudicación, por las posibles vicisitudes que pueden surgir hasta la firma definitiva de tales acuerdos marco.

Una vez formalizados los Acuerdos Marco, la presente declaración de capacidad marco se actualizará, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Reglamento de Ejecución UE 2016/545.

2. Oferta de capacidad marco

Simplificando, la capacidad de infraestructura requerida para efectuar un servicio precisa de dos conceptos:

- La capacidad para la circulación en línea
- La capacidad de estacionamiento en las estaciones de transporte de viajeros

Ambas están muy relacionadas, dado que la llegada a destino de un tren y la salida del tren siguiente por rotación determinan el estacionamiento.

Como un cuello de botella importante en el sistema ferroviario está en la capacidad de estacionamiento en las principales estaciones de transporte de viajeros, se ha considerado conveniente que la oferta de capacidad marco se presente en forma de surcos encadenados que ya contemplen la capacidad de estacionamiento.

Elo supone una ventaja tanto para una optimización de la capacidad disponible en las estaciones, ofreciendo un nivel de calidad adecuado al servicio de trenes, como para favorecer un uso lo más intensivo del parque del material rodante.

Los candidatos que hayan suscrito un acuerdo marco no están exentos de solicitar capacidad para cada horario de servicio anual, si bien dicho proceso se desarrollará en función de las reservas de capacidad contempladas en el acuerdo marco. Los surcos concretos

que se adjudiquen serán preferentemente cadenciados, con el fin de optimizar las operaciones y la capacidad de la infraestructura. El acuerdo marco no debe concretar en detalle los surcos acordados, ya que ello constituye un grado de libertad para la confección anual del Horario de servicio.

Por este motivo, la oferta de capacidad marco se realiza en base a una hora de salida orientativa y a un periodo horario, que se refiere al tiempo a especificar en el acuerdo marco dentro del cual se prevé adjudicar uno o varios surcos ferroviarios mediante el procedimiento de confección de los horarios de servicio.

Asimismo, se han previsto unas paradas orientativas que se han determinado en las encuestas realizadas y la experiencia del administrador de infraestructura sobre las demandas actuales del mercado. Tanto durante el proceso de suscripción del acuerdo marco, como en la elaboración del horario de servicio, los candidatos podrán solicitar nuevas paradas.

Dado que la implantación de paradas tiene un impacto muy importante en la capacidad de las infraestructuras, el administrador de infraestructura determinará la viabilidad de acceder a dicha petición, y si la misma se puede contemplar en el propio acuerdo marco o bien se debe atender en la asignación de capacidad correspondiente a cada horario de servicio.

Por tanto, en aras a permitir una mayor flexibilidad en las peticiones de los candidatos se establecerá un proceso de coordinación de Acuerdos Marco, de conformidad con los términos establecidos en el artículo 9 del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión, de 7 de abril de 2016, sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. Dicha coordinación se circunscribirá, en todo caso, a aspectos operativos que no alteren la globalidad de la solicitud, tales como paradas, rotaciones y franjas horarias concretas. Estas modificaciones podrán incorporarse igualmente en la revisión anual de dichos Acuerdos Marco o en la solicitud de los horarios de servicio.

Con estos mismos criterios, se podrán contemplar prolongaciones de dichas capacidades a otras estaciones (por ejemplo, Figueres-Vilafant como prolongación desde Barcelona-Sants).

La capacidad asignada mediante acuerdos marco se considerará como reservada por el administrador de infraestructura, desplegándose desde ese momento y sobre la misma los efectos previstos en el artículo 38 de la Ley 38/2015 y el artículo 4 de la Orden FOM 897/2005, en los casos de infraestructura congestionada.

La oferta de capacidad marco está supeditada a un modelo de explotación razonable y optimizado en cuanto a velocidades de los trenes, paradas y estacionamientos, apartado de trenes y rotaciones. Estas características de las capacidades deberán de ser acordadas entre el administrador de infraestructuras y los candidatos en todos los Horarios de servicio.

3. Duración del acuerdo marco

La duración de los acuerdos marcos, con carácter general, se establecerá en periodos de hasta 10 años en base a las solicitudes específicas de cada candidato. No obstante, toda solicitud superior a 5 años deberá ser justificada por el candidato solicitante en base a la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos como determina el artículo 13.2 de la orden FOM 897/2005.

El plazo de duración del Acuerdo Marco para cada candidato se computará desde la fecha de su firma, hasta la finalización del plazo establecido para cada candidato en el propio Acuerdo. No obstante, el candidato podrá solicitar que el uso efectivo de la capacidad marco adjudicada dé inicio en un momento posterior, no superior a cinco años desde la fecha de solicitud. En tales supuestos, el periodo de capacidad reservada se computará desde el inicio del uso efectivo de dicha capacidad.

El administrador de infraestructuras no rechazará esa solicitud cuando el plazo necesario para asumir el servicio esté justificado por alguna de las causas que se indican en el artículo 6.3 del Reglamento de Ejecución UE 2016/545.

Los candidatos podrán solicitar la renovación del Acuerdo Marco y el administrador de infraestructuras podrá atender dicha solicitud, siempre que el candidato haya cumplido con los compromisos adquiridos a la firma del Acuerdo Marco, se justifique la existencia de inversiones de su plan inicial de negocio pendientes de amortizar y, si se comprometió en su solicitud de capacidad marco, haya implantado un plan de reducción de la huella de carbono desde el inicio del Acuerdo Marco cuyos resultados, a su finalización, puedan ser verificados por una entidad independiente debidamente acreditada.

En todos los casos anteriores, de conformidad con los artículos 38.6 de la Ley del Sector Ferroviario y 13.3 de la Orden FOM/897/2005, los acuerdos de capacidad marco que el administrador de infraestructuras haya podido alcanzar con los candidatos, serán comunicados en el plazo de 10 días a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para su análisis. Si procede, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia revisará la pertinencia de que la duración del Acuerdo Marco supere un periodo de cinco años.

Una vez aprobado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, se procederá a la firma en sus estrictos términos, no pudiendo realizarse modificaciones adicionales.

Para más información sobre los Acuerdos Marco, ver el apartado 4.4.4 de la Declaración sobre la Red.

4. Solicitud de acuerdo de la capacidad marco ofertada

Los candidatos deben solicitar solamente la capacidad marco que realmente necesiten de acuerdo con su plan comercial, debiendo cumplirse a estos efectos lo estipulado en el artículo 38 de la Ley 38/2015, así como en el artículo 15 de la Orden FOM 897/2005.

En la solicitud del acuerdo marco deberá figurar la solicitud concreta de surcos de entre los ofertados en el Anexo 1, diferenciando la solicitud por horarios de servicio y días de la semana, que será la que figurará en el acuerdo marco y que servirá como base para

adjudicar la capacidad marco. Dentro de la fase de coordinación del Acuerdo Marco, de conformidad con el Reglamento de Ejecución UE 2016/545, se podrán realizar modificaciones, las cuales, analizada su viabilidad y siempre que no sean significativas, se podrán incorporar al mismo.

Con objeto de promover condiciones de tráfico favorables para cumplir las legítimas expectativas comerciales de los candidatos, la introducción de la competencia en la prestación de los servicios ferroviarios con unos niveles de calidad del servicio adecuados a la tipología de trenes que se solicitan, así como de que dicha competencia alcance los mayores niveles de tráfico al mayor número de líneas que resulte razonable en el inicio de la apertura del mercado, se han definido tres paquetes de capacidad marco, denominados A, B, y C, de conformidad con lo indicado en el apartado 2. Oferta de capacidad marco.

Cada candidato podrá solicitar capacidad en todos los paquetes que desee.

Los Candidatos podrán realizar las solicitudes de capacidad marco ofertada que consideren más adecuadas a su plan comercial, no estando vinculados a solicitar ni todos los servicios, ni todos los ejes dentro de un paquete. Además, los candidatos podrán solicitar los servicios ofertados en otros paquetes que estimen oportunos. Para facilitar la presentación y el análisis de las solicitudes de capacidad, los candidatos utilizarán el modelo SCM2 para detallar la capacidad deseada por paquete, pudiendo completar su plan con surcos de otros paquetes utilizando el modelo SCM3. Además, se dispondrá de una tabla formato .xls con la que se facilitará la selección de surcos ofertados y el cálculo de la capacidad total solicitada (basada en los modelos SCM2 y SCM3)

El Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545, permite al administrador de infraestructuras ferroviarias que invite a los candidatos potenciales a presentar solicitudes de capacidad, mediante la suscripción de acuerdos marco, en un plazo anual o plurianual. El administrador de infraestructuras ferroviarias ofrece a los candidatos la posibilidad de realizar solicitudes de hasta 10 años, cuyo periodo de recepción de solicitudes, para el periodo 2020-2030 concluye el 31 de octubre de 2019 para los paquetes A, B y C, definidos en el anexo 1.

Podrá presentar la solicitud cualquier empresa ferroviaria o candidato que cumpla los requisitos establecidos en el apartado 2.2 del Capítulo 2, así como cualquier empresa o candidato que justifique, documentalmente que, en el momento de realizar la solicitud, se encuentra en trámites para la obtención de la licencia de empresa ferroviaria o de la habilitación específica, si bien, en ambos casos, deberán disponer de la correspondiente licencia o habilitación antes de suscribir un Acuerdo Marco.

5. Resolución de adjudicación de la capacidad marco ofertada

Una vez vencido el plazo para presentar la solicitud de capacidad y validadas las propuestas y la documentación aportada, de acuerdo con los criterios establecidos en este anexo, se analizarán las solicitudes (basadas en los modelos SCM2 y SCM3). Si fueran compatibles, todas ellas serán atendidas, con el objetivo de maximizar el uso de la red y la entrada de nuevos operadores. En este caso, la asignación de capacidad marco se realizará de forma simultánea, de conformidad con el artículo 5.3 del RE-2016/545.

Si, por el contrario, las solicitudes de capacidad marco recibidas fueran incompatibles entre sí, se considerará la estructura de paquetes (modelos SCM2) como norma de priorización de dichas solicitudes de capacidad.

El candidato que objetivamente solicite el mayor número de días los surcos propuestos, en un periodo máximo de 10 años, según el modelo SCM2, a contar desde el 14 de diciembre de 2020, será el adjudicatario de la capacidad de un paquete. La valoración de los días de surcos ofertados se computará para cada candidato por los años especificados de duración que solicite para la firma del correspondiente Acuerdo Marco, sin tener en cuenta las posibles prorrogas del mismo que con posterioridad se pudieran solicitar.

En el análisis de las peticiones de capacidad hasta 10 años, para decidir su asignación, el administrador de infraestructuras tendrá en cuenta si las correspondientes a los primeros años son realistas, a la vista de los planes de adquisición o arrendamiento de material rodante, así como su homologación para la RFIG. El administrador de infraestructuras podrá solicitar información adicional al candidato justificativa de su propuesta y, en base a la misma, podrá no considerar, o minorar las solicitudes de capacidad marco en los primeros ejercicios del periodo considerado a la hora de decidir la adjudicación de capacidad marco, si no puede concluir que el candidato cuenta con unos elementos mínimos para su cumplimiento.

En el caso de asignación por paquetes de capacidad, se dará prioridad a empresas diferentes, verificándose que no forman parte del mismo grupo empresarial según lo dispuesto en el artículo 42 del Código de Comercio, ni sus socios ostentan participaciones de control o ejercen influencia decisiva en otros adjudicatarios de capacidad. Los Candidatos deberán acreditar en la información presentada que no se encuentran inmersos en ninguno de estos supuestos.

Por tanto, para la adjudicación de la capacidad en cada uno de los paquetes ofertados, el administrador de infraestructura tendrá en cuenta la pluralidad de acceso a la infraestructura que propugna el cuarto paquete ferroviario. Con el fin de lograr la mayor pluralidad de candidatos en la adjudicación de la capacidad marco, los paquetes se resolverán secuencialmente (A, B, y C), y dentro de este proceso, cada candidato solo podrá ser adjudicatario de un paquete.

Si una misma empresa ferroviaria o candidato fuera el que ofreciese el mayor uso de dos o más paquetes de capacidad marco, deberá optar por uno de ellos.

El mayor uso de la capacidad marco ofertada de los tres ejes de un paquete (A, B o C), será el principal criterio de priorización que utilice el administrador de infraestructuras para la adjudicación de la capacidad entre los candidatos. Al estar involucradas infraestructuras congestionadas en el proceso de apertura del mercado a nuevos operadores, en su resolución el administrador de infraestructura podrá modular este resultado objetivo para garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado la adjudicación de capacidad ofertada, siempre que se trate de una misma relación de tráfico, de acuerdo con el artículo 17 de la Orden FOM 897/2005.

Cuando en la solicitud ningún candidato supere en su propuesta el 50 % de la capacidad ofertada de un paquete, se valorará justificadamente coordinar a los candidatos que más capacidad hayan solicitado.

En el caso de que, en la resolución de la adjudicación de un paquete, se produjera igualdad entre varios candidatos, se procederá de la siguiente forma:

- 1) Si existe capacidad remanente, se llevará a cabo un proceso de coordinación de solicitudes con objeto de que los candidatos puedan ser adjudicatarios de capacidad.
- 2) En el supuesto de que no sea posible coordinar las solicitudes, se resolverá mediante la aplicación, por orden, de los siguientes criterios objetivos de desempate:
 - a) la empresa que aporte una carta de compromiso de presentar, dentro de los 18 meses siguientes al inicio efectivo de sus operaciones comerciales:
 - i) El cálculo de su Huella de Carbono para los alcances 1 y 2 derivada de los tráficos ferroviarios, conforme a las normas UNE-EN-ISO 14064 y UNE-EN 16258, y
 - ii) Un plan de reducción de la Huella de Carbono, hasta la finalización de su acuerdo marco, que incluya la medición de la reducción realizada, tanto en términos porcentuales como absolutos.Tanto el cálculo mencionado en el apartado i), como el correspondiente a la medición de la reducción referida en el apartado ii), deberá ser verificado en última instancia por una entidad independiente debidamente acreditada al efecto.
 - b) Menor porcentaje de contratos temporales.
A tal efecto, se requerirá la aportación de carta de compromiso en la que se indique el porcentaje de contratos temporales que, en el plazo de los 18 meses siguientes al inicio efectivo de las operaciones, se compromete a tener, como máximo, en la plantilla.
 - c) Mayor porcentaje de mujeres empleadas.
A tal efecto se requerirá carta de compromiso en la que se indique el porcentaje de mujeres que, en el plazo de los 18 meses siguientes al inicio efectivo de las operaciones, se compromete a tener, como mínimo, empleadas en la plantilla.
 - d) Mayor porcentaje de trabajadores con discapacidad.
A tal efecto, se requerirá carta de compromiso en la que se indique el porcentaje de trabajadores con discapacidad que, dentro de los 18 meses siguientes al inicio efectivo de las operaciones, se compromete a tener, como mínimo, empleados en la plantilla.
- 3) De persistir la igualdad, la adjudicación se realizará mediante sorteo.

Finalizados estos procesos se realizará una asignación de la capacidad marco a los candidatos que optan a los distintos paquetes de capacidad. Una vez asignada capacidad marco, se procederá a la coordinación de los diferentes acuerdos marco, de conformidad con el Reglamento UE 2016/545, fase en la cual se procurará atender las solicitudes de surcos adicionales, en función de las capacidades marco remanentes de otros paquetes y con la supervisión permanente de la CNMC. Esta fase deberá concluir como máximo en 3 meses.

6. Modificación de acuerdos marco

Los acuerdos marco correspondientes podrán ser modificados en el tiempo, de conformidad con los principios recogidos en el Reglamento de Ejecución UE 2016/545.

El administrador de infraestructuras y los candidatos reexaminarán periódicamente el acuerdo marco a fin de evaluar su cumplimiento y revisar las nuevas necesidades de cada candidato, así como por los incrementos de capacidad que se vayan produciendo.

El administrador de infraestructuras informará a los candidatos de estas modificaciones y recibirá de estos sus posibles propuestas de solicitud, estableciéndose una fase de coordinación para que se puedan acomodar todas las peticiones solicitadas, según lo establecido en el artículo 9 del Reglamento de Ejecución UE 2016/545.

Los candidatos informarán sin demora al administrador de infraestructuras de cualquier intención permanente de no utilizar la totalidad o parte de la capacidad marco. Cuando el candidato no tenga intención de utilizar la capacidad marco durante más de un mes, lo comunicará al administrador de infraestructuras con, al menos, un mes de antelación.



7. Incumplimientos

Los candidatos tramitarán solicitudes realistas de la capacidad marco que van a utilizar en el periodo. Existirán sanciones si el candidato no utiliza la capacidad marco adjudicada en el desarrollo de los diferentes Horarios de Servicio, según lo establecido en el Acuerdo Marco firmado.

Las penalizaciones previstas en la normativa de los acuerdos marco se establecen esencialmente como medida para que los candidatos presenten solicitudes realistas de acuerdos marco y comuniquen lo antes posible los cambios de capacidad que necesiten, no obediendo en ningún caso a un interés recaudatorio por parte del administrador de infraestructura.

El administrador de infraestructuras, en el caso de que el candidato no solicite la capacidad adjudicada para el siguiente horario de servicio, de acuerdo con el calendario y los plazos establecidos en la Declaración sobre la Red, penalizará con los costes, pérdidas directas y gastos (incluido en lucro cesante), en los que haya incurrido efectivamente. Lo dispuesto en el párrafo anterior no se aplicará en los supuestos expresamente previstos en el artículo 13.3 del Reglamento de Ejecución UE 2016/545.

Asimismo, la falta de uso injustificado de la capacidad adjudicada por parte del Candidato dará lugar a la aplicación de las cláusulas de penalización del acuerdo marco y, en su caso, a la sanción a la que se refiere el artículo 107.2.3 de la Ley del Sector Ferroviario y la retirada de la capacidad, en las condiciones especificadas en el acuerdo marco que se haya suscrito.

8. Capacidad marco remanente

Una vez finalizado el proceso de adjudicación de la presente capacidad marco, y analizada la capacidad marco remanente, se podrá ofertar a los candidatos una mayor capacidad dentro de la elaboración del Horario de servicio.

Este incremento de capacidad se ofrecerá a todos los candidatos y se establecerá una fase de coordinación con objeto de recibir sus solicitudes y acomodar todas las necesidades de cualquier candidato, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Ejecución UE 2016/545.

9. Calendario para el período 2020_2030

Actividades del proceso

Entrevistas Con EF >> Borrador de Declaración sobre la Red >> Alegaciones a la Declaración sobre la Red >> Declaración sobre la Red Oferta Capacidad >> Solicitud Capacidad Marco >> Preadjudicación de Capacidad Marco >> Coordinación de Acuerdos Marco >> Acuerdos Marco >> Solicitud Horarios de Servicio >> Coordinación Horario de Servicio Capítulo 4.

- 16 de abril, envío del borrador de modificación de la declaración sobre la red 2019
- 23 de julio, publicación de la modificación de la declaración sobre la red 2019 definitiva
- 31 de octubre de 2019, concluye el periodo de recepción de solicitudes para el periodo 2020-2030, por parte de los candidatos interesados.
- 27 de noviembre de 2019, acuerdo del Consejo de Adif-Alta Velocidad, por el que se asigna provisionalmente capacidad marco para los Paquetes A, B y C.
- La fecha máxima para concluir la coordinación de todos los Acuerdo Marco con los candidatos preadjudicatarios de capacidad marco es de tres meses desde la asignación provisional de capacidad marco, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545.

10. Grandes obras de mejora de la red

En el periodo 2020-2030 están previstas importantes actuaciones en la red, incluidas las principales estaciones de viajeros de Madrid y Barcelona. La información detallada se recoge en el capítulo 3 de la D.R. Esto puede implicar modificaciones temporales en las cabeceras de determinados servicios, siendo de aplicación las normas habituales para la gestión de restricciones de capacidad.

Como se indica en el Acuerdo Marco, tanto el administrador de infraestructura como los candidatos disponen de un 10% de margen de la capacidad acordada para posibles ajustes en la programación de servicios.

El administrador de infraestructuras ferroviarias actualizará anualmente el plan de grandes obras y presentará las mejoras de capacidad y de operación que estas puedan producir, para que los candidatos preparen y acomoden sus solicitudes de capacidad en cada horario de servicio programado.

Se establecerá una fase de coordinación para compatibilizar todas las peticiones de los candidatos de conformidad con el Reglamento de Ejecución UE 2016/545.

11. Catálogo de capacidad marco ofertada e impresos de solicitud

Se liberaliza toda la red, pero se oferta capacidad marco en los tres ejes de Alta Velocidad que se determinaron más relevantes en las encuestas realizadas a los candidatos, siendo además los más demandados actualmente por el mercado.

El catálogo se ha dividido en tres paquetes, A, B y C. Cada uno de ellos, contiene las franjas horarias para cada uno de los tres ejes que se describen a continuación:

- Eje 12 Madrid Puerta de Atocha -Barcelona-Frontera Francesa (tramo Madrid Puerta de Atocha-Barcelona Sants).
- Eje 13 Madrid Chamartín -Levante (tramos Madrid Chamartín/Torrejón de Velasco/Valencia Joaquín Sorolla/Alacant Termino.)
- Eje 14 Madrid Puerta de Atocha-Toledo/Sevilla Santa Justa/Málaga María Zambrano.

Además, por su importancia en cuanto al nivel de tráfico, se ha incluido el eje del Corredor Mediterráneo, en su relación Barcelona Valencia. Cuando el Corredor Mediterráneo esté en ancho estándar y entre en servicio la estación de Barcelona-Sagrera, la capacidad marco declarada para esta relación se incrementará.

El diseño de las franjas horarias de capacidad marco se ha basado en la optimización de la infraestructura, en las previsible demandas de los candidatos, y en la optimización de la rotación de sus trenes. El "periodo horario" (definido en el Reglamento de Ejecución UE 2016/545) con los que se han declarado cada uno de los surcos de capacidad marco, es de 1 hora para los paquetes A y B, y de 3 horas para el paquete C.

Se configura un modelo de explotación razonable y optimizado, más eficaz y eficiente, donde la puntualidad que es uno de los atributos más importante en el sistema ferroviario español, no debe verse condicionada por este proceso de liberalización.

Adicionalmente a la capacidad marco ofrecida, los Candidatos podrán solicitar surcos adicionales dentro del Horario de Servicio correspondiente.

12. Documentación a aportar

Los candidatos deberán justificar documentalmente los siguientes apartados:

Documentación relativa a la capacidad técnica de la oferta

Puesto que el principal criterio de prioridad a la hora de adjudicar los paquetes de capacidad marco va a ser el total de capacidad marco solicitada durante el periodo de vigencia del acuerdo, es necesario valorarla de forma objetiva y transparente.

Cada candidato solicitará capacidad marco de los paquetes que desee. Para facilitar el cálculo y la comprensión de su solicitud, se ha editado un fichero digital formato .xls, con el que es posible seleccionar los surcos deseados, con el periodo y días de la semana de vigencia. Dicho fichero, para cada paquete solicitado, permite obtener una tabla resumen por años y ejes, junto con la suma total de circulaciones del paquete.

A su vez, el administrador necesita conocer la viabilidad técnica de los surcos solicitados, especialmente teniendo en cuenta los trenes que se destinarán en cada momento a su ejecución.

Por tanto, para formalizar y acreditar la oferta de capacidad, los candidatos, deberán aportar la siguiente documentación:

- Modelo SCM1: datos generales y paquetes que se solicitan.
- Modelo SCM2, por cada paquete solicitado: Capacidad marco solicitada por paquete
- Modelo SCM3, por cada paquete, Capacidad marco solicitada de otros paquetes.
- Fichero Solicitud paquete (A, B o C) xls, por cada paquete solicitado, con el que se ha preparado el modelo SCM 2 y SCM 3 para cada paquete.
- Información necesaria en caso de empate (ver apartado 5 de este Anexo)
- Plan de Operaciones para cada paquete solicitado: este plan contendrá los siguientes epígrafes:
 1. Descripción general del Plan para el periodo solicitado.
 2. Recursos disponibles (trenes, personal e instalaciones necesarias).
 3. Evolución de la operación detallando el inicio de los servicios y la incorporación de recursos anualmente.
 4. Cualquier otra información relevante que ayude a la comprensión de dicho Plan.
- En su caso, resguardo de solicitud para la obtención de licencia de empresa ferroviaria o habilitación.

Documentación relativa a la capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones presentes y futuras.

- Composición societaria prevista a la fecha de adjudicación del acuerdo marco.
- Plan Económico-Financiero (desde el inicio de actividad hasta la finalización del acuerdo marco que se solicite), incluyendo su capacidad financiera y las fuentes de financiación con las que cuenta la sociedad.
- Certificado de estar al corriente de pagos con la Agencia Tributaria y con la Seguridad Social.

- Memoria con las cuentas previsionales del ejercicio 2019.
- Declaración responsable de formar o no formar parte de grupo societario al que se refiere el artículo 42 del Código de Comercio.

Respecto a la capacidad financiera, deberá justificarse presentando una carta de compromiso que respalde y garantice el plan económico-financiero, firmada por el candidato y todos sus accionistas.

Con carácter previo a la prestación de servicios de transporte ferroviario y al objeto de acreditar la cobertura de la responsabilidad civil que pudiera ser exigible para el ejercicio de la actividad de prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros, será necesario aportar la póliza con su condicionado general, particular y especial, al objeto de examinar la misma al amparo de lo previsto en el artículo 63 del Reglamento del Sector Ferroviario, así como certificado de estar al corriente de pago de la citada póliza de seguro. Asimismo, será necesario aportar una declaración responsable con el compromiso de formalizar una póliza para la cobertura de las garantías exigidas en el seguro obligatorio de viajeros.

Documentación complementaria para resolver casos de igualdad entre varios candidatos.

- Carta de compromiso de presentar, dentro de los 18 meses siguientes al inicio efectivo de las operaciones, el cálculo de su Huella de Carbono para los alcances 1 y 2 derivada de los tráficos ferroviarios, conforme a las normas UNE-EN-ISO 14064 y UNE-EN 16258, así como un plan de reducción de la Huella de Carbono, hasta la finalización de su acuerdo marco. Todo ello, verificado en última instancia por una entidad independiente debidamente acreditada al efecto.
- Carta de compromiso en la que se indique el porcentaje de contratos temporales que, en el plazo de los 18 meses siguientes al inicio efectivo de las operaciones, se compromete a tener, como máximo, en la plantilla.
- Carta de compromiso en la que se indique el porcentaje de mujeres que, en el plazo de los 18 meses siguientes al inicio efectivo de las operaciones, se compromete a tener, como mínimo, empleadas en la plantilla.
- Carta de compromiso en la que se indique el porcentaje de trabajadores con discapacidad que, dentro de los 18 meses siguientes al inicio efectivo de las operaciones, se compromete a tener, como mínimo, empleados en la plantilla.

13. Modo de presentación de la solicitud.

El envío de la documentación se realizará por medios telemáticos a la sede electrónica de Adif: <http://sede.adif.gob.es>.

<http://sede.adif.gob.es> (iniciar nuevo trámite). Asimismo, cabe la posibilidad de que los interesados puedan presentar sus solicitudes/escritos a través del Registro Electrónico General de la Administración General del Estado. <https://rec.redsara.es>.

El Registro Electrónico General de la Administración General del Estado es un registro para la presentación de documentos para su tramitación con destino a cualquier órgano administrativo de la Administración General del Estado, Organismo público o Entidad vinculado o dependiente a éstos, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Para realizar el registro los interesados deben disponer de DNI electrónico (en caso de que actúen a título particular) o Certificado electrónico en vigor (en caso de que actúen a título particular o como representantes).

Esta página realizará la identificación de usuario mediante la plataforma Cl@ve. Será redirigido a su sistema de validación de identidad, facilitando varios medios de autenticación.

Para navegadores que no soportan la ejecución de Applets Java es necesario tener instalado Autofirma.

Instrucciones para completar los formularios:

En la casilla de organismo destinatario deberán consignar a ADIF-Alta Velocidad. El código DIR de ADIF-Alta Velocidad es EA0008223.

En la casilla de asunto deberán indicar: Solicitudes de acuerdos marco para la reserva de capacidad.

Se podrán adjuntar ficheros y documentos que cumplan los siguientes requisitos:

- Formato de ficheros permitidos: pptx, jpg, jpeg, txt, xml, xsig, xlsx, odg, odt, ods, pdf, odp, png, svg, tiff, docx, rtf.
- Tamaño máximo por fichero: 5 Mb.
- Tamaño máximo del conjunto de ficheros adjuntos: 15 Mb.
- Número máximo de documentos a adjuntar: 5.
- En el caso de que la solicitud, escrito o comunicación incluya documentación anexa que supere los límites establecidos, en cuanto al número de documentos anexos y/o al tamaño de los mismos, se puede realizar un segundo asiento registral con el resto de información indicando en el asunto del mismo la referencia al número de registro del primero.

Alertas. El sistema permite generar alertas mediante aviso a través de un correo electrónico a una cuenta de correo electrónico que deberá haber sido indicada previamente, pudiendo recibirse un aviso de alta de registro, y de recepción por parte de la oficina del Organismo destinatario, en este caso, del Registro General de ADIF-Alta Velocidad.

Las propuestas se presentarán redactadas en idioma español o, en su caso, acompañadas de traducción jurada, (primando esta última en caso de duda o discrepancia). El incumplimiento de este requisito comportará la desestimación de la propuesta presentada por el candidato.

Para todos los actos de comunicación, los candidatos deberán facilitar en su solicitud un correo electrónico a través del cual el administrador de infraestructuras ferroviarias se comunicará con aquellos. A todos los efectos, la fecha de envío del correo electrónico por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias a la dirección indicada por los candidatos supondrá el inicio del cómputo de plazos. Los candidatos deberán comunicarse con el administrador de infraestructuras ferroviarias a través de la Sede electrónica de ADIF.

Las personas que comparezcan, o firmen proposiciones en nombre de otro, presentarán poder bastante al efecto, y fotocopia legitimada notarialmente de su D.N.I. o del que, en su caso, le sustituya reglamentariamente. El poder deberá figurar inscrito en el Registro Mercantil. Si se trata de un poder para acto concreto, no será necesaria la inscripción en el Registro Mercantil.

Todos los documentos que se presenten deberán ser originales o tener la consideración de auténticos, según la legislación vigente.

En el supuesto de que haya discrepancia entre la información contenida en los distintos documentos, prevalecerá, en todo caso, la información contenida en el Plan de Operaciones y en el Excel adjuntado con la solicitud.

Los candidatos podrán designar como confidenciales alguno o algunos de los documentos aportados. Esta circunstancia deberá reflejarse claramente (sobreimpresa con marca de agua, en el encabezamiento o al margen de cada folio) en el propio documento designado como tal. La confidencialidad no podrá extenderse a todo el contenido de la solicitud del adjudicatario. Únicamente podrá extenderse a documentos que tengan una difusión restringida y, en ningún caso, a documentos que sean públicamente accesibles ni a las partes esenciales de la solicitud, respetándose en todo caso lo dispuesto en el Reglamento UE 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos, y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, así como su normativa complementaria y Tras proceder a la apertura de las solicitudes, se respetará en todo momento la confidencialidad de los solicitantes, asegurando la custodia de la documentación.

En el supuesto de que la solicitud no reúna los requisitos que señala el artículo 66 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se requerirá al candidato para que, en un plazo de 10 días, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, dictándose la correspondiente resolución al efecto.

El modelo de Acuerdo Marco tipo se encuentra disponible en el [Anexo J](#)

Documentación

Modelo SCM 1

CANDIDATO			
Nombre			
NIF			
N.º Licencia/Habilitación			
DATOS DE CONTACTO			
Domicilio			
Email			
Teléfono			
Representante			
PAQUETES QUE SOLICITA			
Paquete que solicita (A, B y/o C)			
Años de duración del acuerdo marco para cada paquete solicitado			

En _____ a __/__/____

Fdo: _____

Se acompaña para cada paquete la capacidad marco solicitada con el modelo SCM 2

CAPACIDAD MARCO SOLICITADA

CANDIDATO	
Nombre	
NIF	
Nº Licencia/Habilitación	

SOLICITUD	
Paquete que solicita (A, B o C)	
Años de duración del acuerdo marco	
Nº Licencia/Habilitación	

HORARIO SERVICIO	Surcos previstos anuales para cada eje			Surcos totales del paquete
	Eje 12. Madrid Barcelona	Eje 13. Madrid Este	Eje 14 Madrid Sur	
2020-2021				
2021-2022				
2022-2023				
2023-2024				
2024-2025				
2025-2026				
2026-2027				
2027-2028				
2028-2029				
2029-2030				
TOTAL 2020-2030				

CAPACIDAD MARCO SOLICITADA DE OTROS PAQUETES

CANDIDATO	
Nombre	
NIF	
Nº Licencia/Habilitación	

SOLICITUD	
Paquete que complementa (A, B o C)	

SOLICITUD			
Eje	Madrid - Barcelona	Madrid - Este	Madrid - Sur
Relación			
Surcos/día solicitados			
Franja horaria aproximada			
Días de la semana			
Inicio previsto			
Otros comentarios			

Este modelo podrá ser ampliado por el solicitante de acuerdo con sus necesidades.



Mapas

Declaración
sobre la red
2020

Edición Marzo 2020



Mapas

Declaración
sobre la red
2020

Edición Marzo 2020





MAPAS RFIG

Mapa RFIG

- * Red Ferroviaria de Interés General.

Mapa 1

- * Estaciones de transportes de Viajeros, Longitud máxima de trenes de Viajeros, Núcleos de Cercanías y Distancias en Kilometros.

Mapa 2

- * Principales Terminales de Transporte de Mercancías, Puntos fijos de Suministro de Gasoil, Longitud máxima de los Trenes de Mercancías, Basculas dinámicas, Rampas características en milésimas y Puertos de Interés General con Convenio de Conexión a la RFIG.

Mapa 3

- * Velocidades máximas, Tipos de Electrificación y Catenarias.

Mapa 4

- * Sistemas de Seguridad, Bloqueos y Tipos de Electrificación .

Estos mapas están disponibles en la Web de ADIF - Alta Velocidad, como documento anexo a esta Declaración sobre la Red, en formato Pdf interactivo que permite agregar y desagregar capas para visualizar e imprimir, individualmente el contenido de cada uno de ellos.





Mapas



Catálogo de Servicios Básicos, Complementarios, Auxiliares y Precios

Declaración
sobre la red
2020

Edición Mayo 2020



Catálogo de Servicios Básicos, Complementarios, Auxiliares y Precios

Declaración
sobre la red
2020

Edición Mayo 2020





CATÁLOGO DE SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS, AUXILIARES Y PRECIOS

1. INTRODUCCIÓN

2. RELACIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS OFERTADOS

2.1. Servicios Básicos

2.2. Servicios Complementarios

2.3. Servicios Auxiliares

3. CONDICIONES DE ACCESO A LAS INSTALACIONES DE SERVICIO TITULARIDAD DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

3.1. Principios Generales

4. PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS OFERTADOS

4.1. Ámbito General

4.2. Ámbito Terminales de Transporte de Mercancías

4.3. Ámbito Estaciones de Transporte de Viajeros

ANEXO I - MODELOS DE SOLICITUD

MODELOS SERVICIOS BÁSICOS

MODELOS SERVICIOS AUXILIARES





Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio

Declaración
sobre la red
2020

Edición Abril 2020

Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio

Declaración
sobre la red
2020

Edición Abril 2020





CATÁLOGO DE FICHAS DESCRIPTIVAS DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

TIPO DE INSTALACIONES

- Estaciones de Transporte de Viajeros
- Estaciones de Transporte de Viajeros (cercanías y ancho métrico-RAM)
- Terminales de Transporte de Mercancías
- Instalaciones Portuarias conectadas con actividades ferroviarias
- Instalaciones de Mantenimiento de material ferroviario
- Instalaciones de Uso Privado conectadas con RFIG
- Cambiadores de Ancho





Catálogo de Oferta de Capacidad en Instalaciones de Servicio

Declaración
sobre la red
2020

Edición Abril 2020



Catálogo de Oferta de Capacidad en Instalaciones de Servicio

Declaración
sobre la red
2020








Edición Abril 2020





CATÁLOGO DE OFERTA DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO

ÍNDICE

-  Todas las Estaciones de Viajeros con las Funcionalidades de Vía Ofertadas.
-  Instalaciones con Vías de Apartado
-  Instalaciones con Vías de Maniobras
-  Instalaciones con Vías de Mantenimiento/Lavado
-  Instalaciones con Vías de Suministro de Combustible
-  Estaciones de Viajeros con Vías con Andén para Operaciones Tipo A/B, Canon C 2.
-  Instalación con Punto de Carga de Mercancías

NOTA:

Este catálogo se actualiza periódicamente y se encuentra disponible en la Web de ADIF - Alta Velocidad como anexo a esta Declaración sobre la Red y en la aplicación SYACIS, para usuarios autorizados.





Catálogo de Restricciones de Capacidad en la RFIG

Declaración
sobre la red
2020

Edición Junio 2020



Catálogo de Restricciones de Capacidad en la RFIG

Declaración
sobre la red
2020

Edición Junio 2020





CATÁLOGO DE RESTRICCIONES EN LA RFIG

- **NOTA:**

De conformidad con lo especificado en la Decisión Delegada (UE) 2017/2075 de la Comisión de 4 de septiembre de 2017, por la que se sustituye el Anexo VII de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, se incluye el catálogo con las restricciones de capacidad en la Red Ferroviaria de Interés General. Este documento se actualizará periódicamente con la información de las sesiones TOC, que son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura.



Declaración sobre la red



Declaración sobre la red



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA