

ADIF

PROGRAMA DE ACTIVIDAD

2022 -2026

Queda prohibida la reproducción total o parcial de este documento sin la autorización expresa de ADIF

ÍNDICE

BLOQUE I: ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO.....	4
1. Introducción.....	4
1.1. Antecedentes.....	4
1.2. Ámbito de aplicación y alcance	5
1.3. Periodo de vigencia y actualización.....	5
1.4. Estructura y contenido	6
2. Objetivos del Programa de Actividad	7
3. Marco general	8
3.1. La planificación de infraestructuras ferroviarias a nivel europeo.....	8
3.1.1. Corredores de la Red Básica	8
3.1.2. El marco del Pilar Técnico del paquete ferroviario europeo.	12
3.2. La planificación de infraestructuras ferroviarias en España.....	13
3.2.1. Estrategia de Movilidad, Segura, Sostenible y conectada 2030	13
3.2.2. Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura aprobada por el MITRAMS.	18
3.2.3. El Convenio de financiación AGE/ADIF.....	20
3.3. Relación con otros documentos	20
3.4. Criterios para la priorización de las actuaciones.....	22
BLOQUE II: DESARROLLO DEL PROGRAMA	23
4. Esquema del Programa	23
5. Plan de financiación de las inversiones	24
6. Plan de inversiones	26
6.1. Corredores de la red.....	32
6.2. Planes de Cercanías.....	36
6.3. Otras actuaciones en estaciones	43
6.4. Otras actuaciones en mercancías.....	45
6.5. Autopistas Ferroviarias	47
6.6. Pasos a nivel	51
6.7. Reposición y mejora de activos.....	53
6.8. Otras actuaciones	57
6.9. Aportaciones a sociedades de integración y otras inversiones.....	58
6.10. Préstamos participativos e inversiones financieras	59
6.11. Adecuación con la Estrategia Indicativa.....	60
7. Previsión de actualización de cánones	63
7.1. Introducción del ámbito normativo	63
7.2. Previsión de la evolución del tráfico, modelo de costes y tarifas.....	64
8. Otras actividades de la entidad	65
8.1. Mantenimiento de infraestructuras	65
8.2. Seguridad integral del sector ferroviario	67
8.2.1. La cultura de seguridad en ADIF.....	69
8.2.2. Ciberseguridad.....	70
BLOQUE III: RESULTADO FINAL Y ANEXOS.....	73
9. Mapas de caracterización de la red de ADIF prevista en 2026.....	73
ANEXOS.....	80

ANEXO I: DISTRIBUCIÓN DE INVERSIONES EN LOS CORREDORES TEN-T.....	81
ANEXO II: DETALLE DE LAS INVERSIONES EN LOS CORREDORES DE LA RED	83
II.1 CORREDOR NOROESTE	84
II.2 CORREDOR NORTE	90
II.3 CORREDOR CANTÁBRICO – MEDITERRÁNEO.....	95
II.4 CORREDOR MADRID – BARCELONA	99
II.5 CORREDOR COSTERO MEDITERRÁNEO	102
II.6 CORREDOR LEVANTE.....	110
II.7 CORREDOR ANDALUCÍA.....	111
II.8 CORREDOR EXTREMADURA.....	115
II.9 ACTUACIONES EN APARTADEROS DE 750 M	119
II.10 ACTUACIONES EN EL RESTO DE CORREDORES	124
II.11 ACTUACIONES EN CERCANÍAS	125
ANEXO III: DETALLE DE INVERSIONES EN MERCANCÍAS	129
III.1 TERMINALES DE MERCANCÍAS	130
III.2 FONDO DE ACCESIBILIDAD TERRESTRE PORTUARIA	132
III.3 OTRAS ACTUACIONES DE MERCANCÍAS	136
ANEXO IV: ACTUACIONES YA FINALIZADAS EN EL PERIODO 2022-2023	137
ANEXO V: DETALLE DE LA PREVISIÓN DE ACTUALIZACIÓN DE CÁNONES	138
V.1 Introducción del ámbito normativo	138
V.2 Previsión de la evolución de tráfico, modelo de costes y tarifas	143
V.2.1 Estimación de tráficos.....	143
V.2.2 Modelo de costes	147
V.2.3 Tarifas propuestas por ADIF para el periodo 2024 - 2026.....	150

BLOQUE I: ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO

1. Introducción

1.1. Antecedentes

La **Ley 38/2015**, de 29 de septiembre, del **Sector Ferroviario**, que traspuso 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**, determina, en su **artículo 25**, la necesidad de que los administradores de infraestructuras aprueben un **Programa de Actividad anualmente**, previendo inversiones en un periodo de al menos 5 años.

Dicho Programa debe incluir los **planes de inversión y financiación** de las infraestructuras ferroviarias, así como una previsión de la **actualización de los cánones** por la utilización de dichas infraestructuras.

En consecuencia, el presente **Programa de Actividad de ADIF para el periodo 2022-2026** refleja un proceso de planificación de las infraestructuras ferroviarias basado en los principios de dicha Directiva, y **coordinado con la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria (Estrategia Indicativa)**, aprobada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITRAMS) en el seno de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada para el periodo 2021-2026.

En el Programa de Actividad **se materializa la estrategia empresarial** definida por ADIF y ADIF AV en su **Plan Estratégico 2030** (PE 2030), al detallar las **actuaciones en infraestructuras** incluidas en las distintas iniciativas estratégicas del mismo para el próximo quinquenio. Estas acciones son coherentes con el **Convenio entre la Administración General del Estado (AGE) y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF durante el periodo 2021-2025, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red**.

Por ello, y con objeto de abordar un **periodo lo más amplio posible y coherente con** los dos documentos mencionados anteriormente, **Estrategia Indicativa y Convenio, el presente Programa de Actividad se plantea válido para el periodo ya mencionado 2022-2026**.

Para la elaboración del Programa se ha contado con la participación de todos los departamentos de ADIF y, tal y como se especifica en la Ley, se han tenido en cuenta las aportaciones de **multiplicidad de actores y grupos de interés** que intervienen en el sistema ferroviario, como son el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITRAMS), la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), las empresas ferroviarias y resto de candidatos, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y demás interesados.



1.2. Ámbito de aplicación y alcance

El Programa de Actividad de ADIF abarca **actuaciones de desarrollo, renovación o mejora sobre la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) de titularidad de ADIF** en el periodo 2022 - 2026, así como la **financiación prevista** para las mismas.

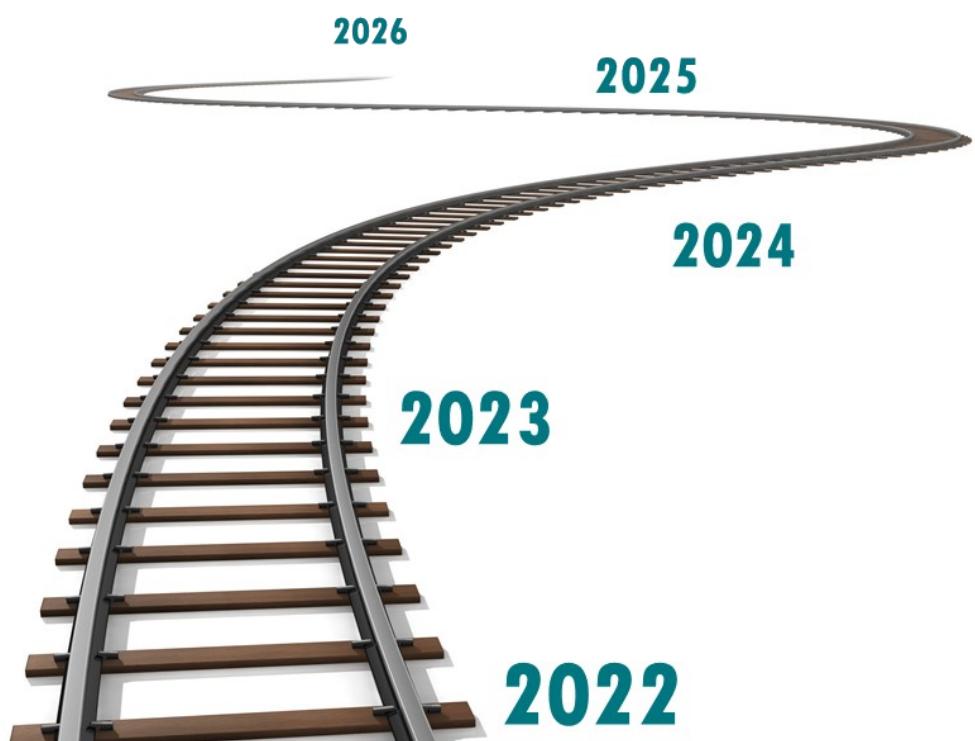
Las actuaciones que se contemplan son, concretamente:

- Nuevas actuaciones en infraestructura, vía, instalaciones de seguridad, energía y telecomunicaciones.
- Actuaciones previstas en estaciones, terminales y nodos logísticos.
- Actuaciones integradas en planes transversales a la red o en actuaciones puntuales singulares.
- Actuaciones de renovación selectiva, priorizada y progresiva de la red para los activos existentes.

1.3. Periodo de vigencia y actualización

El Programa comprende el **periodo 2022 - 2026**. De acuerdo con la Ley del Sector Ferroviario, el Programa de Actividad deberá ser **actualizado anualmente**, lo que incluye revisiones de todas las nuevas actuaciones previstas en la red ferroviaria, así como modificaciones a estas desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, que se vayan a realizar en los cinco años siguientes.

De este modo, el Programa de Actividad constituye una herramienta de apoyo en el **seguimiento y monitorización de las actuaciones planificadas sobre la red ferroviaria**. Se trata de un **documento que se actualiza anualmente**, por lo que será necesario realizar reajustes en la planificación de las actuaciones previstas, de acuerdo con la capacidad de ejecución y la disponibilidad de financiación para desarrollar las actuaciones reflejadas en este documento, así como la posible inclusión de nuevas actuaciones.



1.4. Estructura y contenido

El Programa se estructura en tres Bloques, los cuales se subdividen en capítulos, de la siguiente manera:

- **BLOQUE I:** En este bloque se define **el objeto, alcance y objetivos del Programa de Actividad, así como su encaje dentro del marco normativo y de planificación vigente.**
 - En el **capítulo 1** en el que se presentan los antecedentes del presente Programa de Actividad, su ámbito de aplicación y alcance.
 - En el **capítulo 2** se detallan los **objetivos** a alcanzar mediante la elaboración e implementación del Programa de Actividad.
 - En el **capítulo 3** se analiza el **marco general de la planificación de infraestructuras ferroviarias**, tanto a nivel europeo como nacional, así como la relación del Programa de Actividad con otros documentos.
- **BLOQUE II:** En el segundo bloque se desarrolla **el Programa de Actividad propiamente dicho**, distinguiendo en dos capítulos independientes **el Plan de Financiación y el Plan de Inversiones**, y mostrando la previsión de actualización de cánones y otras actividades de la entidad.
 - En el **capítulo 4**, a manera de introducción al bloque II, se presenta un resumen del desarrollo posterior.
 - En el **capítulo 5** se incluye el **Plan de Financiación de las inversiones** previstas (sin incluir cánones), teniendo en cuenta las distintas fuentes de financiación a las que ADIF puede acceder y los compromisos de financiación existentes.
 - En el **capítulo 6** se identifican **las inversiones necesarias** previstas para la ejecución de las actuaciones en desarrollo o planificadas en el **periodo**.
 - En el **capítulo 7** se recoge la previsión de la actualización de los cánones a aplicar sobre la red de titularidad de ADIF.
 - En el **capítulo 8** se incluyen otras actividades de la entidad ADIF.
- **BLOQUE III:** en este tercer y último bloque se presenta **el estado final previsto para la red, destacando aquellos tramos en los que se prevén cambios de posible interés para las empresas operadoras.**
 - En el **capítulo 9** se adjuntan tanto el listado de actuaciones (por períodos) que modificarán los parámetros técnicos básicos de operación como los mapas de la red de titularidad de ADIF con las **principales características técnicas previstas para 2026**. Estos mapas reflejan la previsión de **finalización de las actuaciones** por parte de ADIF por lo que **no son fechas de puesta en servicio**, ya que las mismas no dependen directamente de la planificación interna del Administrador, sino que existen otros actores implicados con competencias. Es por ello, que la fecha para la puesta a disposición de la infraestructura a los operadores y el comienzo de las circulaciones comerciales podría ser posterior a la que se refleja en este documento.
 - Por último, se adjuntan en los **Anexos** el detalle de las inversiones para el periodo 2022 – 2026. En el Anexo I se presenta la distribución de inversiones en corredores TEN-T, en el Anexo II la distribución de inversiones en el ámbito de los corredores de la red definidos en el Plan de Inversiones, en el Anexo III el detalle de las inversiones en Mercancías y en el Anexo IV el detalle de la previsión de actualización de cánones.

2. Objetivos del Programa de Actividad

Los objetivos fundamentales del Programa de Actividad son los siguientes:

- **Seguridad:** cumplimiento de los máximos niveles de seguridad integral de todas las actividades de la entidad, incluyendo en los desplazamientos, garantizando una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad. Engloba la seguridad de las infraestructuras, seguridad en la circulación, seguridad en casos de emergencia y crisis, seguridad contra los actos de interferencia voluntaria y/o ataques deliberados al sistema ferroviario y ciberseguridad.
- **Sostenibilidad:** racionalizar las inversiones, identificar y asegurar las fuentes de financiación para conseguir que el **sistema sea sostenible**.
- **Transparencia y claridad:** dar a conocer las características de la red en los próximos 5 años para **ayudar a los operadores** y poder avanzar en la planificación, aportando información a medio plazo sobre las líneas en operación y los servicios ofrecidos por ADIF. Se tienen en cuenta, tanto a los operadores ferroviarios existentes, como a aquellos que entren a competir en el nuevo contexto de liberalización, así como al resto de agentes. Se trata de **complementar la Declaración sobre la Red**, e informar sobre los planes de inversión de la entidad, así como de su financiación para el periodo 2022-2026.
- **Eficiencia en la gestión de la red.**

Por tanto, el Programa de Actividad garantiza un uso, suministro y desarrollo óptimo de la red ferroviaria, asegurando el equilibrio financiero del administrador de infraestructuras.

Todo ello teniendo en cuenta los siguientes elementos y factores que enmarcan este documento:

- En las actuaciones realizadas por ADIF se deben de garantizar los **máximos niveles de seguridad integral**, lo que incluye la seguridad en la circulación de trenes que utilizan la infraestructura, la ciberseguridad de los sistemas de información y telecomunicaciones, así como la protección de activos y personas, en especial sus trabajadores.
- La **Política Europea Común de Transportes**, que considera como prioritaria la mejora de las conexiones ferroviarias, con la eliminación de cuellos de botella y superación de obstáculos técnicos que pudieran dificultar la interoperabilidad ferroviaria en los corredores transeuropeos.
- El desarrollo de la infraestructura ferroviaria, así como su mantenimiento y explotación, se tiene que guiar por criterios económicos, sociales y medioambientales, a través de una **gestión eficaz y eficiente de los recursos** disponibles.
- La planificación de las infraestructuras ferroviarias recogida en el Programa de Actividad debe tratar de favorecer la **cohesión social y económica del territorio**, mediante la mejora de la accesibilidad ferroviaria y de los tiempos de viaje.
- Para llevar a cabo las actuaciones incluidas en este Programa de Actividad en el horizonte temporal propuesto, se considera necesario conseguir una correcta **coordinación entre Administraciones públicas**, así como con los diversos agentes del sector privado.
- La planificación de actuaciones, inversiones y financiación recogida en el Programa de Actividad de ADIF es acorde a **las aportaciones a realizar por el Estado en virtud del Convenio** firmado entre la AGE y ADIF en el periodo 2021-2025, y servirá de base para calcular la financiación requerida en los años siguientes.

A lo largo de todo el documento, se han considerado **dos horizontes temporales** para mostrar los resultados presupuestarios.

- Inversiones previstas para el **periodo 2022 - 2024**, haciendo coincidir dichas inversiones con el horizonte mostrado en la Declaración sobre la Red de ADIF 2024.

- Inversiones previstas en el **periodo 2025 - 2026**, en el que se establecen las inversiones restantes a desarrollar en el quinquenio marcado por la normativa en la que se define el Programa de Actividad.

3. Marco general

3.1. La planificación de infraestructuras ferroviarias a nivel europeo

El marco europeo **hacia el que se orienta** este Programa de Actividad está constituido por **dos elementos básicos y fundamentales en la Planificación Ferroviaria: Corredores de la Red Básica** y el Pilar Técnico del paquete ferroviario europeo.

3.1.1. Corredores de la Red Básica

El **Libro Blanco** titulado "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible", como punto de partida, esbozó en **2011 la política europea** de transportes dentro de la Estrategia Europa 2020 y señaló la necesidad de crear un **espacio ferroviario único europeo** a través de, entre otros instrumentos, la creación de una "red básica" de corredores por los que pudiesen circular viajeros y mercancías, eliminando las divergencias existentes en cuanto a la infraestructura.

A este Libro Blanco, le siguió la **Directiva 2012/34 RECAST** sobre la creación de un "**Espacio Ferroviario Europeo Único**" en el que se fomenta el desarrollo de una **infraestructura ferroviaria eficaz**, establece un **mercado ferroviario único y abierto** basado en una red de infraestructura integrada y en **equipos interoperables** que permitan prestar servicios de transporte eficaces en toda Europa y los países vecinos, **suprime los obstáculos administrativos** y técnicos, y garantiza condiciones de competencia equitativas frente a los demás modos de transporte.

Así, desde 2013 la **Comisión Europea ha centrado su discurso en eliminar las barreras técnicas** y de mercado del "Espacio Ferroviario Europeo Único" y establecer las mismas reglas para todos los actores, en especial las relativas a la independencia y transparencia financiera de los gestores de infraestructura.

Posteriormente, el **Reglamento (UE) 1315/2013** definió la nueva política de infraestructura de transporte para conectar Europa a través de la **Red Transeuropea de Transporte** (*Trans-European Transport Network*, TEN-T). Esta red se concibió como un conjunto planificado de redes prioritarias de transporte en la Unión Europea y diseñada con una estructura de doble capa compuesta por:

- Una **Red Global** (*Comprehensive Network*), que consiste en todas las infraestructuras existentes y planificadas de la Red TEN-T y que sirve de base para determinar los proyectos de interés común a realizar antes del 31/12/2050.
- Una **Red Básica** (*Core Network*), que se compone de aquellas partes de la Red Global con máxima importancia estratégica para la Red TEN-T a desarrollar antes del 31/12/2030.

Siendo los requisitos técnicos de ambas redes los siguientes:

Tabla 1. Red Transeuropea de Transporte (TEN-T). Requisitos técnicos

Red global (horizonte 2050)	Red básica (horizonte 2030)
Interoperabilidad de la red	Interoperabilidad de la red
Implantación de ERTMS	Implantación de ERTMS
Electrificación de las líneas	Electrificación total de las líneas ferroviarias
Acceso a las terminales de mercancías	Líneas de mercancías de al menos 100 km/h, 22,5 t por eje y que permitan la circulación de trenes de 740 m Ancho de vía estándar (1435 mm), para las nuevas líneas

En el reglamento 1316/2013 por el que se crea el Mecanismo “Conectar Europa”, se establecen los nueve **corredores intermodales de la Red Básica** (*Core Network Corridors*), de los cuales dos cruzan España: El corredor **Atlántico** y el corredor **Mediterráneo**.

Posteriormente, el **7 de julio de 2021** se aprobó el **Reglamento 2021/1153** por el que se establece el Mecanismo “Conectar Europa” y se derogan los Reglamentos 1316/2013 y 283/2014.

En este Reglamento **se amplían los corredores ferroviarios europeos**, definidos en 2013, y se establece el **Mecanismo “Conectar Europa” (MCE)**, dentro del marco financiero plurianual **2021-2027 de la UE**, y que persigue acelerar la inversión en el campo de las redes transeuropeas y obtener fondos tanto del sector público como del privado.

El Reglamento establece que el **MCE debe contribuir a la actuación de la Unión contra el cambio climático y respaldar proyectos que sean sostenibles desde el punto de vista ambiental y social**, en su caso con acciones de mitigación del cambio climático y de adaptación al mismo.

A fecha de elaboración de este Programa de Actividad, la situación del corredor Atlántico y el corredor Mediterráneo es la que se presenta en las figuras siguientes:

Figura 1. Corredor Atlántico – Red TEN-T (Reglamento 2021/1153)



Figura 2. Corredor Mediterráneo – Red TEN-T (Reglamento 2021/1153)



Por último, el 18 de diciembre de 2023 el Consejo y el Parlamento Europeo alcanzaron un acuerdo sobre el texto de la **propuesta de Reglamento para el desarrollo de la red transeuropea de transportes**, que modifica los Reglamentos 2021/1153 y 913/2010 y anula el 1315/2013. Este acuerdo fue aprobado por el Parlamento Europeo el 24 de abril de 2024 y el Consejo Europeo el 13 de junio de 2024.

En este nuevo reglamento se modifica la red ferroviaria y se establece un tercer tipo de red, la **red básica extendida**, cuyos requisitos deben desarrollarse antes del 31/12/2040.

Se fusionan los corredores *Core Network Corridors (CNC)* (del Reglamento 2021/1153) y los *Rail Freight Corridors (RFC)* (del Reglamento 913/2010), **creando los ETC (European Transport Corridors)**, diferenciados además por pasajeros y mercancías.

A continuación, se indican los itinerarios de los dos corredores europeos que utilizan la red española:

- **Corredor Atlántico** cuya configuración es: Gijón – León – Valladolid, A Coruña – Vigo – Ourense – León, Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao, Huelva – Sevilla – Córdoba, Algeciras – Bobadilla – Madrid, Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid, Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto. Entre los objetivos principales de este corredor se encuentra la mejora de la integración modal, así como de la interoperabilidad ferroviaria.

En España, este reglamento amplía su definición inicial incluyendo las siguientes líneas:

- Ferrocarril de mercancías:
 - Mérida-Puertollano-Ciudad Real-Manzanares y Mérida-Frontera Portuguesa.
 - Miranda de Ebro-Bilbao.
 - Palencia-Santander.
- Ferrocarril de viajeros:
 - LAV Olmedo-Zamora-Ourense-Santiago de Compostela.
 - Vigo-Frontera (Porto).

Figura 3. Corredor Atlántico - Red TEN-T (Nuevo Reglamento)



- **Corredor Mediterráneo** cuya configuración es: Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona, Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel - Zaragoza, Sevilla – Bobadilla - Murcia, Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona - Barcelona, Barcelona – Perpignan - Narbonne/ Toulouse/Marseille - Genova/Lyon - La Spezia/Torino – Novara – Milano - Bologna/Verona – Padova – Venezia - Ravenna/Trieste/Koper - Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest - Frontera Ucrania.

En España se establece su ampliación incluyendo las siguientes líneas:

- Ferrocarril de mercancías:
 - Zaragoza-Tardienta-Lleida-La Plana de Picamoixons-Reus.
 - Chinchilla-Murcia.

Figura 4. Corredor Mediterráneo – Red TEN-T (Nuevo Reglamento)



3.1.2. El marco del Pilar Técnico del paquete ferroviario europeo.

En diciembre del año 2016 la Comisión Europea aprobó el Cuarto Paquete Ferroviario, conjunto de Directivas y Reglamentos para la apertura de los mercados nacionales de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, la reforma y mejoras estructurales en la gobernanza de la infraestructura ferroviaria, así como para lograr una mayor armonización en relación con la interoperabilidad y la seguridad ferroviaria.

El **Cuarto Paquete Ferroviario** se articula en dos pilares (pilar técnico y pilar político o de gobernanza o apertura del mercado). Las dos Directivas que componen el pilar técnico son fundamentalmente las que incluyen orientaciones en relación con el desarrollo, renovación y mantenimiento de las infraestructuras.

Estas orientaciones están referidas a:

- La interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (Directiva (UE) 2016/797 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea).
- La seguridad operacional ferroviaria (Directiva (UE) 2016/798 sobre seguridad ferroviaria).

Los principios más importantes emanados de estas Directivas que se han tenido en cuenta para el desarrollo de la Estrategia Indicativa y que lógicamente orientan las actuaciones del Programa de Actividad, son los siguientes:

- En cuanto a INTEROPERABILIDAD, los requisitos básicos están relacionados con la garantía de compatibilidad entre las características de la infraestructura en la red europea que asegure la explotación de los trenes en servicio comercial. Dentro de éstos cabe destacar la disponibilidad y cumplimiento de **Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad** para los elementos que forman parte de la infraestructura, así como las condiciones, conformidades y cumplimientos de los componentes y subsistemas de interoperabilidad.

- En cuanto a SEGURIDAD OPERACIONAL, entre los requisitos cabe citar el **mantenimiento general de la seguridad ferroviaria** y su mejora permanente, dando prioridad a la prevención de accidentes y la elaboración y publicación de planes anuales de seguridad. La Estrategia Indicativa establece las líneas estratégicas en materia de seguridad ferroviaria, para alcanzar los Objetivos Comunes de Seguridad en la RFIG.

3.2. La planificación de infraestructuras ferroviarias en España

En el ámbito nacional, la coordinación entre la **Estrategia de Movilidad, Segura, Sostenible y Conectada 2030**, la **Estrategia Indicativa**, así como el **Convenio de financiación AGE/ADIF** son la base en la que **se integra este Programa de Actividad**.

3.2.1. Estrategia de Movilidad, Segura, Sostenible y conectada 2030

La **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030** fue aprobada por Consejo de ministros el 10 de diciembre de 2021 y se configura como la hoja de ruta que guiará las **actuaciones del Ministerio** de Transportes y Movilidad Sostenible (MITRAMS) en **materia de transportes y movilidad** en los próximos diez años.

La Estrategia se sustenta, como su nombre indica, en tres principios básicos:

1. La **Seguridad**: en los desplazamientos, garantizando una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad. Engloba la seguridad de las infraestructuras, seguridad operacional, seguridad en casos de emergencia y crisis, seguridad contra los actos de interferencia voluntaria y/o ataques deliberados al sistema ferroviario y ciberseguridad. (MOVILIDAD SEGURA).
2. La **Sostenibilidad**: priorizando la movilidad cotidiana, la equidad económico-social, la eficiencia energética, y la lucha contra el cambio climático; minimizando la contribución del transporte a las emisiones contaminantes, tanto de viajeros como de mercancías; fomentando los modos limpios, el transporte público, la “economía circular”, la “resiliencia climática” y la movilidad universal. (MOVILIDAD SOSTENIBLE).
3. La **Conectividad**: desde tres vertientes: 1) la digitalización y el avance tecnológico, gran oportunidad para la transformación del sector transporte, 2) la conectividad con Europa y el mundo, 3) la conectividad multimodal. (MOVILIDAD CONECTADA).

Y se desarrolla a través de 9 ejes estratégicos, que se componen de más de 40 líneas de actuación con más de 150 medidas concretas.

Eje 1 – Movilidad para todos: Se centra en proporcionar soluciones de **movilidad pública** accesibles y asequibles, incidiendo en la **movilidad cotidiana**, y trabajando para fomentar una **planificación más coordinada** entre todas las administraciones competentes.

Eje 2 – Nuevas políticas inversoras: Supone definir **nuevos criterios de priorización de inversiones** para obtener los mayores retornos sociales. Especial relevancia de la planificación y **gestión estratégica de la red ferroviaria** y viaria.

Eje 3 – Movilidad segura: Responde a la necesidad de otorgar a la **seguridad un eje único** en la estrategia.

Eje 4 - Movilidad de bajas emisiones: Se centra en apoyar el desarrollo de fuentes de energías alternativas y sostenibles para el transporte, **estimular los medios de transporte de bajas emisiones**, la sostenibilidad de los edificios e instalaciones del transporte y la reducción del ruido.

Eje 5 – Movilidad inteligente: Apuesta por la gestión inteligente de infraestructuras, **terminales y estaciones**, por la automatización del transporte y la logística, el impulso a los vehículos

conectados y autónomos, la utilización del sistema GALILEO en la movilidad, el uso de drones y el fomento de la I+D+i en movilidad.

Eje 6 – Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes: Plantea incrementar de forma efectiva el **transporte ferroviario de mercancías**, así como impulsar una política de **intermodalidad**, apoyar y facilitar el desarrollo de normativa sobre distribución urbana de mercancías (DUM) y digitalizar la cadena logística intermodal.

En línea con este eje se ha lanzado la **iniciativa Mercancías 30**, con la que se pretende **potenciar el transporte ferroviario de mercancías** como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales, desde la perspectiva dual de la recuperación económica post COVID-19 y la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte.

Para ello, se identifican una serie de acciones y medidas de impacto a corto y medio plazo, cuya **implantación antes de 2030** permita elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías hasta el 10% y, por lo tanto, reducir las externalidades negativas asociadas al transporte (contaminación, accidentes, ruido, congestión, etc.).

Eje 7 – Conectando Europa y Conectados al Mundo: facilitar la conexión con los mercados europeos y mundiales y la creación de un **espacio único europeo**.

Eje 8 – Aspectos Sociales y Laborales: Profundizar en las **materias laborales y sociales** del sector, incluyendo el papel de la mujer en el sector transporte, mejorando la formación de los profesionales y la concienciación de todos los agentes.

Eje 9 - Evolución y Transformación del MITRAMS: El nuevo contexto de la movilidad exige un **cambio en la cultura** interna de la organización e implica también cambios externos hacia la sociedad.

Figura 5. Ejes de la Estrategia de Movilidad



La **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030** cuenta con el desarrollo de dos instrumentos imprescindibles: **un instrumento normativo**, la Ley de Movilidad Sostenible, y **un instrumento presupuestario**, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que se desarrollan a continuación:

3.2.1.1. Ley de Movilidad Sostenible

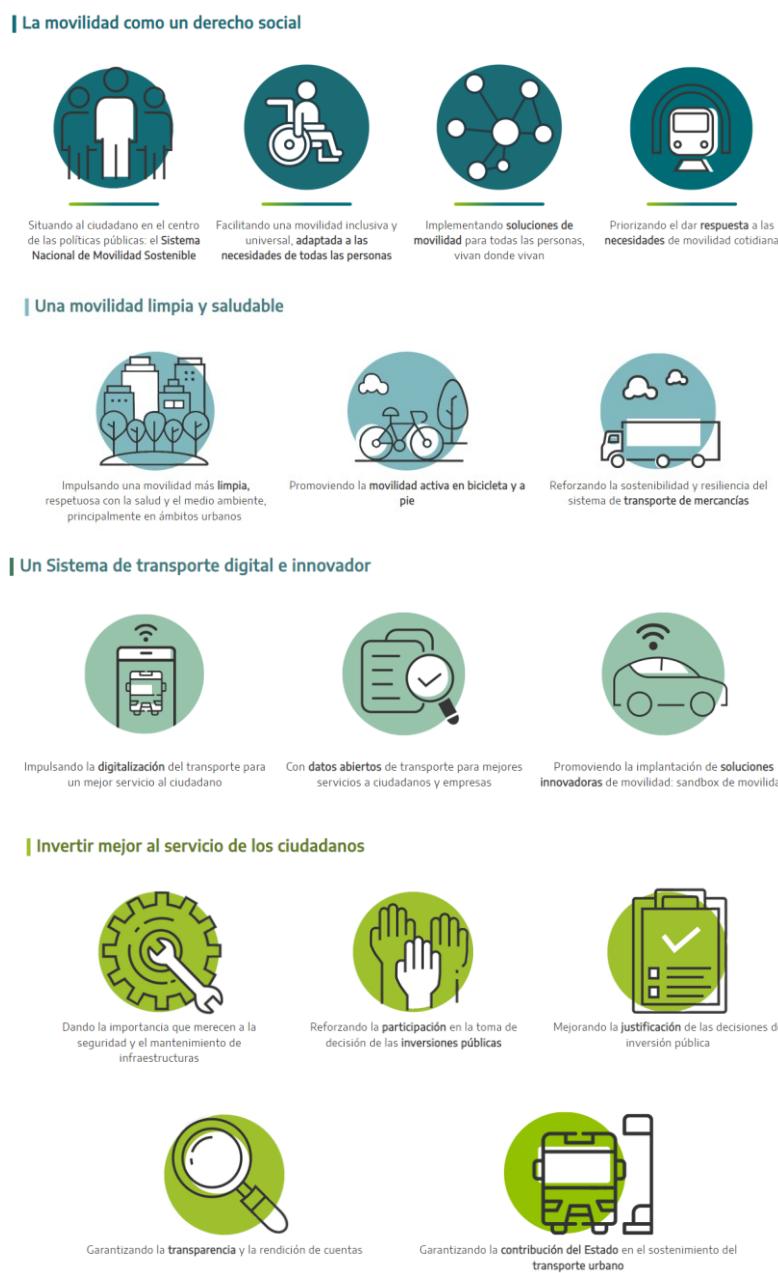
El Consejo de Ministros aprobó y remitió a las Cortes el **Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible** en su reunión del 13 de diciembre de 2022.

Este proyecto Ley se basa en 4 pilares, los cuales se muestran en la figura siguiente:

Figura 6. Pilares de la Ley de Movilidad Sostenible



Figura 7. Contenido de los pilares de la Ley de Movilidad Sostenible



3.2.1.2. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

El 21 de julio de 2020 el Consejo Europeo acordó crear un **instrumento excepcional de recuperación temporal** conocido como **NextGenerationEU** que autoriza a la Comisión Europea a emitir hasta 750.000 millones de euros de deuda en nombre de la Unión. Este fondo de recuperación garantiza una **respuesta europea coordinada** con los Estados miembros para hacer frente a las **consecuencias económicas y sociales de la pandemia COVID 19**.

El Fondo NextGenerationEU se compone de dos instrumentos principales:

- **Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia (MRR):** Establecido por el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 ("Reglamento MRR"), que constituye el núcleo del fondo de recuperación y está dotado con 723.800 millones, de los cuales 385.800 millones se destinarán a préstamos y 338.000 millones de euros se constituirán como transferencias no reembolsables. Su finalidad es apoyar la inversión y las reformas en los Estados miembros para lograr una recuperación sostenible y resiliente, al tiempo que se promueven las prioridades climáticas y digitales de la Unión.
La asignación de los nuevos instrumentos de financiación aprobados por el Consejo Europeo asciende a unos **140.000 millones de euros para España**, de los cuales unos 70.000 millones de euros serán transferencias del mecanismo de recuperación y resiliencia, a los que se sumarán los más de 70.000 millones de euros en créditos, que potencialmente **pueden movilizarse hasta 2026**.
- **REACT-EU:** Instrumento de ayuda a la recuperación para la cohesión y los territorios de Europa. Cuenta con 50.600 millones de euros y su objetivo es ampliar y dar continuidad a las medidas de respuesta y reparación de la crisis, puestas en marcha desde el inicio de la pandemia. Los fondos de REACT-EU operan como fondos estructurales, pero con mayor flexibilidad y agilidad en su ejecución. REACT-EU promoverá la recuperación ecológica, digital y resiliente de la economía. La asignación para España se sitúa por encima de los **12.400 millones de euros** que, en su mayor parte, ya han sido a su vez **asignados a las Comunidades Autónomas**, principales encargadas de su ejecución.

El MRR tiene seis pilares de actuación:

Figura 8. Pilares de actuación de los fondos MRR

 Transición ecológica - Pacto Verde Conseguir la neutralidad climática en la Unión Europea en el año 2050 a través de una estrategia que alcance una economía sostenible.	 Transformación digital Generar un marco adecuado para que el uso de las tecnologías digitales beneficie a ciudadanos y empresas . Conectividad 5G, Ciberseguridad, etc.	 Crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo Impulsar la competitividad y la recapitalización industrial de la UE a la vez que se alcanzan las ambiciones climáticas y digitales.
 Cohesión social y territorial De todos los pueblos y territorios de Europa	 Salud y resiliencia económica, social e institucional Aumentar la preparación y capacidad de respuesta ante crisis	 Políticas para la próxima generación Prestar atención a políticas para la próxima generación



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

Para recibir el apoyo financiero en el marco del Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia, y de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (UE) 2021/241, España ha desarrollado **el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**, que incorpora una **importante agenda de inversiones y reformas** estructurales, que se interrelacionan y retroalimentan para lograr cuatro objetivos transversales:

Figura 9. Ejes transversales que vertebran las palancas y componentes del MRR



Estos cuatro ejes orientan las diez políticas palanca que determinan la evolución futura del país, dentro de las cuales se recogen treinta componentes, que permiten articular los programas coherentes de inversiones y reformas del Plan.

Figura 10. Políticas palanca del MRR

I	Agenda urbana y rural y lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura	II	Infraestructuras y ecosistemas resilientes	III	Transición energética justa e inclusiva	IV	Una Administración para el siglo XXI	V	Modernización y digitalización del ecosistema de nuestras empresas
VI	Pacto por la ciencia y la innovación y refuerzo del Sistema Nacional de Salud	VII	Educación y conocimiento, formación continua y desarrollo de capacidades	VIII	Nueva economía de los cuidados y políticas de empleo	IX	Impulso de la industria de la cultura y el deporte	X	Modernización del sistema fiscal para un crecimiento inclusivo y sostenible

De este modo, **ADIF y ADIF AV participan directamente en dos de las palancas establecidas** con una **inversión directa de unos 6.000 millones de euros**.

- La primera política palanca, "Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura", en concreto, en su componente número 1: "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos", en la línea de inversión 3: "Actuaciones de mejora de calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías ferroviarias".

- La segunda política palanca es la de "Infraestructura y ecosistemas resilientes", donde ADIF y ADIF AV intervienen en el componente 6: "Movilidad sostenible, segura y conectada", en tres líneas de inversión diferenciadas, la primera: "Actuaciones en corredor Atlántico y Mediterráneo", la segunda: "Otras actuaciones de la Red Transeuropea de transportes" y la tercera: "Intermodalidad y logística".

Figura 11. Políticas palanca del MRR en los que interviene ADIF y ADIF AV

PALANCAS	COMPONENTES	LÍNEAS DE INVERSIÓN
I  Agenda urbana y rural y lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura	Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura	Componente nº 1 , Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos
II  Infraestructuras y ecosistemas resilientes	Infraestructura y ecosistemas resilientes	Componente nº 6 , Movilidad sostenible, segura y conectada
		Línea de inversión 1: Actuaciones en corredor Atlántico y Mediterráneo Línea de inversión 2: Otras actuaciones de la Red Transeuropea de transportes. Línea de inversión 3: Intermodalidad y logística.

3.2.2. Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura aprobada por el MITRAMS.

La elaboración de la **Estrategia Indicativa** se enmarca en la regulación establecida por la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, en su artículo 5. Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

Esta Ley ha sido modificada a través de la Ley 26/2022 del pasado 19 de diciembre. Entre las novedades de esta reforma, destaca la consideración de los cánones como prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario, en vez de tasas y su aprobación por el Consejo de Administración de ADIF en vez de la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

La definición de la **Estrategia Indicativa** por parte del MITRAMS para el **periodo 2021-2026** supone, al mismo tiempo, un reto y una oportunidad para actuar como palanca en el **cambio de paradigma** de la política de transportes, definido en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, en la que se sitúa al **ciudadano y al usuario en el centro de todo el sistema**.

La Estrategia Indicativa diseña una planificación en la que prima la eficiencia, la sostenibilidad y la seguridad, mediante la definición y aprobación de un **desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General** que, además de satisfacer las necesidades futuras de movilidad, contribuya al proceso de toma de decisiones en materia de infraestructuras ferroviarias, dotándolo de mayor coherencia y efectividad.

Las **Líneas maestras** sobre las que se formula la Estrategia Indicativa están, por tanto, enfocadas a:

- La SEGURIDAD en los desplazamientos, desde el punto de vista de la operación y del mantenimiento.
- Una POLÍTICA DE TRANSPORTES basada en la MOVILIDAD como derecho de los ciudadanos y como elemento de cohesión social. Por consiguiente, los resultados de la planificación ferroviaria deben enfocarse en la satisfacción de los usuarios. Uno de los principales instrumentos para conseguir los objetivos pretendidos es la INTERMODALIDAD, facilitando una movilidad sin barreras entre distintos modos de transporte.
- La SOSTENIBILIDAD en sus tres dimensiones: económica (mediante la asignación de los recursos públicos desde la eficiencia y la justicia), social (garantizando la equidad social y territorial) y medioambiental (mediante la descarbonización y reducción de la contaminación atmosférica y acústica).
- La ESTABILIDAD en la inversión pública, maximizando su contribución al incremento de la productividad y al aumento de la competitividad de la economía española.
- La DIGITALIZACIÓN de las infraestructuras del transporte.

La misión principal de la Estrategia Indicativa es establecer un **marco financiero** y de prioridades de la planificación ferroviaria, por lo que **se han establecido ocho grandes objetivos estratégicos** orientados a garantizar el desarrollo, mantenimiento y renovación óptimos y eficientes de la infraestructura ferroviaria, asegurando al mismo tiempo el equilibrio financiero.

Figura 12. Objetivos estratégicos de la Estrategia Indicativa

1  MOVILIDAD Y COHESIÓN SOCIAL	<p>Potenciar una movilidad urbana y metropolitana sostenible, a través del servicio de Cercanías, e incrementar los niveles de accesibilidad y de cohesión social a través de un sistema ferroviario de calidad.</p>
2  MANTENIMIENTO Y FIABILIDAD	<p>Mejorar el mantenimiento de la totalidad de la red para evitar su descapitalización y aumentar la fiabilidad, el confort y la seguridad del transporte ferroviario.</p>
3  SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	<p>Posibilitar la sostenibilidad económica de la red ferroviaria primando la eficiencia en la aplicación de los recursos, con una evaluación "ex ante" y "ex post" de los proyectos de inversión, de forma que los retornos sociales y económicos justifiquen las inversiones que hayan de acometerse.</p>
4  INTEROPERABILIDAD	<p>Garantizar la interoperabilidad nacional e internacional con el desarrollo de los corredores TEN-T, e impulsar actuaciones en favor del transporte intermodal.</p>
5  MERCANCÍAS	<p>Impulsar el tráfico ferroviario de mercancías, poniendo en valor su sostenibilidad medioambiental, mejorando su productividad y desarrollando nuevas fórmulas de gestión y explotación.</p>

6  SEGURIDAD	Potenciar la seguridad operacional en el transporte ferroviario mediante la aplicación de medidas encaminadas a la mejora de la explotación y a la reducción de la accidentalidad .
7  DIGITALIZACIÓN	Fomentar la digitalización del transporte y la innovación para garantizar una movilidad conectada .
8  SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	Fortalecer la sostenibilidad ambiental de todo el sistema ferroviario .

3.2.3. El Convenio de financiación AGE/ADIF

Según se señala en la legislación vigente al efecto, establecida por la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, en su artículo 25. Aportaciones económicas del Estado. Convenios y Programas de Actividad, los **administradores generales de infraestructuras ferroviarias** pueden recibir **aportaciones económicas del Estado** respecto de la construcción, mantenimiento, conservación, reposición o mejora de las infraestructuras.

El Convenio entre la AGE y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, previo informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, establecido por un período no inferior a cinco años, como se establece en el artículo 25.5 de la Ley del Sector Ferroviario, tiene por objeto garantizar la coherencia entre el convenio y el programa de actividad, y en caso de ser necesario, reprogramar las inversiones previstas para acomodarlas a la capacidad de financiación existente en cada momento.

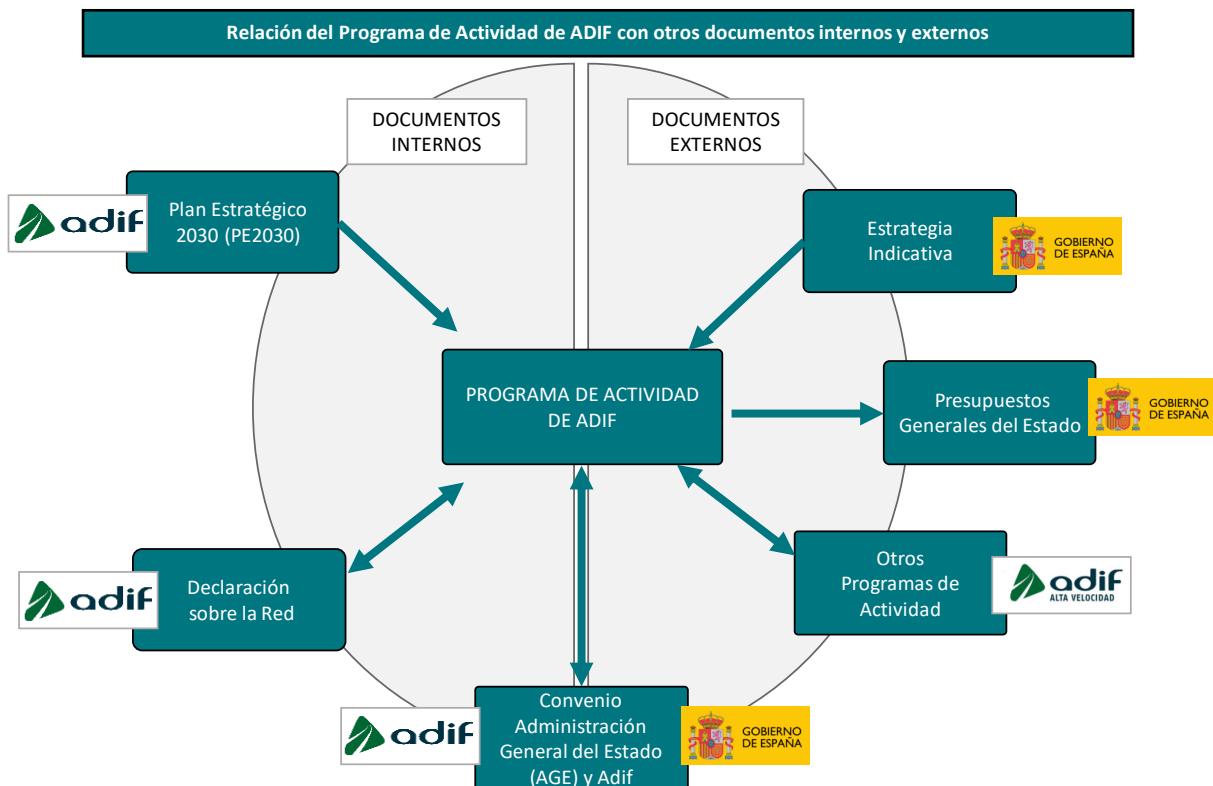
En julio de 2021 se suscribió este Convenio con la AGE para el periodo 2021-2025, consiguiendo un escenario estable de financiación a medio plazo, dando certidumbre a las aportaciones económicas que el Estado realiza a esta entidad pública.

Sin perjuicio de lo anterior, el Gobierno podrá acordar que las inversiones que sea necesario acometer puedan realizarse por medios distintos a la financiación estatal directa, a través de los medios de colaboración público-privada establecidos en el ordenamiento jurídico vigente.

3.3. Relación con otros documentos

El presente Programa de Actividad para su desarrollo guarda asimismo relación con otros documentos, distinguiendo entre internos y externos como se expone en la siguiente figura:

Figura 13. Relación del Programa de Actividad de ADIF con otros documentos internos y externos



El contenido de estos documentos se resume brevemente en los siguientes apartados:

- Documentos internos

- **Plan Estratégico 2030 (PE2030)**

El Plan Estratégico 2030 es la guía de referencia y llave de futuro en el que se plasma la planificación y las herramientas que ADIF y ADIF AV deben implementar durante los próximos diez años para hacer frente a los desafíos y retos que plantean tanto el entorno como el contexto interno de las compañías. Este Plan Estratégico se cimenta sobre las buenas prácticas desarrolladas en planes anteriores y se apalanza en los nuevos medios de comunicación, las tecnologías y en la innovación que la entidad pretende implementar en el despliegue del PE2030. El nuevo Plan pretende optimizar la competitividad y sostenibilidad de ADIF y ADIF AV en el sector de la gestión y explotación de las infraestructuras ferroviarias, dando respuesta a los retos de futuro. En el entorno y tendencias a los que ya se enfrentaba el sector de las infraestructuras de transporte y en concreto ADIF y ADIF AV, hay que añadir la situación pandémica que marcó los años 2020 y 2021 y que, sin duda, marcará los próximos años en el desarrollo del negocio ferroviario.

El PE2030 se alinea con las iniciativas gubernamentales existentes con el principal objetivo de ser coherente y maximizar los resultados al participar de una estrategia común. En particular, se ha buscado el alineamiento con:

1. Fondos Europeos.
2. Plan de España para la Recuperación y Resiliencia.
3. Estrategia Nacional de Largo Plazo. España 2050.
4. Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del MITRAMS.
5. Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

- **Declaración sobre la Red:**

La Declaración sobre la Red recoge al menos anualmente las características de la infraestructura de ADIF, y se publican las de los dos años siguientes, informando a las empresas ferroviarias y a los operadores sobre la capacidad y las condiciones técnicas de cada tramo de la red y las condiciones de acceso a la misma.

El Programa de Actividad complementa la información proporcionada en la Declaración sobre la Red, mostrando la evolución prevista de la red ferroviaria y sus características operacionales en los próximos cinco años, así como la inversión y financiación necesaria, junto con la actualización de los cánones a aplicar por el uso de la infraestructura. De esta forma se permite saber a los operadores no solo el estado actual de la red y los condicionantes de la misma, sino las previsiones a corto-medio plazo, de forma que puedan también ajustar sus planes internos de negocio a la situación futura.

- Documentos externos

- **Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria aprobada por el MITRAMS:**

Ya descrito en el punto 3.2.2 anterior del presente documento.

- **Presupuestos Generales del Estado (PGE):**

Anualmente los Presupuestos Generales del Estado recogen las inversiones para llevar a cabo las actuaciones previstas sobre la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), así como las distintas fuentes de financiación para llevar a cabo dichas inversiones, indicando la aportación estatal asignada a las mismas.

- **Otros Programas de Actividad:**

En especial se debe mencionar aquí el Programa de actividad de ADIF AV debido a la interdependencia que existe entre las redes de los dos Administradores. Las actuaciones en infraestructuras reflejadas en todos los Programas de Actividad que afecten a la RFIG deben ser coherentes entre sí con el objetivo común de aportar al sistema un marco de estabilidad a cinco años.

- **Convenio entre Administración General del Estado (AGE) y ADIF.**

Ya descrito en el punto 3.2.3 anterior del presente documento.

3.4.Criterios para la priorización de las actuaciones

En base a los puntos anteriores de este Bloque se ha procedido a una priorización de las inversiones a realizar en las líneas gestionadas por el Administrador de Infraestructuras. Siempre teniendo como prioridad el garantizar los máximos niveles de seguridad integral, se han contemplado los siguientes elementos que han permitido ordenar las actuaciones:

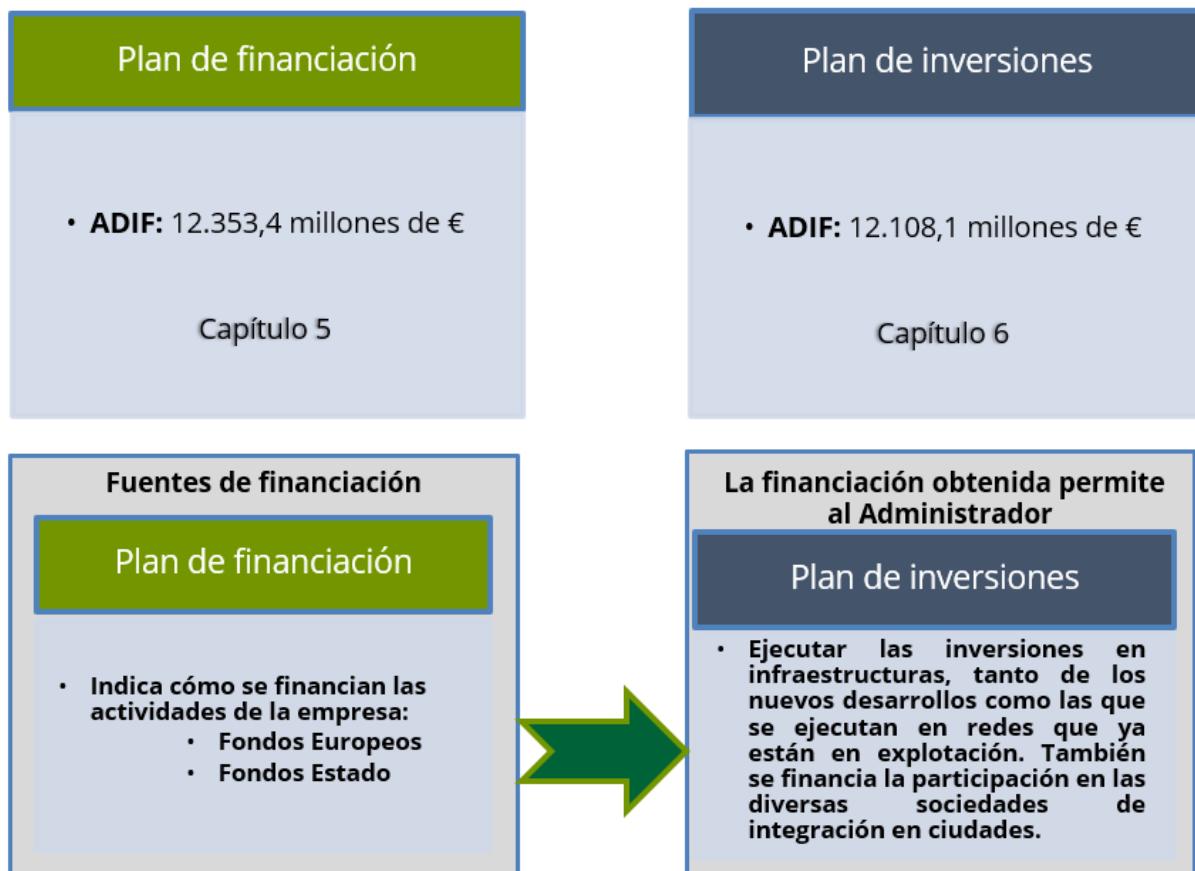
- Completar con los parámetros adecuados las redes europeas que afectan a las de titularidad de ADIF, incluyendo las indicaciones del nuevo Reglamento aprobado por el Parlamento Europeo el 22 de abril de 2024.
- Cumplir de forma prioritaria con los requisitos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.
- Aprovechar las fuentes de financiación procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia con el plazo límite del año 2026.
- Cumplir con los criterios restrictivos marcados por la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria aprobada por el MITRAMS.
- Cumplir con los compromisos marcados en el Convenio de Financiación con la AGE.
- Por último, alinearse con las prioridades del Plan Estratégico 2030 del Administrador.

BLOQUE II: DESARROLLO DEL PROGRAMA

4. Esquema del Programa

En este apartado, como introducción y guía para los siguientes de este bloque, se muestran los capítulos que se van a desarrollar a lo largo de todo el documento. En primer lugar, se identifican el **Plan de financiación**, en el capítulo 5 y el **Plan de inversiones** en el capítulo 6, más adelante se describen la previsión de la actualización de cánones y otras actuaciones de la entidad en los capítulos 7 y 8.

Figura 14. Esquema del Programa de Actividad de ADIF periodo 2022-2026



5. Plan de financiación de las inversiones

Las fuentes de financiación para inversiones previstas para las actuaciones de ADIF en el **periodo 2022 - 2026** son las siguientes:



- **Aportaciones patrimoniales del Estado** que se concretan en el Convenio entre el Ministerio de Fomento y ADIF:
 - Aportaciones patrimoniales para subvencionar inversiones (partida incluida en Convenio AGE/ADIF).
- **Transferencias de capital** que financien inversiones de reposición y mejora en la red cuando se haya ejecutado la actuación, total o parcialmente, cuantificándose en proporción a la obra ejecutada.
 - Mecanismo de Recuperación y Resiliencia: para contrarrestar el impacto de la pandemia sobre la inversión y la actividad económica. Estos nuevos mecanismos proporcionarán a España transferencias y créditos en el periodo **2021-2026**, que se unirán al resto de instrumentos previstos en el Marco Financiero Plurianual para impulsar inversiones y reformas en los ámbitos prioritarios a nivel europeo (partida incluida en Convenio AGE/ADIF).
- **Fondos comunitarios** para desarrollo y mejora de las infraestructuras ferroviarias. En este sentido, existen diferentes instrumentos de financiación a nivel comunitario que previsiblemente contribuirán a sufragar actuaciones en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en el periodo 2022 - 2026 con base en los criterios que se establezcan en las convocatorias correspondientes:
 - **Mecanismo “Conectar Europa” (fondos CEF)**, mediante el cual se podrán financiar actuaciones a realizar principalmente dentro de los Corredores Atlántico y Mediterráneo de la Red Básica.
 - **Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (fondos EIE)**:
 - **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (fondos FEDER)**, Debido a la condición de Estado periférico de la UE, se considera desde Europa como prioritaria la inversión que se destine al desarrollo de una RTE-T sostenible, resiliente al cambio climático, inteligente, segura e intermodal y en particular la que tenga por objeto:
 - La finalización de los corredores ferroviarios de la red básica.
 - Los enlaces transfronterizos.
 - La conectividad ferroviaria con los nodos logísticos y los puertos.

En línea con lo expresado, se priorizan la programación las inversiones en los corredores ferroviarios de la RTE-T para impulsar el transporte ferroviario, en particular, el de mercancías, con actuaciones para la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias y actuaciones de reconstrucción y modernización de líneas existentes en los corredores ferroviarios RTE-T (Corredor Mediterráneo y Corredor Atlántico) en regiones menos desarrolladas y regiones en transición.
- **Compensación del IVA** de las inversiones en infraestructura ferroviaria. Las inversiones que se recogen en los PGE incluyen el IVA, si bien en la contabilidad de financiación se recogen los datos sin IVA. Para tener en cuenta esto, se consideran estos importes por IVA, que no se desembolsan, como mayor dotación para inversiones.

- Otras fuentes**, tales como el Fondo de Contingencia, el Convenio de SEITTSA para la red ferroviaria de Cataluña, Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (que contribuirá a la financiación de actuaciones ferroviarias que se consideren relevantes para alguna Autoridad Portuaria fuera del recinto portuario, tales como conexiones o accesos ferroviarios), o el resto de los convenios.

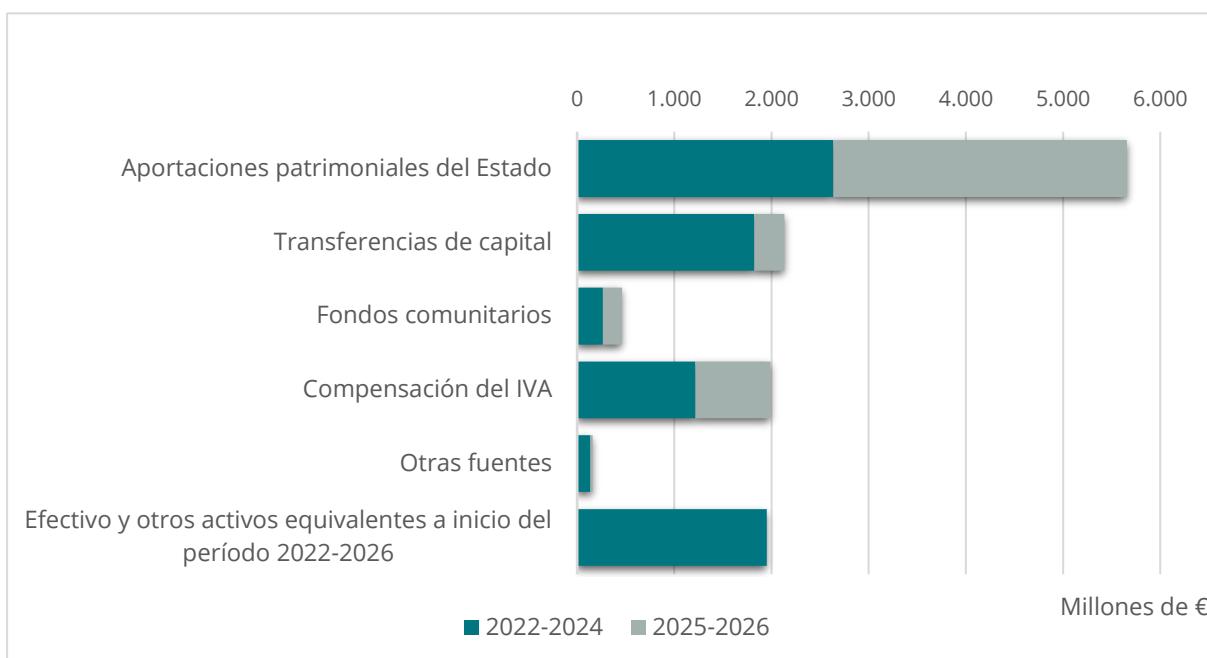
Además, tras el total de la financiación obtenida a través de todos los mecanismos de financiación mencionados, se tiene en cuenta el efectivo y otros activos líquidos equivalentes al inicio del periodo considerado 2022-2026 y las cantidades consignadas en Tesoro pendientes de recibir al inicio del mismo periodo, con el fin de obtener el importe total disponible para ADIF.

La financiación prevista de las actuaciones en la red de titularidad de **ADIF** para el **periodo 2022 - 2026** alcanza la cifra de **12.353,4 millones de euros**, distribuidas entre las anteriores fuentes de financiación como se muestra en la tabla y la figura siguientes:

Tabla 2. Financiación prevista de las actuaciones sobre la red de titularidad de ADIF en el periodo 2022 - 2026

	Financiación de las inversiones (millones de €)		
	2022-2024	2025-2026	Total 2022 - 2026
Aportaciones patrimoniales de Estado	2.636,6	3.019,4	5.656,0
Transferencias de capital	1.824,1	309,4	2.133,5
Fondos comunitarios	265,8	197,2	463,0
Compensación del IVA	1.216,8	772,9	1.989,7
Otras fuentes	135,2	23,3	158,5
TOTAL FINANCIACIÓN	6.078,5	4.322,2	10.400,7
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes a inicio del periodo 2022-2026	1.952,6	0,00	1.952,6
TOTAL DISPONIBLE	8.031,2	4.322,2	12.353,4

Figura 15. Financiación prevista de las actuaciones sobre la red de titularidad de ADIF en el periodo 2022-2026



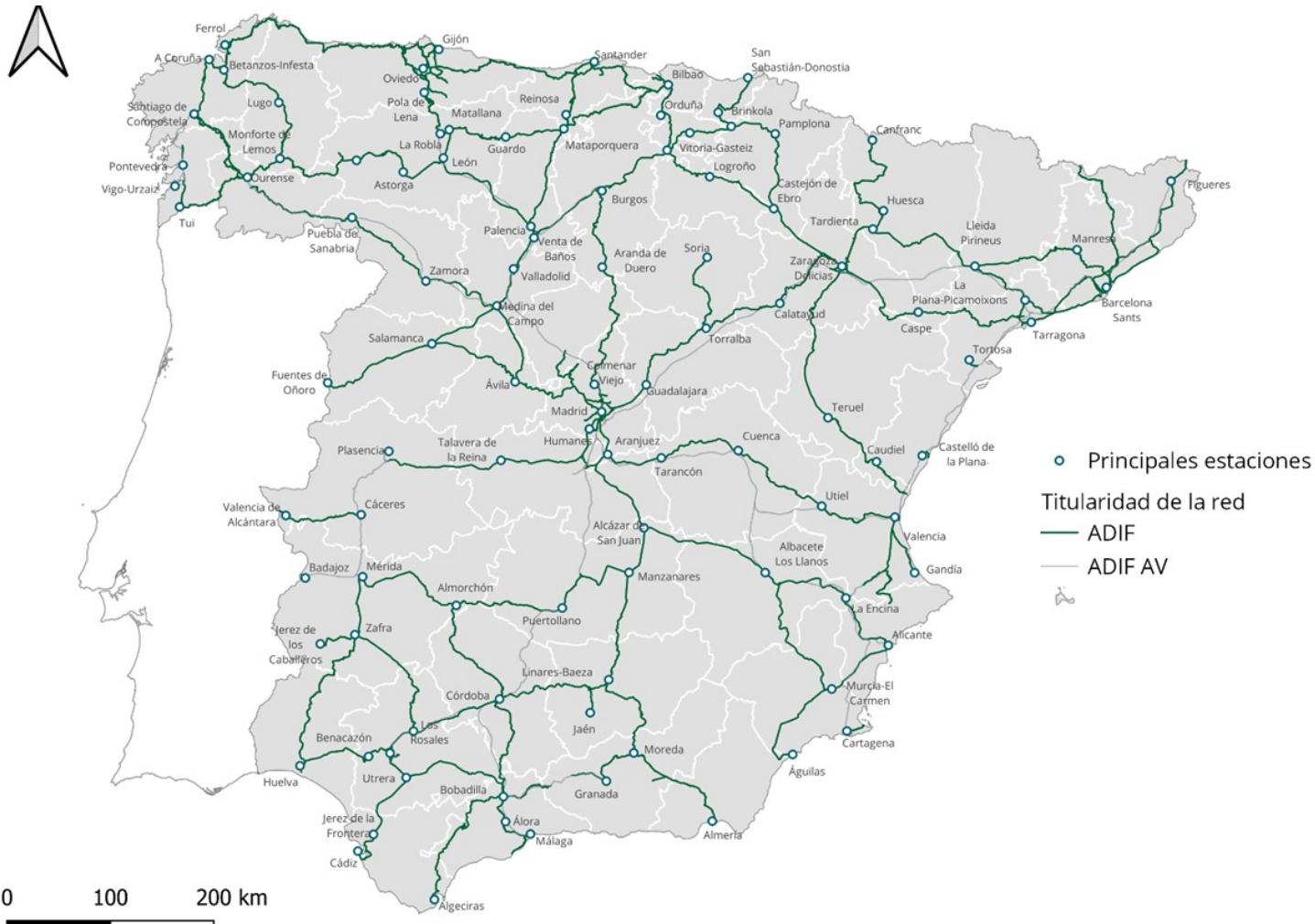
6. Plan de inversiones

Seguidamente, se muestra el mapa de la red de titularidad ADIF que engloba el ámbito del presente Programa de Actividad del cual se va a realizar el análisis de inversiones. Este mapa no incluye líneas de titularidad de otros administradores de infraestructura.





Figura 16. Ámbito de la red ferroviaria de titularidad ADIF objeto del presente Programa de Actividad



NOTA: El Tribunal Supremo ha suspendido de forma cautelar la ejecución del acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 21 de febrero por el que se clausura el tramo ferroviario entre Tarancón (Cuenca) y Utiel (València) en la línea Aranjuez (Madrid)-València Fuente de San Luis.

Las **inversiones previstas** en la red ferroviaria de titularidad de ADIF para el **periodo 2022 - 2026**, alcanzan la cifra de **12.108,10 millones de euros (IVA incluido)**

Las cifras de inversión recogidas en este documento corresponden a los PGE de ADIF 2023, excepto el importe de 2022, el cual se ha actualizado con los datos reales de cierre del año.

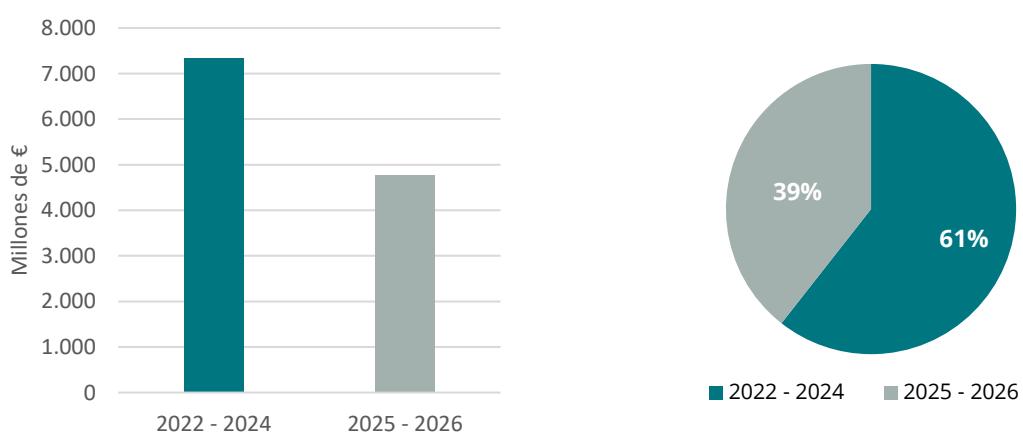
Las fechas que se muestran, están ligadas a la inversión de las actuaciones propuestas y se aproximan al fin de obra de estas inversiones, no a la puesta en servicio de las mismas, que se puede demorar en el tiempo.

Se trata de una previsión de **finalización de las actuaciones** por parte de ADIF. **No son fechas de puesta en servicio**, ya que las mismas no dependen directamente de la planificación interna del Administrador, sino que existen otros actores implicados con competencias. Es por ello, que la fecha para la puesta a disposición de la infraestructura a los operadores y el comienzo de las circulaciones comerciales podría ser posterior a la que se refleja en este documento.

Tabla 3. Inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en el periodo 2022 - 2026

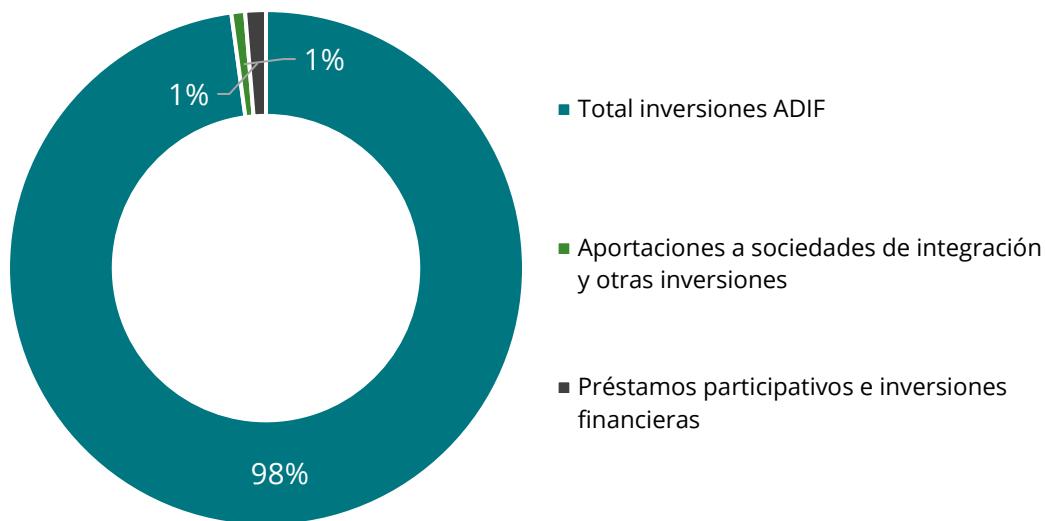
	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Total inversiones ADIF	7.198,97	4.648,18	11.847,16
Aportaciones a sociedades de integración y otras inversiones	103,80	0,00	103,80
Préstamos participativos e inversiones financieras	33,43	123,71	157,14
TOTAL EFECTIVO ACTIVIDADES INVERSIÓN	7.336,21	4.771,89	12.108,10

Figura 17. Inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en el periodo 2022 - 2026



El 98% del total de las inversiones están recogidas en PGE en el periodo considerado, según los datos que aparecen recogidos en la figura que sigue:

Figura 18. Porcentaje en inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en el periodo 2022 – 2026



Las inversiones expuestas en el Programa se dividen en la siguiente **clasificación**, de acuerdo con la estructura de las inversiones establecida en PGE, con el fin de dotar de un mayor detalle a las inversiones previstas:

- Inversiones ADIF.
 - Corredores de la red (8 corredores territoriales).
 - Planes de cercanías (9 ámbitos de cercanías).
 - Otras actuaciones en estaciones: son actuaciones que no están incluidas en corredores o planes de cercanías al no estar clasificadas en un ámbito territorial concreto. Incluye actuaciones generales de estaciones de viajeros y protección de pasos entre andenes.
 - Otras actuaciones en mercancías: son actuaciones que no están incluidas en corredores de la red al no estar clasificadas en un ámbito territorial concreto. Incluye actuaciones generales en terminales de mercancías, del fondo de accesibilidad terrestre portuario y otras actuaciones no incluidas en las anteriores.

En el caso de las mercancías las inversiones previstas, tanto en este apartado como en corredores, están relacionados con las acciones y medidas impulsadas por la Iniciativa Mercancías 30 del MITRAMS.

- Pasos a nivel.
- Reposición y mejora de activos.
- Otras actuaciones.
- Aportaciones a sociedades de integración y otras inversiones
- Préstamos participativos e inversiones financieras.

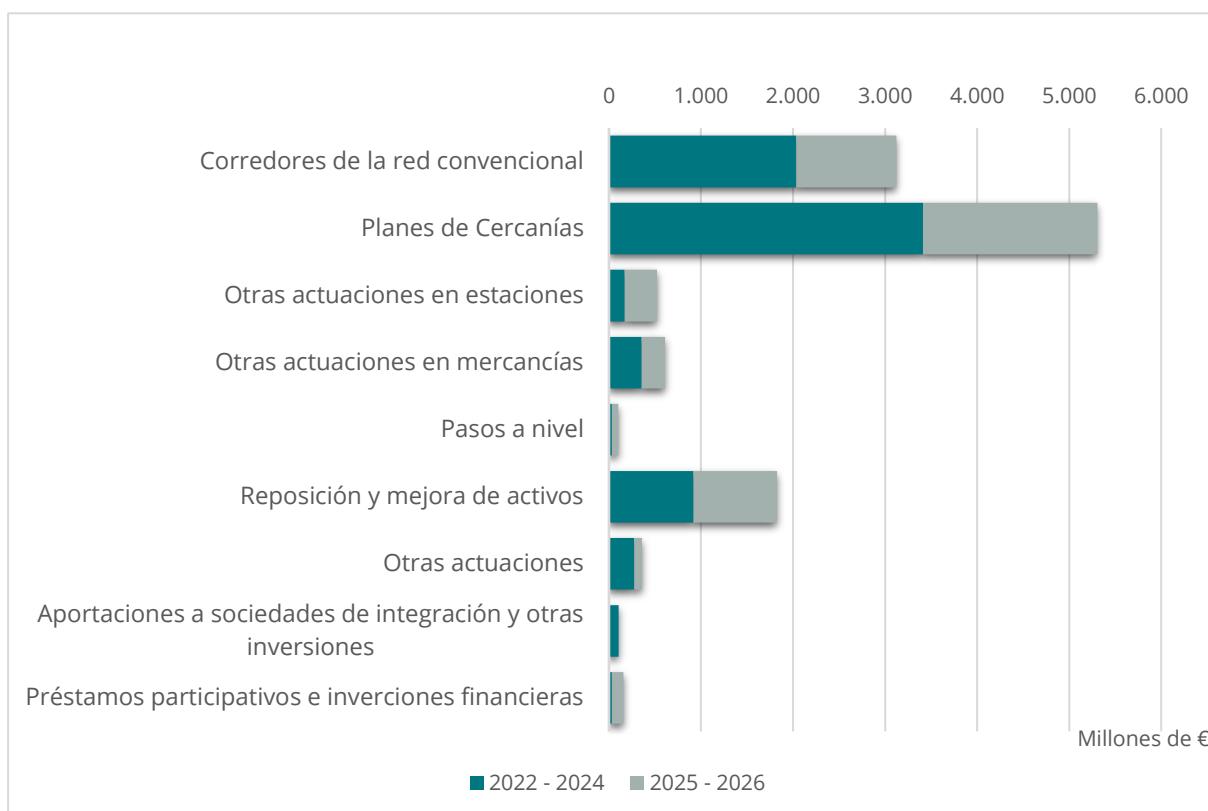
Las actuaciones de reposición y mejora de activos se refieren a aquellas incluidas en diferentes planes transversales, ya sean planes directores o pertenecientes a algún subsistema de infraestructura, vía, electrificación, instalaciones de seguridad o telecomunicaciones, que se describen más adelante.

A continuación, se muestra la distribución de las inversiones previstas en la red de ADIF para el **quinquenio 2022-2026** según la clasificación anterior:

Tabla 4. Inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en función de la clasificación de las actuaciones en el periodo 2022 – 2026

		Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
		2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Inversiones ADIF	Corredores de la red	2.034,98	1.087,98	3.122,96
	Planes de cercanías	3.410,32	1.895,72	5.306,04
	Otras actuaciones en estaciones	172,11	350,47	522,58
	Otras actuaciones en mercancías	356,03	254,65	610,68
	Pasos a nivel	30,86	68,99	99,85
	Reposición y mejora de activos	918,96	907,29	1.826,26
	Otras actuaciones	275,72	83,08	358,79
Aportaciones a sociedades de integración y otras inversiones		103,80	0,00	103,80
Préstamos participativos e inversiones financieras		33,43	123,71	157,14
Total inversiones ADIF		7.336,21	4.771,89	12.108,10

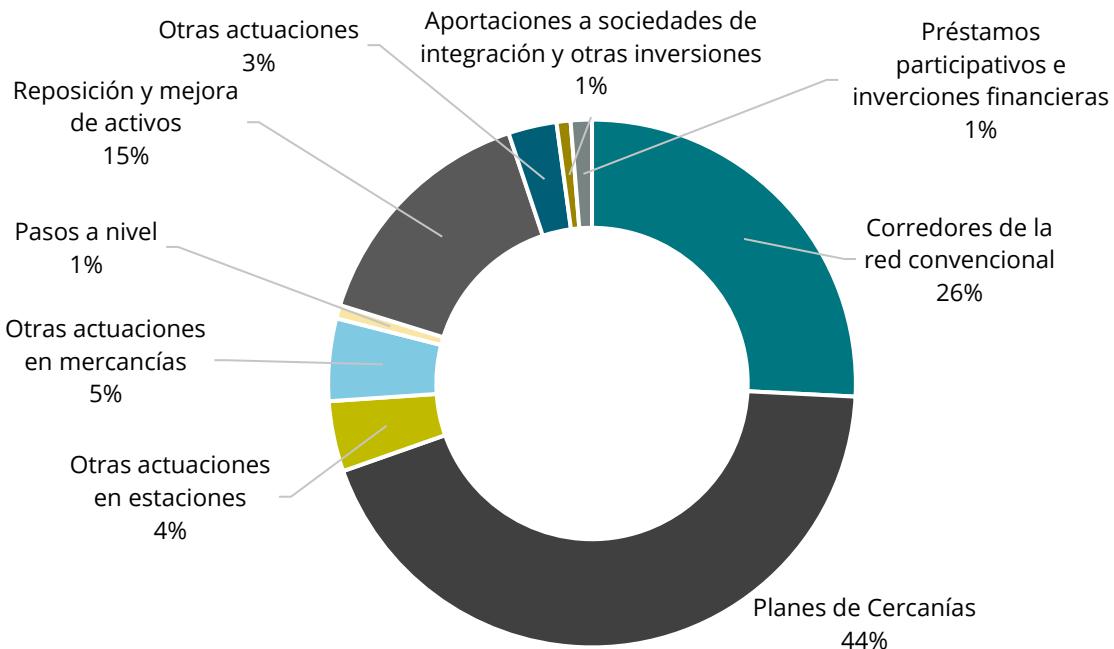
Figura 19. Inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en función de la clasificación de las actuaciones en el periodo 2022 – 2026



Como se ha mencionado anteriormente, tanto en "Otras actuaciones de estaciones", como en "Otras actuaciones en mercancías" solo se incluyen actuaciones que no están incluidas en corredores de la red o planes de cercanías al no estar clasificadas en un ámbito territorial concreto.

El 44% de la inversión total está destinada a los Planes de Cercanías, como se muestra en la figura que sigue:

Figura 20. Porcentaje de las inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en función de la clasificación de las actuaciones en el periodo 2022 - 2026

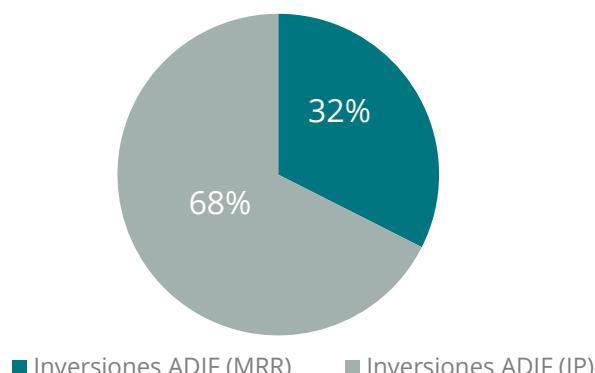


Seguidamente, se muestra la distribución de las inversiones previstas en la red de ADIF, distinguiendo la inversión prevista por los fondos MRR y la inversión propia (IP):

Tabla 5. Inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF y reparto entre fondos MRR e inversiones propias (IP)

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Inversiones ADIF (MRR)	2.443,44	1.401,35	3.844,79
Inversiones ADIF (IP)	4.755,53	3.246,83	8.002,36
TOTAL INVERSIÓN ADIF	7.198,97	4.648,18	11.847,16

Figura 21. Porcentaje de las inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF con fondos MRR e inversiones propias (IP)



6.1. Corredores de la red

Con objeto de realizar una mejor organización de las inversiones por corredores de la red de titularidad de ADIF, se ha diseñado un mapa de red en el que se definen los distintos ámbitos en los que se agrupan las inversiones. Esta distribución se ha hecho teniendo en cuenta y asemejando los ámbitos territoriales a los corredores de Alta Velocidad ya definidos en los PGE de ADIF AV.

Este mapa, como antes se indicaba, no incluye los ámbitos de cercanías y líneas cuya titularidad corresponde a otros administradores de infraestructuras.

- **8 corredores de red**

- Corredor Noroeste.
- Corredor Norte.
- Corredor Cantábrico – Mediterráneo.
- Corredor Madrid – Barcelona.
- Corredor Costero Mediterráneo.
- Corredor Levante.
- Corredor Andalucía.
- Corredor Extremadura.

La peculiar forma del corredor Costero Mediterráneo se debe a que gran parte de este corredor pertenece a la red de titularidad de ADIF AV y parte son redes de cercanías.

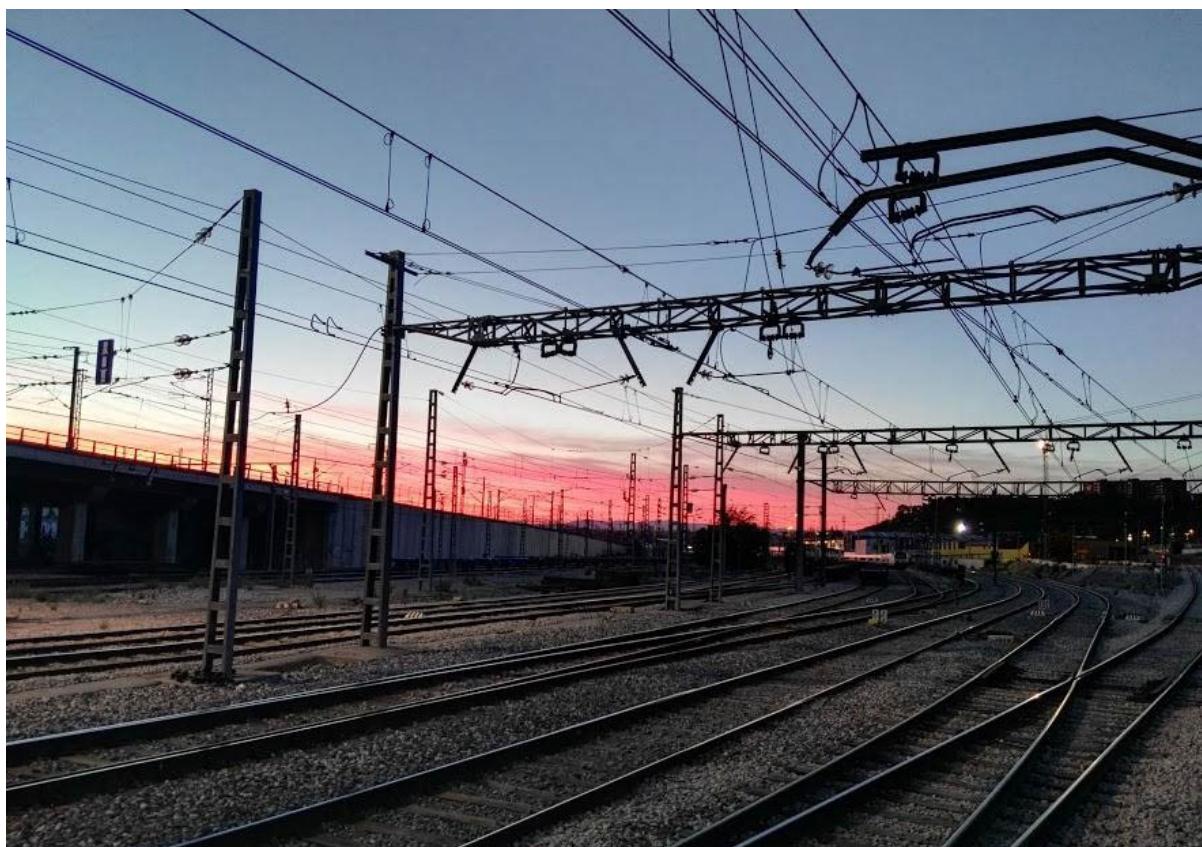
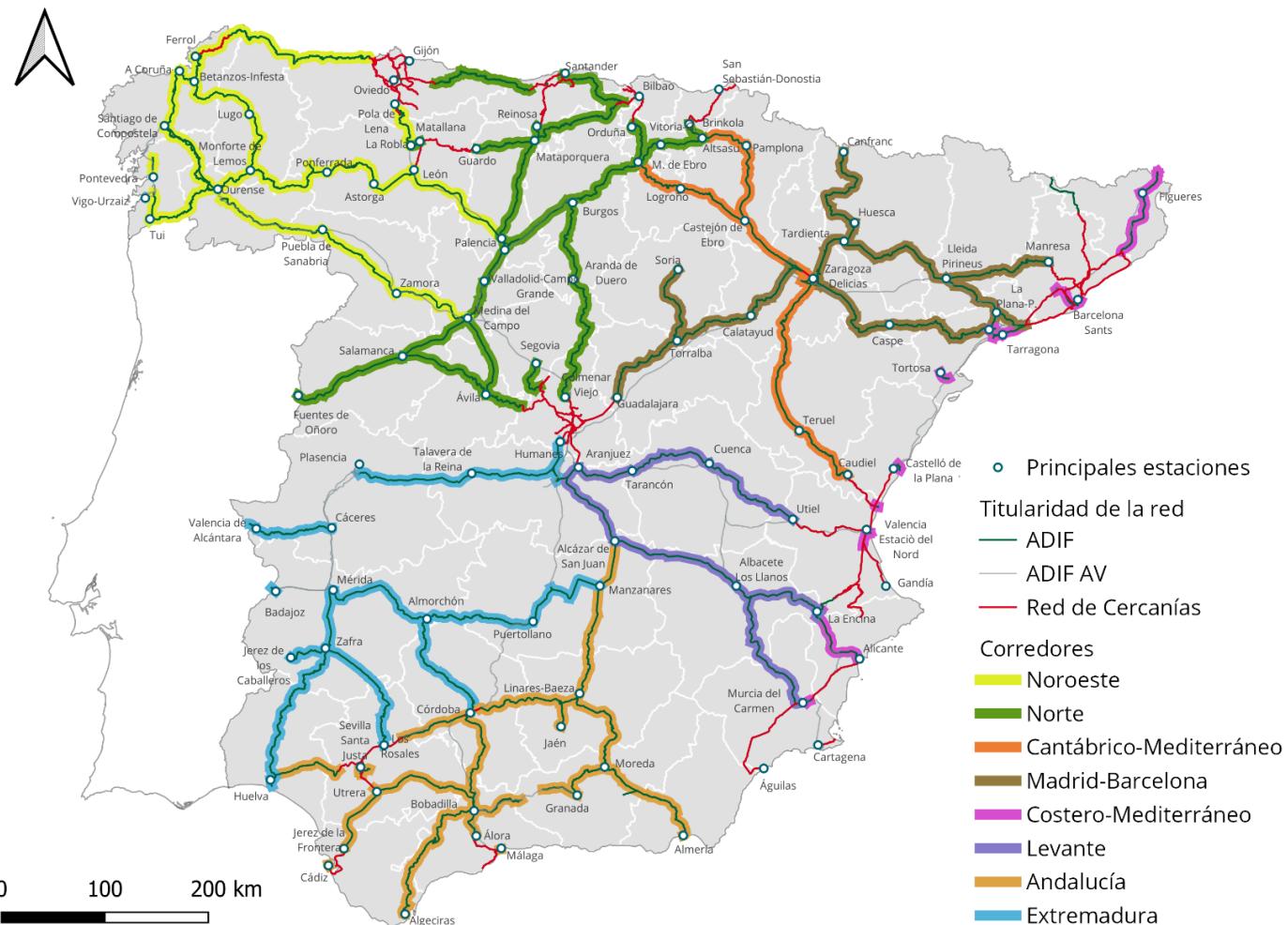


Figura 22. Corredores considerados en la red ferroviaria de titularidad de ADIF



La inversión prevista para el **quinquenio 2022 - 2026** en este ámbito de la red titularidad de ADIF alcanza la cifra de **3.122,96 millones de euros (26%)**, distribuida entre los distintos corredores tal como se desglosa en la siguiente tabla:

Tabla 6. Inversiones previstas en los distintos corredores de la red ferroviaria de titularidad de ADIF (2022 - 2026)

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Corredor Noroeste	661,43	242,29	903,72
Corredor Norte	97,07	71,43	168,50
Corredor Cantábrico - Mediterráneo	189,19	138,28	327,47
Corredor Madrid - Barcelona	216,51	70,69	287,21
Corredor Costero Mediterráneo	317,67	307,48	625,16
Corredor Andalucía	247,88	66,29	314,18
Corredor Extremadura	282,97	189,45	472,42
Resto de corredores	22,26	2,05	24,31
Total inversiones en corredores	2.034,98	1.087,98	3.122,96

En la partida de inversión "Resto de corredores" se contabilizan inversiones que no son imputables a un corredor en concreto, tal como partidas de gobernanza o circulación y regulación del tráfico, que aplican a toda la red en su conjunto.

Cabe mencionar que en el Corredor Levante no se contempla inversión prevista en el periodo 2022-2026 ya que no se prevén grandes actuaciones, pero sí hay actuaciones previstas incluidas en distintos planes transversales del ámbito que quedan recogidas en otros capítulos como "Reposición y mejora de activos" y "Otras actuaciones".

Los resultados anteriores se muestran de forma gráfica en las figuras que siguen:

Figura 23. Inversiones previstas en corredores de la red en el periodo 2022 - 2026

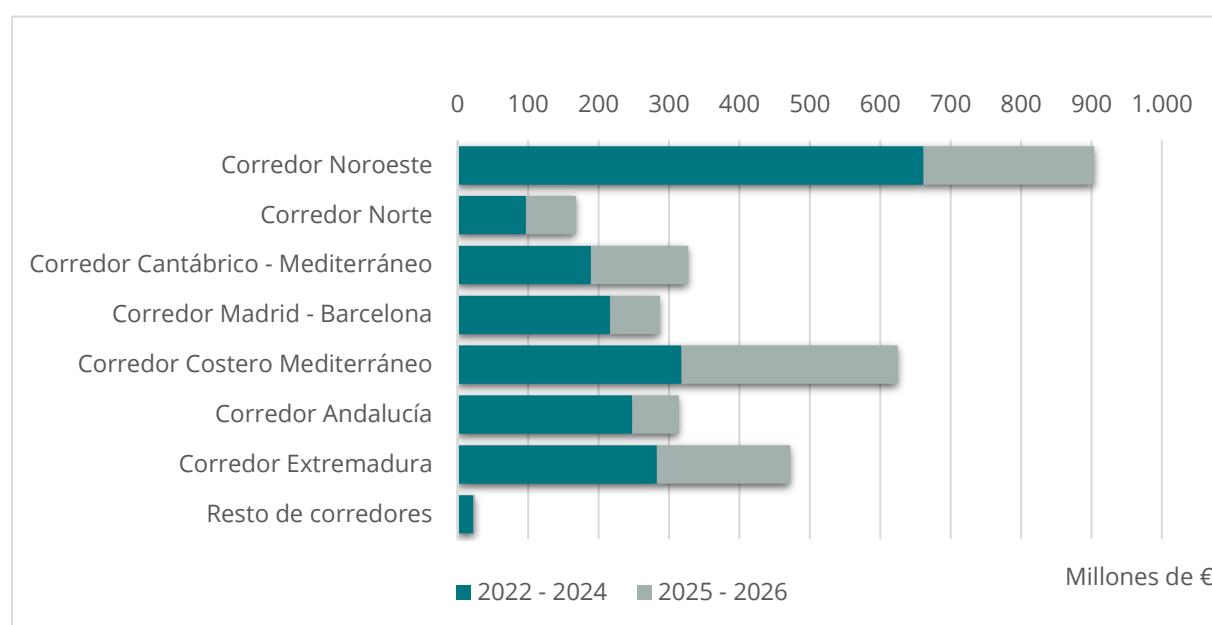
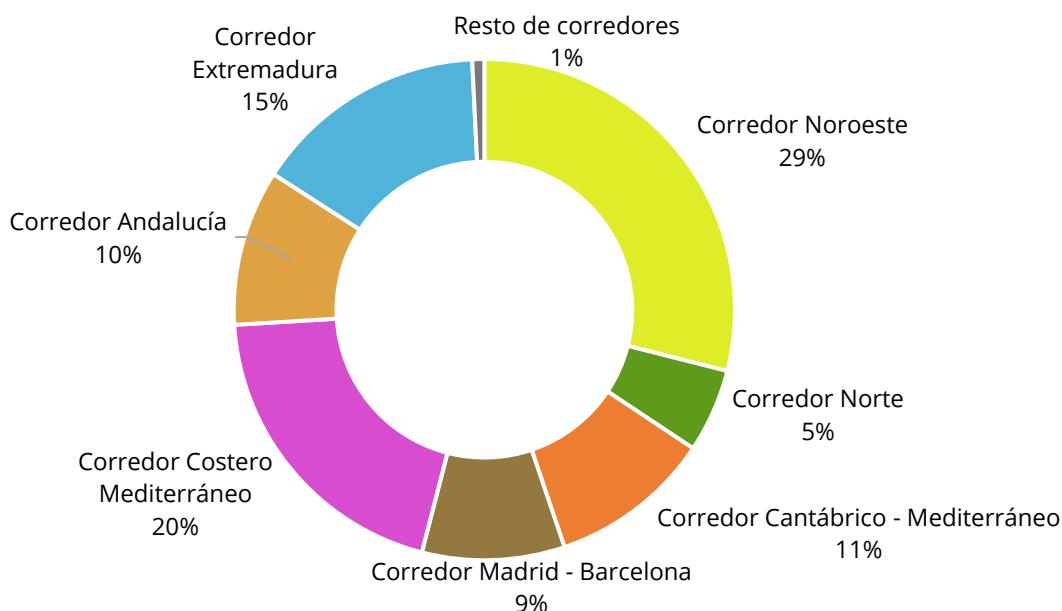


Figura 24. Porcentaje de inversiones previstas en corredores de la red en el periodo 2022 - 2026

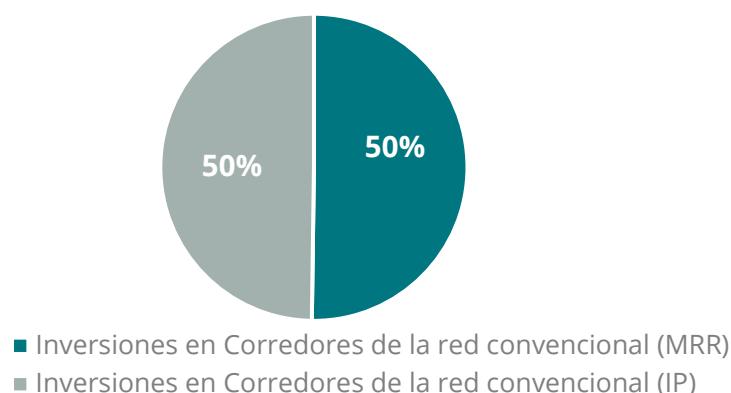


Seguidamente, se muestra la distribución de las inversiones previstas en la red de ADIF incluidas en PGE, distinguiendo la inversión prevista por los fondos MRR y la inversión propia (IP).

Tabla 7. Inversiones previstas en los corredores de la red de ADIF incluidas en PGE y reparto entre fondos MRR e inversiones propias (IP)

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Inversiones en Corredores de la red (MRR)	1.045,72	515,87	1.561,59
Inversiones en Corredores de la red (IP)	989,26	572,11	1.561,38
TOTAL INVERSIÓN EN CORREDORES DE RED	2.034,98	1.087,98	3.122,96

Figura 25. Porcentaje de las inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en corredores de red con fondos MRR e inversiones propias (IP)



En el Anexo II de este documento se describen en detalle las inversiones asociadas a los distintos corredores en los que se ha dividido la red ferroviaria de titularidad de ADIF, identificando aquellas actuaciones que modifican los **parámetros técnicos básicos de operación** (ver siguiente párrafo) de la misma, reflejados en la Declaración sobre la Red. Dentro de los parámetros técnicos básicos

de operación no se incluye la carga por eje, puesto que actualmente la práctica totalidad de la red administrada por ADIF se encuentra dentro de la categoría D4, que permite el paso de trenes de masa por eje de 22 Tn, por lo que no hay actuaciones que vayan en este sentido de mejora, contrariamente a lo que ocurre en otros países de nuestro entorno en donde este tipo de soporte en plataformas es menos común.

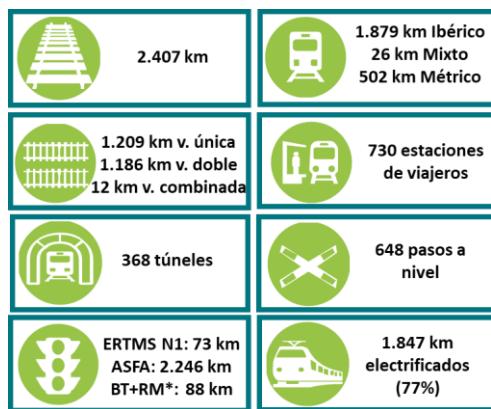
En este documento, cuando se habla de “**parámetros técnicos básicos de operación**” se refiere a aquellos que, al ser modificados por actuaciones descritas en este Programa, permiten u obligan a las empresas ferroviarias operar con distinto material rodante al empleado actualmente.

6.2. Planes de Cercanías

En este capítulo se muestran las características e inversiones de cada uno de **los núcleos de cercanías que corresponden con los definidos en la Declaración sobre la Red de ADIF de 2024**.

La red de titularidad ADIF donde se desarrollan los servicios de cercanías que engloba el presente Programa de Actividad tiene las siguientes características:

Figura 26. Características de la red de Cercanías¹



Fuente: IDEADIF y CIRTRA

Esta red, que cuenta con unos 437 millones de viajeros anuales, se ha distribuido entre los siguientes ámbitos para realizar el análisis de inversiones.

- **9 ámbitos de Cercanías**

- Cercanías Andalucía (Núcleos de Cádiz, Málaga y Sevilla).
- Cercanías Asturias.
- Cercanías Cantabria.
- Cercanías Cataluña (Rodalies).
- Cercanías León.
- Cercanías Madrid.
- Cercanías Murcia.
- Cercanías País Vasco (Núcleos de Bilbao y San Sebastián).
- Cercanías Valencia.

Los núcleos de Asturias, Cantabria, Cataluña, Madrid y Valencia cuentan con un Plan de Cercanías aprobado.

¹ * Se indican como RM los tramos que, por tener un uso esporádico o restringido, carecen de sistemas de bloqueo y en los cuales se garantiza la circulación segura mediante procedimientos reglamentarios similares a los aplicados en las maniobras.

En la siguiente tabla se muestran las características de cada uno de los **núcleos de Cercanías**. Los viajeros anuales corresponden al año 2019, ya que los datos disponibles de los años posteriores están afectados por la pandemia del COVID-19.

Figura 27. Características de cada núcleo de Cercanías²

ANDALUCÍA	CÁDIZ		2,8 M viajeros anuales*		2 líneas operativas		14 estaciones	
	MÁLAGA		11,8 M viajeros anuales*		2 líneas operativas		23 estaciones	
	SEVILLA		7,7 M viajeros anuales*		5 líneas operativas		32 estaciones	
	ASTURIAS		4,7 M viajeros anuales*		8 líneas operativas		147 estaciones	
	CANTABRIA		0,7 M viajeros anuales*		3 líneas operativas		61 estaciones	
PAÍS VASCO	BARCELONA		119,3 M viajeros anuales*		8 líneas operativas		118 estaciones	
	LEÓN		Sin datos		1 línea operativa		38 estaciones	
	MADRID		253,6 M viajeros anuales*		9 líneas operativas		95 estaciones	
	MURCIA		3,5 M viajeros anuales*		4 líneas operativas		39 estaciones	
	BILBAO		10,6 M viajeros anuales*		3 líneas operativas		61 estaciones	
	SAN SEBASTIÁN		5,8 M viajeros anuales*		1 línea operativa		29 estaciones	
	VALENCIA		16,2 M viajeros anuales*		5 líneas operativas		73 estaciones	
	TODAS LAS CERCANÍAS		437 M viajeros anuales*		51 líneas operativas		730 estaciones	

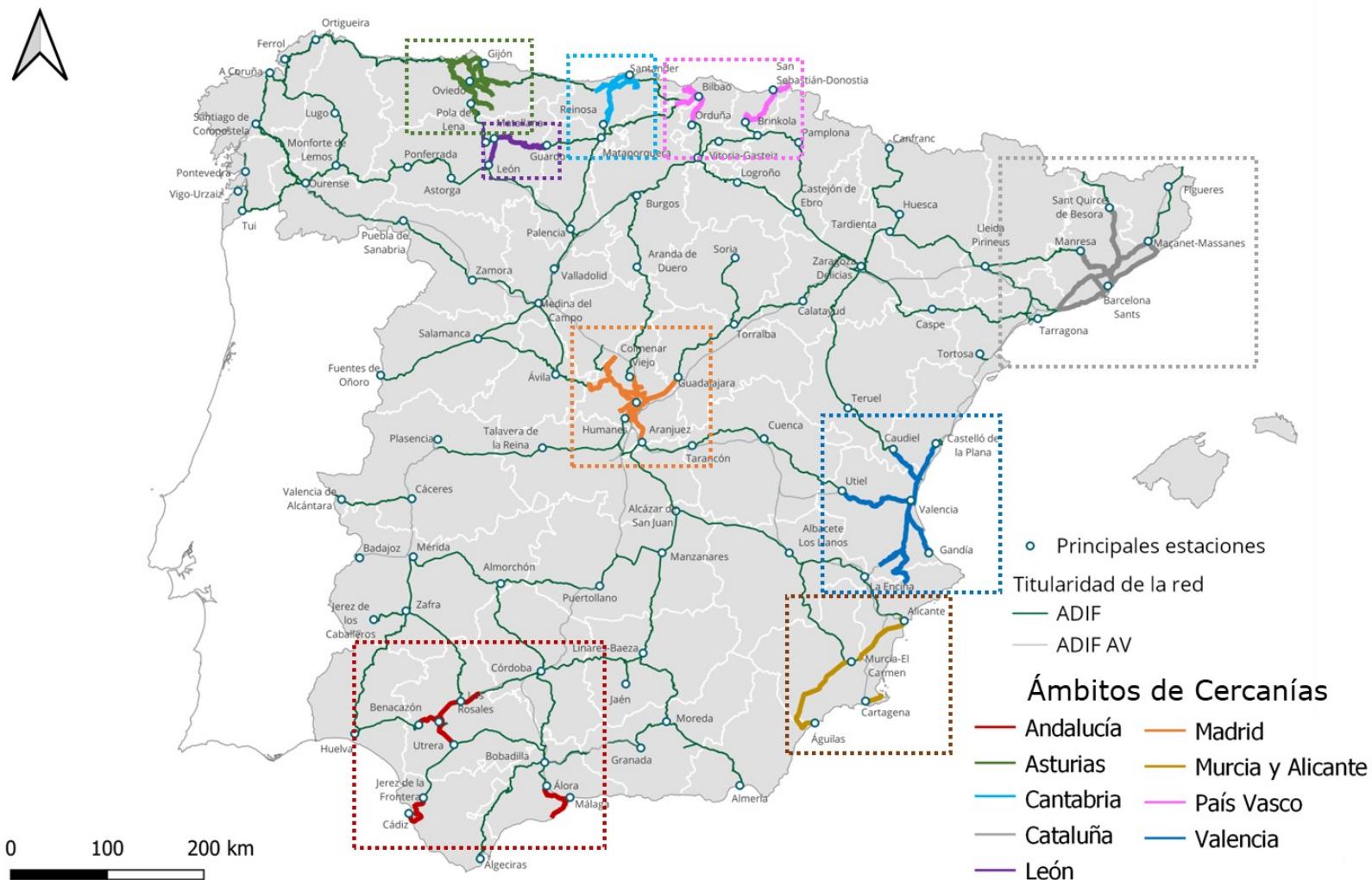
Fuente: OFE 2021 (datos de 2019)

² * Viajeros anuales de 2019 en líneas de ancho ibérico

Más adelante, se muestra el mapa con los diferentes ámbitos establecidos para definir los núcleos de cercanías y realizar el análisis de inversiones. Estos ámbitos son los definidos en la Declaración sobre la Red. El siguiente mapa no incluye la red de los corredores de red y líneas de titularidad de otros administradores de infraestructura.



Figura 28. Ámbitos de Cercanías



Las actuaciones recogidas en los distintos planes de Cercanías para el **periodo 2022 - 2026** alcanzan el valor de **5.306,04 millones de euros**, siendo con un **44%**, la de mayor cuantía de todas las categorías en que se han clasificado el Plan de Inversiones del Programa de Actividad de ADIF.

La distribución de las inversiones en los distintos planes de Cercanías se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 8. Inversiones previstas en planes de Cercanías en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Cercanías Andalucía	163,16	40,87	204,03
Cercanías Asturias	355,07	226,53	581,60
Cercanías Cantabria	259,34	182,71	442,05
Cercanías Cataluña	1.450,35	507,89	1.958,25
Cercanías León	17,13	0,00	17,13
Cercanías Madrid	456,50	419,53	876,03
Cercanías Murcia	1,78	30,98	32,76
Cercanías País Vasco	93,63	83,34	176,96
Cercanías Valencia	548,00	372,36	920,35
Resto actuaciones Cercanías	65,35	31,52	96,87
Total inversiones en planes de Cercanías	3.410,32	1.895,72	5.306,04

En la partida de inversión "Resto actuaciones Cercanías" se contabilizan inversiones que no son imputables a un núcleo de cercanías en concreto, tal como partidas de gobernanza, accesibilidad a estaciones o red de ancho métrico, que aplican a toda la red de cercanías en su conjunto o parte de ella.

Los resultados anteriores se muestran de forma gráfica en las figuras que siguen:

Figura 29. Inversiones previstas en Planes de Cercanías en el periodo 2022-2026

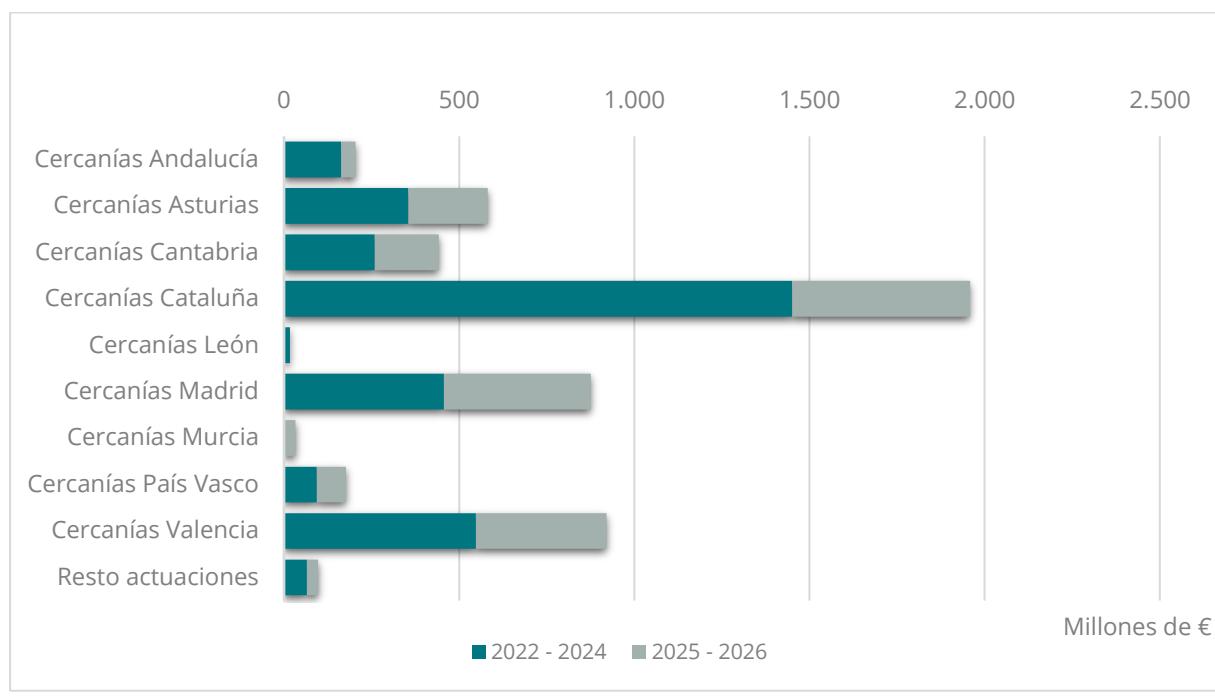
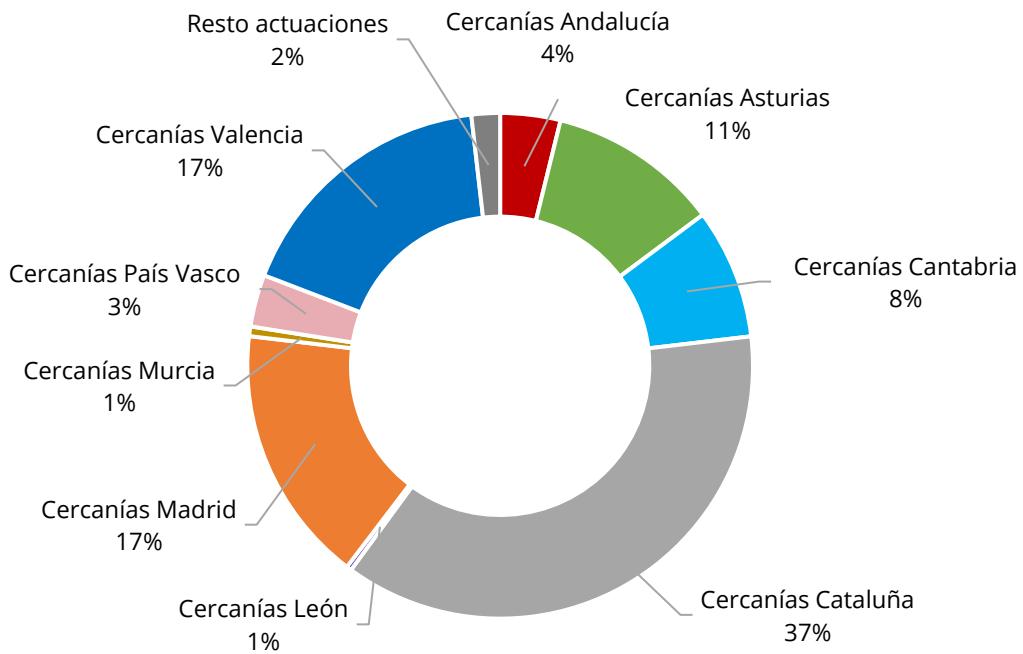


Figura 30. Porcentaje en inversiones previstas en planes de Cercanías en el periodo 2022 – 2026

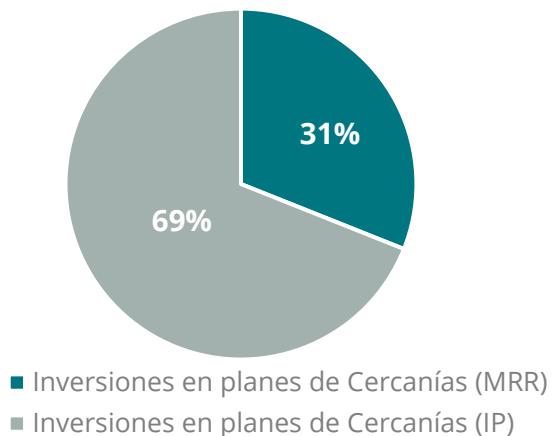


Seguidamente, se muestra la distribución de las inversiones previstas en planes de Cercanías incluidas en PGE, distinguiendo la inversión prevista por los fondos MRR y la inversión propia (IP).

Tabla 9. Inversiones previstas en planes de Cercanías de ADIF incluidas en PGE y reparto entre fondos MRR e inversiones propias (IP)

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Inversiones en planes de Cercanías (MRR)	1.001,79	645,09	1.646,88
Inversiones en planes de Cercanías (IP)	2.408,53	1.250,63	3.659,16
TOTAL INVERSIÓN EN PLANES DE CERCANÍAS	3.410,32	1.895,72	5.306,04

Figura 31. Porcentaje de las inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en planes de Cercanías con fondos MRR e inversiones propias (IP)



6.3.Otras actuaciones en estaciones

En la siguiente tabla, se muestra el número de estaciones de viajeros por ámbito consideradas en el presente Programa de Actividad, repartidas entre los diferentes ámbitos de corredores y cercanías.

Tabla 10. Número total de estaciones de viajeros³

ÁMBITO		Nº ESTACIONES DE VIAJEROS	
Corredores de red 	Noroeste	191	
	Atlántico	162	
	Cantábrico - Mediterráneo	54	
	Madrid - Barcelona	114	
	Costero Mediterráneo	33	
	Levante	38	
	Andalucía	67	
	Extremadura	54	
Cercanías 	Andalucía	Cádiz	14
		Málaga	23
		Sevilla	32
	Asturias		147
	Cantabria		61
	Cataluña		118
	León		38
	Madrid		95
	Murcia		39
	País Vasco	Bilbao	61
		San Sebastián	29
	Valencia		73

Además de las estaciones de la tabla anterior, existen 38 estaciones más que son titularidad de ADIF que sin embargo se encuentran situadas en corredores del Administrador ADIF AV, por lo que están también contabilizadas dentro de este Programa de Actividad.

Para clasificar las **actuaciones en estaciones** se han distinguido las siguientes categorías:

- **Estaciones de Viajeros** de la red.
- **Protección de pasos entre andenes** en estaciones.

³ Las estaciones que comparten dos ámbitos se han agregado en ambos, por lo que no se pueden sumar directamente el número de estaciones por ámbitos para obtener el número total de estaciones existentes.

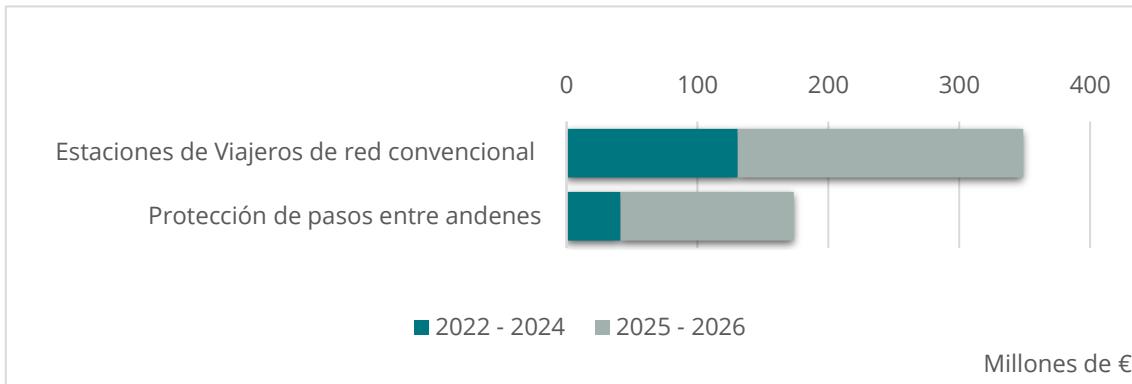


Las cifras de **inversión** total en estaciones de titularidad de ADIF se muestran en la tabla y el gráfico siguientes, alcanzando el valor de **522,58 millones de euros** (4%) en el periodo **2022 - 2026**.

Tabla 11. Inversiones previstas en estaciones de titularidad de ADIF en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Estaciones de Viajeros de red	130,88	218,00	348,88
Protección de pasos entre andenes	41,23	132,46	173,70
Total inversiones en estaciones	172,11	350,47	522,58

Figura 32. Inversiones previstas en estaciones de titularidad de ADIF en el periodo 2022 - 2026

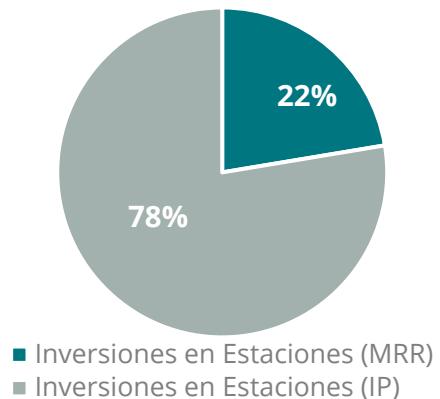


La distribución de las inversiones previstas en Estaciones incluidas en PGE, distinguiendo la inversión prevista por los fondos MRR y la inversión propia (IP) es la siguiente:

Tabla 12. Inversiones previstas en Estaciones de ADIF incluidas en PGE y reparto entre fondos MRR e inversiones propias (IP)

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Inversiones en Estaciones (MRR)	66,52	50,42	116,94
Inversiones en Estaciones (IP)	105,59	300,05	405,64
TOTAL INVERSIÓN EN ESTACIONES	172,11	350,47	522,58

Figura 33. Porcentaje de las inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en Estaciones con fondos MRR e inversiones propias (IP)



6.4. Otras actuaciones en mercancías

Dentro de las **inversiones previstas en mercancías** se incluyen las siguientes actuaciones:

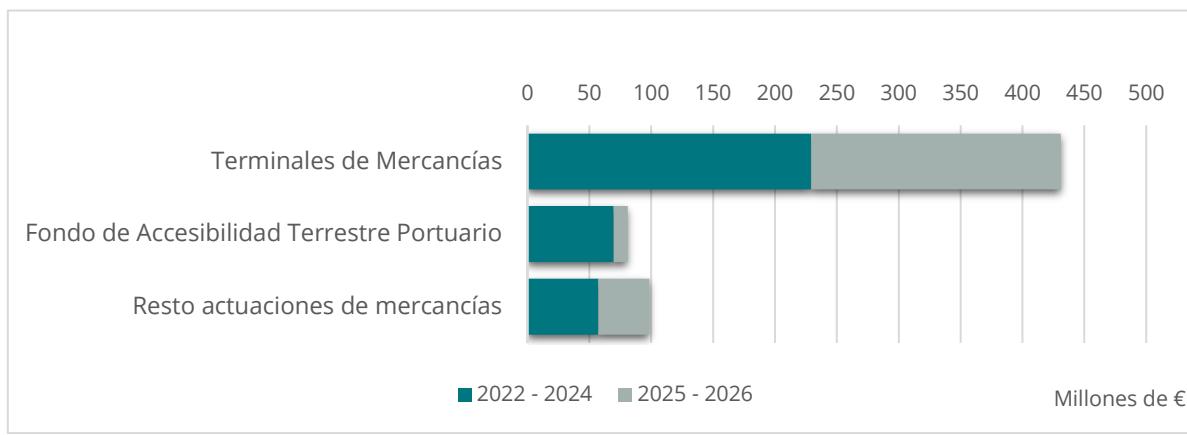
- Actuaciones en nodos logísticos y en **terminales intermodales**.
- Actuaciones en mercancías que han recibido financiación del **Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuario**.
- Resto de actuaciones en mercancías, incluyendo actuaciones relacionadas con **Autopistas Ferroviarias** y otras.

En la tabla y el gráfico siguientes se muestra el volumen de inversiones en actuaciones en mercancías en función de las distintas partidas y horizontes temporales considerados, alcanzando la cifra de **610,68 millones de euros (5%) en el quinquenio 2022 - 2026**.

Tabla 13. Inversiones previstas en actuaciones relativas a mercancías en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Terminales de Mercancías	229,15	201,94	431,09
Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuario	69,73	11,29	81,01
Resto actuaciones de mercancías	57,15	41,42	98,58
Total inversiones en Mercancías	356,03	254,65	610,68

Figura 34. Inversiones previstas en actuaciones relativas a mercancías en el periodo 2022 – 2026

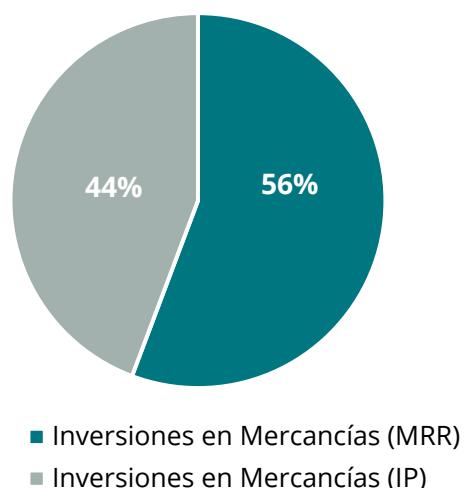


La distribución de las inversiones previstas en Mercancías incluidas en PGE, distinguiendo la inversión prevista por los fondos MRR y la inversión propia (IP), es la siguiente:

Tabla 14. Inversiones previstas en Mercancías de ADIF incluidas en PGE y reparto entre fondos MRR e inversiones propias (IP)

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Inversiones en Mercancías (MRR)	213,63	126,67	340,30
Inversiones en Mercancías (IP)	142,39	127,98	270,38
TOTAL INVERSIÓN EN MERCANCÍAS	356,03	254,65	610,68

Figura 35. Porcentaje de las inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en Mercancías con fondos MRR e inversiones propias (IP)



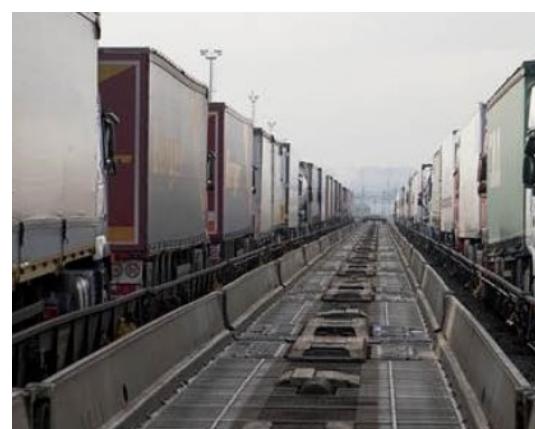
En el Anexo III se describen más en detalle las actuaciones e inversiones en Mercancías para el **periodo 2022 - 2026**.

6.5. Autopistas Ferroviarias

Las **Autopistas Ferroviarias (AF)** son un **sistema de transporte combinado** en el que los vehículos de carretera (camiones completos o semirremolques) son transportados por ferrocarril en servicios lanzadera empleando material rodante y terminales específicamente acondicionadas. Tienen como objetivo aunar las ventajas de economía y seguridad del ferrocarril y de acceso directo hasta el destino del transporte por carretera.

Las características propias de los servicios de AF hacen que este modo colabore directamente con el modo carretera que es el único modo de transporte que puede proporcionar el servicio puerta a puerta. En general, las empresas operadoras de servicios de AF gestionan todo el proceso de transporte desde la llegada del camión/semirremolque a la terminal de origen hasta su salida de la terminal de destino, por lo que abarcan una serie de actividades que sobrepasan la operación puramente ferroviaria.

Uno de los factores limitantes para su implantación es el **tamaño de los camiones**, pues la mayoría de las **infraestructuras ferroviarias no tienen el gálibo suficiente** para permitir el transporte de camiones de las dimensiones autorizadas en la carretera. El tamaño que presenta más interés para ser transportado es el denominado P400 (llamado así porque la altura desde el suelo hasta el techo del camión son 400 cm), aunque también se debe contar con otros dos tipos de semirremolques que, bien sea porque están destinados al transporte de piezas de automoción, o bien por el transporte de otro tipo de mercancías, presentan un interés especial para ser transportados por ferrocarril: son los de cuatro metros y diez centímetros (P410) y los de cuatro metros y veinte centímetros de altura (P420), siendo éste último el gálibo empleado en el diseño de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza.



Dada la importancia de los gálibos como uno de los aspectos más limitante para las AF, la iniciativa **Mercancías 30**, concentra un gran número de medidas de las distintas acciones en este aspecto ya que la definición de **los gálibos es un pilar básico para la implantación de las AF, lo que supone que para su desarrollo sea una actuación prioritaria.**

Así pues, desde este documento se describen las previsiones existentes en la red con relación a la adecuación de gálibos de forma que permitan la operativa de las AF previstas.

En la actualidad se continúa trabajando en la implantación de AF en España, en ancho ibérico y ya se han firmado sendos protocolos de colaboración para la puesta en marcha de las AF en los itinerarios **Puerto de Algeciras-Zaragoza** (en este caso en gálibo AF-4.2 con remolques de hasta 420 cm de altura), **Puerto de Valencia-Madrid, Puerto de Sevilla-Madrid y Puerto de Huelva-Madrid-Zaragoza** con los operadores logísticos interesados. Asimismo, se está colaborando con otros operadores para desarrollar estos servicios en los itinerarios: Madrid-Barcelona, Valencia-Entroncamento (Portugal), Lisboa-Vitoria, Tarragona-Madrid, Córdoba-Vitoria, Sevilla-Barcelona, Madrid-Vitoria, Tarragona-Zaragoza-Vitoria, Tamarite Irún/Portbou, etc., y Valencia-Tarragona-Figueres (ancho estándar).

Estos trabajos se desarrollan con el fin de dar respuesta a las propuestas de la **"Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030"** establecidas en su Eje 6, "Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes", donde, entre sus diversas Líneas de Actuación propone el incremento efectivo del transporte ferroviario de mercancías y, entre las medidas para avanzar en esa Línea de Actuación y alcanzar dichos objetivos, propone el **impulso a los servicios de AF**.



En este sentido, tanto **ADIF**, a través de la **Declaración sobre la Red**, como la **Estrategia Indicativa** aprobada por el MITRAMS y la **Iniciativa Mercancías 30** están alineadas con la **"Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030"** aprobada por el MITRAMS manteniendo como uno de sus objetivos el impulso del tráfico ferroviario de mercancías, mediante el desarrollo de servicios de AF.

- **Declaración sobre la Red**

Las AF y la disponibilidad para comenzar a circular por las mismas se irán dando a conocer para que las Empresas Ferroviarias, Cargadores, Operadores Logísticos, etc., interesados en desarrollar estos servicios, puedan valorar los condicionantes necesarios que deben cumplir para poder desarrollar su proyecto.

En la actualidad, el corredor Madrid – Valencia (en ancho 1.668 mm) se encuentra disponible para poder circular con semirremolques con un máximo de cuatro metros de altura, pues está libre de interferencias con la estructura ferroviaria. Además, en el itinerario entre el Puerto de Barcelona y la Frontera Francesa en ancho estándar, en el cual circulan servicios de autopista ferroviaria con distintos destinos, como Duisburgo, Bettembourg y Ludwigshafen. En relación con el corredor Algeciras-Madrid-Zaragoza, ADIF está ultimando la redacción de los proyectos constructivos para, a continuación, licitar las obras necesarias para posibilitar servicios de autopista ferroviaria con semirremolques de 4,20m de altura.

En dichos corredores, las Empresas Ferroviarias interesadas en iniciar servicios de transporte de AF deberán solicitar una Autorización de Transporte Excepcional (ATE) conforme al procedimiento de “Obtención de autorización para la circulación para un transporte excepcional”, disponible para las Empresas Ferroviarias en el Registro General de Documentos Reglamentarios (RGD) para descartar posibles interferencias con la infraestructura y disponer de la correspondiente acreditación para poder circular en las condiciones que se definan en la misma.

• Estrategia Indicativa

La **Estrategia Indicativa** aprobada por el MITRAMS en su objetivo de impulsar el tráfico ferroviario de mercancías, poniendo en valor su sostenibilidad medioambiental, mejorando su productividad y desarrollando nuevas fórmulas de gestión y explotación, incluye potenciar la multimodalidad e interoperabilidad del transporte ferroviario de mercancías mediante el lanzamiento de nuevos servicios de alto valor añadido, como son las AF.

En el escenario de 2 de las Estrategia Indicativa se considera necesario el impulso para la puesta en servicio de nuevos servicios de AF para incrementar el tráfico ferroviario de mercancías y potenciar el transporte intermodal, con acciones de apoyo al desarrollo de prototipos de plataformas y sistemas que permitan la carga de semirremolques o cabinas, fomentando la adaptación de las infraestructuras lineales y nodales (gálibos, vías de apartado, etc.), así como de terminales intermodales con las instalaciones y equipamiento óptimo para la explotación de estos servicios.

Del mismo modo, las líneas de acción que se proponen en la Estrategia Indicativa en relación con el transporte ferroviario de mercancías están coordinadas con las acciones y medidas previstas en la iniciativa **Mercancías 30** para potenciar el trasvase modal de las mercancías al ferrocarril.

• Iniciativa Mercancías 30

La **iniciativa Mercancías 30** identifica una serie de acciones y medidas de impacto a corto y medio plazo, cuya implantación antes de 2030 permitiría elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías.

Una de las medidas contemplada en esta iniciativa es el impulso de las AF, que incluye las siguientes acciones:

- AF1. Definición y puesta a disposición de corredores para servicios de Autopista Ferroviaria.

El objetivo final es ofrecer Corredores disponibles para servicios de AF, mediante su publicación en la Declaración sobre la Red, facilitando información del gálibo normalizado de la infraestructura y del gálibo permitido para la AF. En primer lugar, se determinarán los corredores prioritarios para implantar servicios de AF y un calendario indicativo de su puesta a disposición durante el periodo 2021-2030. Posteriormente se llevará a cabo un análisis y diagnóstico de cada uno de ellos,

programando y ejecutando las actuaciones necesarias en las infraestructuras ferroviarias y terminales intermodales y que, una vez finalizadas, se pondrán a disposición del sector con los gálibos permitidos para servicios de AF.

La puesta a disposición de Corredores y terminales intermodales para realizar servicios de AF estará sujeta a las actuaciones necesarias que haya que realizar en la infraestructura ferroviaria, y en las terminales intermodales, así como a **su inclusión en los respectivos Programas de Actividad**.

- AF2. Creación de una oficina de apoyo y asesoramiento para la puesta en marcha de servicios de Autopista Ferroviaria.

Consiste en una Oficina de Apoyo y Asesoramiento sobre AF para facilitar apoyo a las empresas del sector que estén interesadas en la puesta en marcha de servicios de transporte de AF, mediante el asesoramiento en materia de viabilidad técnica, económica, gestión de surcos, disponibilidad de vagones, ayudas financieras, etc.

El objetivo de esta Acción es fomentar el uso de los Corredores de AF puestos a disposición del sector, poniendo en valor las inversiones realizadas en las infraestructuras ferroviarias y terminales intermodales e incentivando la demanda de estos servicios intermodales de AF por sus ventajas: sostenibilidad económica y ambiental, seguridad, fiabilidad, competitividad, comodalidad con las Autopistas del Mar, ayudas europeas y estatales, etc.

Dentro de las acciones para el incremento efectivo del transporte ferroviario de mercancías en el ámbito de las infraestructuras de la **Iniciativa Mercancías 30** se incluye una línea de acción de actuaciones de adecuación de gálibos con el fin de establecer servicios de AF.

Acorde con el impulso de este tipo de servicios de mercancías recogido en la **Iniciativa Mercancías 30**, en el presente **Programa de Actividad** se incluye como actuación la **a adecuación de gálibos en el tramo Zaragoza - Algeciras para permitir el paso de AF, cuya finalización se prevé durante el periodo 2025-2026**.



6.6.Pasos a nivel

En la red de titularidad de ADIF con fecha 1 de enero de 2023 existen **2.917 pasos a nivel**, distribuidos de la siguiente manera, según titularidad, uso y clase:

Tabla 15. Número de pasos a nivel según titularidad, uso y clase

PARTICULAR		PÚBLICO					
USO PEATONAL	USO VEHÍCULOS	USO PEATONAL		USO VEHÍCULOS			
				Clase A1	8		
	Clase A2	1	Clase A2	12	Clase A2	490	
	Clase A3	2			Clase A3	550	
					Clase A4	2	
Clase P	6	Clase P	379	Clase P	81	Clase P	1.386
TOTAL	6		382		93		2.436
		388			2.529		
				2.917			

El inventario de pasos a nivel es dinámico y, gracias a las actuaciones de la Subdirección de Pasos a Nivel de ADIF, se van reduciendo estos datos, principalmente a las actuaciones de **supresión y protección** de pasos a nivel.

Las actuaciones de supresión y de mejora de la protección, así como actuaciones que tiene ADIF previstas para los próximos años son las siguientes:

- **Actuaciones de Supresión de Pasos a Nivel en curso o previstas**

- 25 pasos a nivel con obra contratada.
- 28 pasos a nivel en fase de licitación de obra.
- 126 pasos a nivel en fase de proyecto (Redacción de Proyecto, Proyecto en Supervisión, Proyecto Aprobado y Proyecto en fase previa a la Licitación de Obra).
- 198 pasos a nivel en fase de Estudios Previos de Supresión.

Hay que destacar al respecto de los datos anteriores, que los hitos varían constantemente según se va pasando de una fase a otra, en un sentido u otro, hay actuaciones que vuelven a licitarse o directamente se anulan al no llegar a acuerdos con los titulares de los caminos, esto último muy a tener en cuenta.

- **Actuaciones de Mejora de la Protección de Pasos a Nivel en curso o previstas**

- 167 pasos a nivel con obras en ejecución.
- 87 pasos a nivel en fase de licitación de proyectos u obras.
- 975 pasos a nivel con alguna actuación prevista.

Dentro de las actuaciones de protección se incluyen: Adaptaciones de funcionalidad, detectores de objetos mediante cámaras, fin de la vida útil, adaptaciones al Real Decreto de Seguridad Operacional e interoperabilidad ferroviaria a clase A2, A3 y A4, reclasificación, supresión de LTVs y sustitución de accionamientos.

En algunos casos un mismo paso a nivel puede tener en curso o previstas diferentes tipos de actuaciones, inclusive se puede estar ejecutando alguna actuación de mejora de la protección y está prevista su supresión.

Estas alternativas buscan en todos los casos optimizar las inversiones necesarias y elevar el nivel de seguridad de la red, es decir, que en todos los casos se ha optado por una solución más segura que la protección del paso a nivel, como la supresión o concentración de los pasos a nivel.

Las actuaciones previstas en este capítulo hacen referencia a actuaciones de **Supresión de pasos a nivel** que están incluidas en los PGE durante el periodo 2022-2026.

Estas actuaciones no suponen una modificación en los parámetros técnicos básicos de operación de la red ferroviaria de ADIF, pero sí que son muy importantes para una mejora global de la fiabilidad, y sobre todo un incremento de la seguridad tanto para usuarios y personal ferroviario como para terceros.

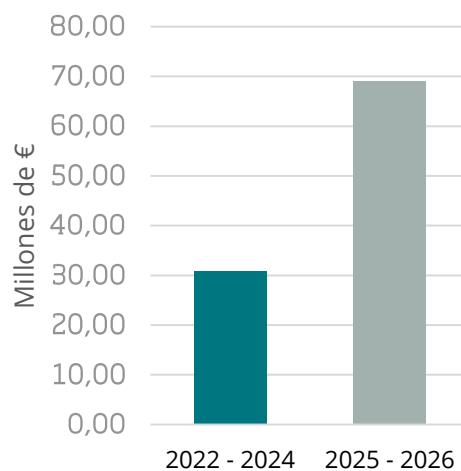
En base a lo anterior se comprende la importancia global de estas actuaciones y su inclusión como un apartado individual dentro de este Programa.

En relación con la inversión prevista, las actuaciones en pasos a nivel en el **periodo 2022 - 2026** alcanza la cifra de **99,85 millones de euros (1%)**, distribuida como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 16. Inversiones previstas en pasos a nivel en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Supresión de pasos a nivel	30,86	68,99	99,85
Total inversiones en pasos a nivel	30,86	68,99	99,85

Figura 36. Inversiones previstas en pasos a nivel en el periodo 2022 - 2026



A continuación, se muestra la distribución de las inversiones previstas en Pasos a Nivel incluidas en PGE, distinguiendo la inversión prevista por los fondos MRR y la inversión propia (IP).

Tabla 17. Inversiones previstas en Pasos a Nivel de ADIF incluidas en PGE y reparto entre fondos MRR e inversiones propias (IP)

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Inversiones en Pasos a Nivel (IP)	30,86	68,99	99,85
TOTAL INVERSIÓN EN PASOS A NIVEL	30,86	68,99	99,85

Figura 37.Porcentaje de las inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en Pasos a Nivel con fondos MRR e inversiones propias (IP)



6.7. Reposición y mejora de activos

Este tipo de inversiones en activos de titularidad de ADIF se refiere a planes transversales a la red, por lo que no son asignables directamente a un corredor o ámbito de cercanías. Se trata de actuaciones que buscan en muchos casos el cumplimiento de tareas normativas a desarrollar (como la implantación del Asfa Digital) o de mejoras en un ámbito muy concreto a lo largo de la red para conseguir una uniformidad en la misma que mejore la fiabilidad y el posterior mantenimiento.

Las **inversiones en reposición y mejora de activos** se clasifican en los siguientes bloques de actuaciones:

Figura 38. Inversiones previstas en reposición y mejora de activos en el periodo 2022 - 2026

 PLANES DIRECTORES	<ul style="list-style-type: none"> Actuaciones recogidas en los siguientes planes directores: <ul style="list-style-type: none"> Plan de protecciones acústicas. Mapas de ruido. Plan marco para instalación de detectores de caída de obstáculos. Plan de trincheras (como mejora de precursores de accidentes). Plan director de intervenciones en túneles de más de 1.000 m. (adaptación a la normativa europea de especificaciones técnicas de interoperabilidad) Plan director de supresión de bloqueos telefónicos (BT) (de acuerdo a la normativa de seguridad). Plan de protecciones de cruces indebidos. Plan de sustitución de traviesas RS por monobloque.
 INFRAESTRUCTURA	<ul style="list-style-type: none"> Actuaciones en infraestructura. Incluyen actuaciones puntuales para la mejora directa en el subsistema infraestructura, como, por ejemplo, reparación y mejora de puentes metálicos, pruebas de carga u obras de emergencia.
 VÍA	<ul style="list-style-type: none"> Actuaciones en vía. Donde se recogen actuaciones directas y puntuales en el subsistema infraestructura en su apartado de vía. Un ejemplo de estas actuaciones son la instalación de dispositivos de atenuación de impactos o reposición y mejora de vías o sustitución de carriles en diversos puntos.
 ELECTRIFICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> Actuaciones en electrificación y energía. En este caso, cabe precisar que las actuaciones relativas a la electrificación de líneas ferroviarias ya han sido consideradas en los corredores correspondientes de la red de titularidad de ADIF. En este apartado se incluyen otras actuaciones como por ejemplo soporte de mantenimiento preventivo, adecuación de subestaciones a cumplimiento de normativa o instalación de dispositivos de protección eléctrica.
 IISS.	<ul style="list-style-type: none"> Actuaciones en instalaciones de seguridad, como, por ejemplo: <ul style="list-style-type: none"> El Plan transversal de seguridad en la circulación Plan transversal de implantación del Asfa Digital en los tramos de red que todavía no disponen del mismo. Plan de supresión de bloqueos BAD (bloqueo automático de doble vía) y BLAD (bloqueo de liberación automática de doble vía) por bloqueos BAB (bloqueo automático banalizado) y BLAB (bloqueo de liberación automática en vías banalizadas) para mejorar la operatividad en las líneas y la seguridad.
 TELECOMUNICACIONES	<ul style="list-style-type: none"> Actuaciones en telecomunicaciones y energía. <ul style="list-style-type: none"> Plan de mejora de las comunicaciones, que incluye actuaciones de mejora en el GSM-R y fibra óptica existente.

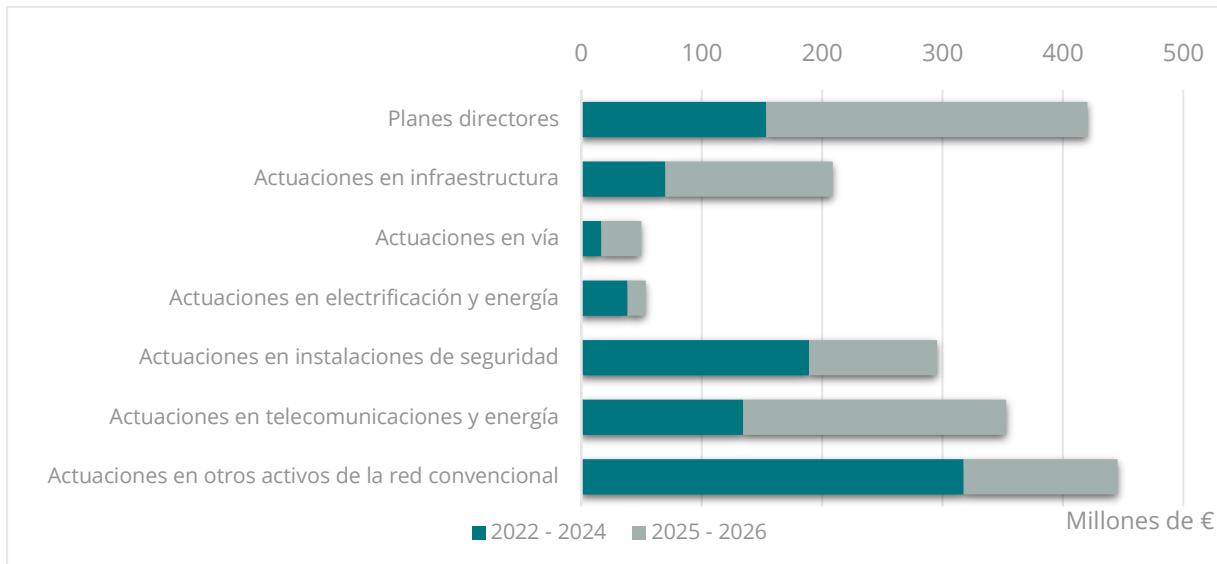
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Actuaciones puntuales en telecomunicaciones, telemundos y energía
 OTRAS ACTUACIONES DE REPOSICIÓN Y MEJORA	<ul style="list-style-type: none"> ● Actuaciones en otros activos de la red de carácter puntual y menor, como podrían ser la inspección técnica e inventario de edificios, asistencias técnicas para la coordinación de seguridad y salud, renovaciones de grúas en dresinas, etc.

Las inversiones previstas en reposición y mejora de activos en el **periodo 2022 - 2026** alcanza la cifra de **1.826,26 millones de euros (15%)**, distribuyéndose en las distintas partidas y horizontes temporales como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 18. Inversiones previstas en reposición y mejora de activos en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Planes directores	153,39	267,01	420,41
Actuaciones en infraestructura	69,60	139,10	208,70
Actuaciones en vía	16,55	33,25	49,80
Actuaciones en electrificación	38,28	15,26	53,54
Actuaciones en instalaciones de seguridad	189,16	106,39	295,55
Actuaciones en telecomunicaciones	134,33	218,48	352,81
Actuaciones en otros activos de la red	317,66	127,79	445,44
Total inversiones en reposición y mejora de activos	918,96	907,29	1.826,26

Figura 39. Inversiones previstas en reposición y mejora de activos en el periodo 2022 – 2026

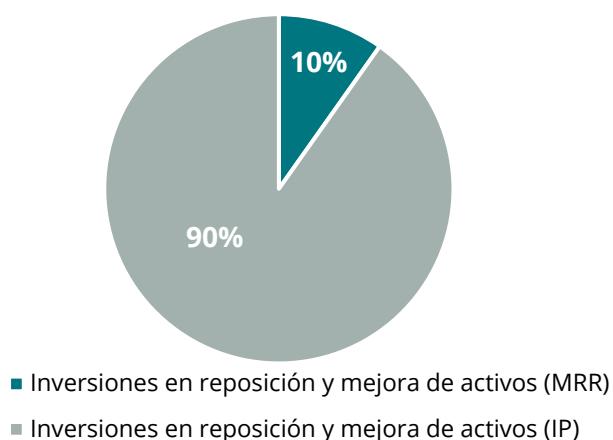


Seguidamente, se muestra la distribución de las inversiones previstas en Reposición y Mejora de activos incluidas en PGE, distinguiendo la inversión prevista por los fondos MRR y la inversión propia (IP).

Tabla 19. Inversiones previstas en Reposición y Mejora de ADIF incluidas en PGE y reparto entre fondos MRR e inversiones propias (IP)

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Inversiones en reposición y mejora de activos (MRR)	115,78	63,30	179,09
Inversiones en reposición y mejora de activos (IP)	803,18	843,99	1.647,17
TOTAL INVERSIÓN EN REPOSICIÓN Y MEJORA	918,96	907,29	1.826,26

Figura 40. Porcentaje de las inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en Reposición y Mejora con fondos MRR e inversiones propias (IP)



6.8.Otras actuaciones

Finalmente se incluyen las inversiones en diversas actuaciones que, por sus características y alcance, no han sido contempladas en las categorías anteriormente descritas, manteniéndose agregadas en este capítulo. En particular, son:

- Inversiones transversales:
 - Inversiones en patrimonio y urbanismo.
 - Inversiones corporativas.
 - Inversiones en sistemas de información.
- Inversiones en gestión de red e innovación.
- Inversiones en otras actuaciones con vistas a reducir incidencias en la red.
- Otras inversiones planificadas: tales como actuaciones realizadas por ADIF AV para la red de ADIF.

La **inversión en dichas actuaciones para el periodo 2022 - 2026** asciende a **358,79 millones de euros (3%)**, distribuidos de la siguiente manera:

Tabla 20. Inversiones previstas en otras actuaciones en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Inversiones transversales	126,18	58,04	184,64
Gestión de red e innovación	81,41	13,02	94,43
Resto actuaciones e incidencias	63,29	2,18	65,47
Otras actuaciones planificadas	4,84	9,84	14,68
Total inversiones en otras actuaciones	275,72	83,08	358,79

Figura 41. Inversiones previstas en otras actuaciones en el periodo 2022 - 2026



La distribución de estas inversiones, incluidas en PGE, distinguiendo la inversión prevista por los fondos MRR y la inversión propia (IP) es la que se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 21. Inversiones previstas en Otras actuaciones de ADIF incluidas en PGE y reparto entre fondos MRR e inversiones propias (IP)

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Inversiones en otras actuaciones (IP)	275,72	83,08	358,79
TOTAL INVERSIÓN EN OTRAS ACTUACIONES	275,72	83,08	358,79

Figura 42. Porcentaje de las inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF en Otras Actuaciones con fondos MRR e inversiones propias (IP)



6.9. Aportaciones a sociedades de integración y otras inversiones

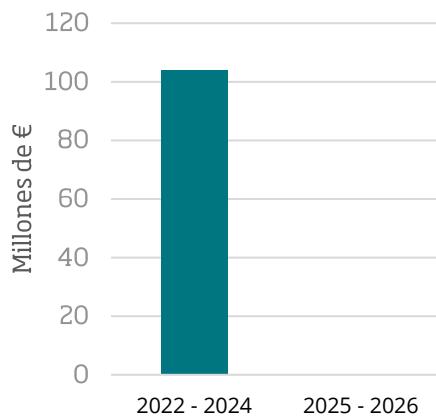
En esta partida se incluyen las inversiones no incluidas en PGE, estas actuaciones son las siguientes:

- Incorporación de activos procedentes de SEITSA: 5,2 M.
- Activos procedentes de otras Administraciones Públicas. Se refiere a la entrega de activos a ADIF de obras realizadas por otras entidades en función de convenios o similares: 98,6 M. Principalmente este importe corresponde a la entrega del Principado de Asturias de las obras del soterramiento de Langreo.

Tabla 22. Aportaciones a sociedades de integración y otras inversiones previstas en la red ferroviaria de ADIF en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Aportaciones a sociedades de integración y otras inversiones	103,80	0,00	103,80
Total préstamos	103,80	0,00	103,80

Figura 43. Aportaciones a sociedades de integración y otras inversiones en el periodo 2022 - 2026



6.10. Préstamos participativos e inversiones financieras

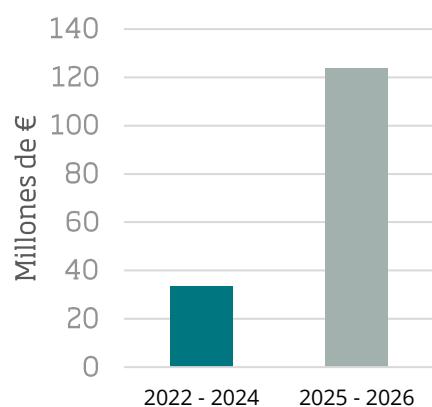
Existen otras inversiones que realizan Sociedades de Integración en ciudades, bien directamente o a través de ADIF AV o ADIF, en la que la participación de ADIF se lleva a cabo aportando financiación a estas sociedades, bien sea a través de aportaciones al capital social o préstamos participativos, que finalmente revierten como inversión en infraestructura ferroviaria.

La inversión en dichas actuaciones para el **periodo 2022 - 2026** asciende a **157,14 millones de euros**, distribuida de la siguiente manera:

Tabla 23. Inversiones en préstamos participativos e inversiones financieras previstas en la red ferroviaria de ADIF en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Préstamos participativos e inversiones financieras	33,43	123,71	157,14
Total préstamos	33,43	123,71	157,14

Figura 44. Inversiones en préstamos participativos e inversiones financieras en el periodo 2022 - 2026



Dicha inversión en préstamos participativos se realizará a las sociedades de integración en las que participa ADIF, entre las que se encuentran la de Alicante, Barcelona, Gijón, Logroño, Valladolid y Zaragoza.

6.11. Adecuación con la Estrategia Indicativa

En la Estrategia Indicativa se estiman los niveles de inversión necesarios para desarrollar los Programas de Actividad con el fin de, por un lado, realizar un acercamiento al coste de todas las medidas necesarias para cumplir con los objetivos estratégicos marcados, y por otro, para poder planificar su financiación.

La Estrategia Indicativa analiza dos posibles escenarios alternativos. Se opta por el **escenario 2**, de manera coherente con las directrices de la Estrategia de Movilidad, Segura, Sostenible y Conectada 2030, los objetivos estratégicos definidos y los análisis ambientales.

- Escenario 1. Escenario de continuidad.
 - o Se da prioridad al desarrollo de la alta velocidad (70% de los recursos).
 - o Los recursos para el mantenimiento de la red convencional no aumentan.
 - o Las Cercanías y las mercancías no son ámbitos prioritarios de actuación.
- Escenario 2. Mejora de la movilidad.
 - o Se aumentan notablemente las inversiones en la red convencional (hasta el 50% del total), así como los recursos para el mantenimiento de la red.
 - o Las prioridades son más equilibradas: finalización de actuaciones en curso en la red de alta velocidad, RTE, Cercanías y mercancías.

En concreto, con el escenario 2 elegido, se propone un incremento sustancial de las inversiones destinadas a las Cercanías y movilidad urbana y a las mercancías, para lograr un mayor equilibrio con las inversiones en las líneas de viajeros de media y larga distancia, fundamentalmente de alta velocidad. Estos porcentajes incluyen todas las inversiones en la red ferroviaria sin diferenciar titularidad de la red.

En este sentido hay que tener en cuenta que en este Programa de Actividad solo se incluyen las inversiones correspondientes a ADIF.

Tabla 24. Niveles de inversión deseables en la Estrategia Indicativa (escenario 2)

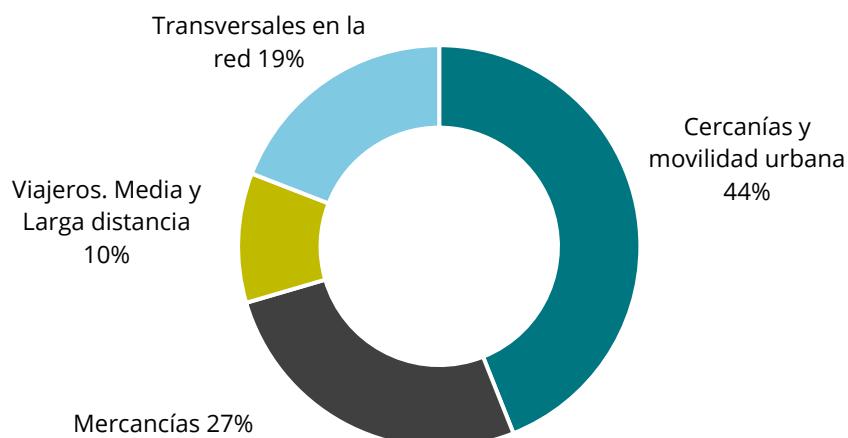
% de Inversión	
Cercanías y movilidad urbana	23%
Mercancías	19%
Viajeros. Media y Larga distancia	49%
Transversales en la red	9%
Total inversiones	100%

Las inversiones en la red ferroviaria de titularidad de ADIF señaladas en los capítulos anteriores se distribuyen de la siguiente manera de acuerdo con la distribución reflejada en los capítulos de la **Estrategia Indicativa**:

Tabla 25. Inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF según capítulos de la Estrategia Indicativa

	Inversiones (millones de €)			
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026	%
Cercanías y movilidad urbana	3.338,10	1.872,80	5.210,90	44%
Mercancías	1.921,01	1.217,13	3.138,14	27%
Viajeros. Media y Larga distancia	704,56	530,06	1.234,62	10%
Transversales en la red	1.235,30	1.028,20	2.263,50	19%
Total inversiones	7.198,97	4.648,18	11.847,16	100%

Figura 45. Inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF según capítulos de la Estrategia Indicativa



Sin embargo, para poder comparar con los porcentajes estimados en la Estrategia Indicativa es necesario hacerlo con la suma total de inversiones previstas en ADIF y en ADIF AV, como se muestra a continuación.

La suma total de inversiones previstas en los Programas de Actividad de ADIF y ADIF AV es de 23.732,21 M€ para el periodo 2022-2026. Dicha inversión se ajusta al orden de inversión prevista para los Programas de Actividad en la Estrategia Indicativa que suponen unas inversiones de aproximadamente 24.200 M€ en el período 2021-2026.

Tabla 26. Inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF y ADIF AV según capítulos de la Estrategia Indicativa

	Inversiones (millones de €)			
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026	%
Cercanías y movilidad urbana	3.765,07	2.137,50	5.902,56	25%
Mercancías	2.462,65	1.502,74	3.965,39	17%
Viajeros. Media y Larga distancia	6.365,01	4.696,90	11.061,92	47%
Transversales en la red	1.620,37	1.181,96	2.802,33	11%
Total inversiones	14.213,10	9.519,10	23.732,21	100%

Figura 46. Inversiones previstas en la red ferroviaria de titularidad de ADIF y ADIF AV según capítulos de la Estrategia Indicativa

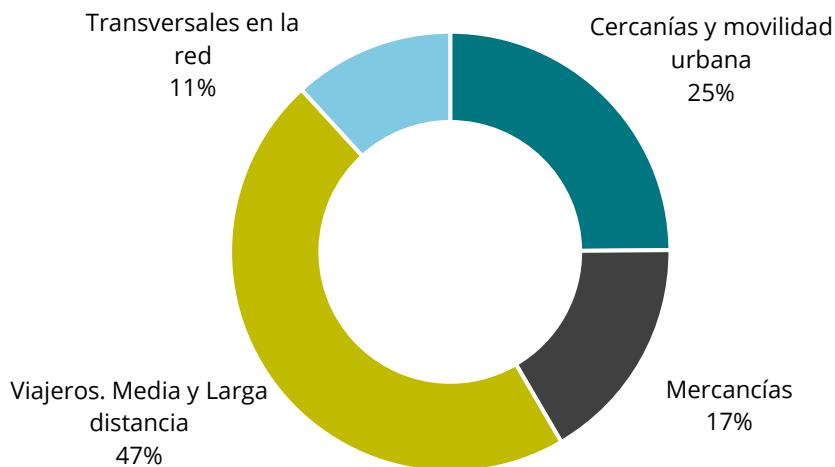


Tabla 27. Comparativa entre los porcentajes de inversión prevista en la Estrategia Indicativa y en los Programas de Actividad de ADIF y ADIF AV

	% de Inversión en Estrategia Indicativa	% de Inversión en Programas de Actividad ADIF y ADIF AV
Cercanías y movilidad urbana	23%	25%
Mercancías	19%	17%
Viajeros. Media y Larga distancia	49%	47%
Transversales en la red	9%	11%
Total inversiones	100%	100%

Como se muestra en la tabla anterior, los porcentajes de inversión prevista en los Programas de Actividad de ADIF y ADIF AV se aproximan a los porcentajes estimados en la Estrategia Indicativa, dejando reflejada la tendencia actual hacia la movilidad cotidiana, el transporte de mercancías y el mantenimiento de la red existente.

7. Previsión de actualización de cánones

7.1. Introducción del ámbito normativo⁴

La Ley del Sector Ferroviario 38/2015 (LSF) incorpora al ordenamiento español las normas contenidas en 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, que abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria, entre otros, los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

En base a esta Directiva, la LSF establece que los administradores de infraestructuras (AI) ferroviarias percibirán de las empresas ferroviarias que utilicen las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), así como las estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías y otras instalaciones de servicio, el abono de unas cuantías que recibirán el nombre de **cánones ferroviarios**, y cuyos importes se emplearán para financiar la actividad propia de los AI.

La LSF define primero, en su artículo 23, las funciones de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, entre las que incluye la determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

Los principios generales del canon por utilización de las infraestructuras ferroviarias se enumeran en el artículo 96 de la Ley, definiendo en detalle las distintas modalidades de cánones en los artículos 97 y 98.

La cuantía de **cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio** (artículo 97) será equivalente a los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, los cuales serán calculados de conformidad con la correspondiente norma de la Unión Europea que regule las modalidades de cálculo de este tipo de costes. Está formado por las siguientes modalidades:

- a) Canon por los servicios de acceso y gestión de capacidad (modalidad A).
- b) Canon por utilización de las líneas ferroviarias y otros elementos relacionados con las mismas (modalidad B).
- c) Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (modalidad C).

La cuantía de los **cánones exigidos por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias** (artículo 98) no superará el coste de su prestación más un beneficio razonable. Está formado por las siguientes modalidades:

- A. Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (modalidad A).
- B. Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructura (modalidad B).
- C. Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (modalidad C).

⁴ Para ver el documento completo de análisis normativo de cánones, así como los valores estimados para cada uno de sus apartados, ver el Anexo IV: Detalle de la previsión de actualización de cánones de este documento.

Con el fin de recuperar totalmente los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, se podrán, siempre que el mercado pueda aceptarlo, cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima de los segmentos de mercado ferroviario.

El **artículo 100** de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario de 29 de septiembre, de acuerdo con la redacción dada por la Ley 26/2022, establece **que la propuesta de modificación o revisión de las cuantías de los cánones 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.

7.2. Previsión de la evolución del tráfico, modelo de costes y tarifas

En base a lo descrito en el punto anterior, se ha desarrollado la previsión de la evolución del tráfico, modelo de costes y tarifas que se desarrolla en el Anexo IV de este documento.

Con el objetivo de facilitar el proceso de liberalización de los servicios de viajeros y mercancías, la intención de los Administradores de Infraestructuras Ferroviarios es mantener el nivel tarifario actual durante la vigencia del Programa de Actividad.

En este sentido, se encuentran en tramitación las Propuestas de Reglamento para la determinación de los cánones ferroviarios para 2024 de Adif y Adif AV, dónde se propone la congelación de las tarifas de los cánones ferroviarios, por cuarto año consecutivo.

De esta forma se intenta compatibilizar la necesidad de garantizar la sostenibilidad económica de los administradores de infraestructuras y unas condiciones atractivas para la utilización de las líneas férreas, manteniendo la disminución del canon mínimo de acceso, que se aplicaba con anterioridad al inicio de la pandemia para los trenes de viajeros de larga distancia que circulan por las líneas de alta velocidad con el objetivo de facilitar la expansión de la oferta de servicios.



Teniendo en cuenta que en el momento de la redacción de este Programa de Actividad se está desarrollando y tramitando el Reglamento de Cánones, como se ha informado, se ha supuesto el mantenimiento del nivel tarifario actual. Queda, por tanto, pendiente para próximas ediciones incluir las modificaciones que suponga la aprobación de este Reglamento.

8. Otras actividades de la entidad

De acuerdo con el Estatuto de ADIF, aprobado mediante el RD 2395/2004 de 30 de diciembre, el administrador de infraestructuras tiene entre sus funciones, además de la ejecución de las inversiones y construcción de nuevas líneas ferroviarias que forman parte de la RFIG o de tramos de dicha red, la realización de las tareas de **mantenimiento y explotación de la red** de la que es titular, así como la **gestión de los sistemas de seguridad, de control, y circulación**.

El RD 2387/2004 de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, junto con su modificación a través del RD 271/2018 de 11 de mayo, establece las siguientes definiciones:

- **Ejplotación de la red:**

La explotación de la red por parte de ADIF comprende la elaboración y publicación de la Declaración sobre la Red, la adjudicación de la capacidad de infraestructura a los candidatos que así lo soliciten, la prestación de servicios complementarios y auxiliares y el control e inspección de la infraestructura ferroviaria, sus zonas de protección, el servicio ferroviario y la circulación que se produzca sobre dicha infraestructura.

- **Mantenimiento:**

El concepto de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria engloba el conjunto de las operaciones realizadas para la conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de los elementos que preservan la infraestructura ferroviaria en condiciones de fiabilidad, operatividad y seguridad adecuadas.

- **Seguridad, gestión de los sistemas de control y circulación:**

La actividad de seguridad, gestión de los sistemas de control y circulación de ADIF comprende la realización de las actividades de organización, la comprobación, la inspección y la supervisión de los modos y medios que aseguren el funcionamiento de los sistemas encargados del control, la circulación y la **seguridad** del tráfico ferroviario.

8.1. Mantenimiento de infraestructuras

El mantenimiento es la combinación de todas las acciones técnicas, administrativas y de gestión realizadas durante el ciclo de vida de un elemento, destinadas a conservarlo o a devolverlo a un estado en el que pueda desempeñar la función requerida. Las actuaciones a realizar para el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria deben seguir criterios de eficiencia y eficacia, monitorizando el resultado obtenido sobre la fiabilidad y niveles de servicio de la red.

Con dicho mantenimiento no sólo se consigue garantizar unos correctos niveles de seguridad en toda la infraestructura ferroviaria gestionada por ADIF, sino que además se obtienen unos impactos socioeconómicos positivos, a través de la creación de empleo, el refuerzo del tejido empresarial y su amplio efecto territorial.

Estas tareas de mantenimiento de la infraestructura son realizadas por ADIF de una forma eficiente y sostenible, económica y medioambientalmente, garantizando el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad. Para el desempeño de la actividad se destinan recursos humanos, técnicos y materiales con el objeto de optimizar el mantenimiento y gestionar de forma eficiente las actividades de inspección con el propósito final de reducir las incidencias.

En las labores de conservación se realizan buenas prácticas ambientales que contribuyen a un mantenimiento preventivo y correctivo más respetuoso con el medioambiente mediante el cumplimiento de la Política de Medio Ambiente de ADIF, en línea con el Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales. Igualmente se realiza una gestión eficiente del

gasto en las actuaciones de mantenimiento y riguroso seguimiento y control del Presupuesto de Explotación e Inversión. Se ha llevado a cabo una mejora de la seguridad en los sistemas de protección de la infraestructura frente a cruces indebidos con el objetivo de reducir los arrollamientos accidentales para dar cumplimiento a la Disposición Adicional Undécima del RD 929/2020 de Seguridad Operacional e Interoperabilidad Ferroviarias realizando las siguientes acciones:

- Disposición de inventario de cerramientos en la red de ADIF y de ADIF AV.
- Disposición del Plan para la adecuación de los cerramientos existentes en la red de ADIF y de ADIF AV.
- Contratación y ejecución de nuevos cerramientos y eliminación de pasos viciosos.
- Mantenimiento de cerramientos.

Por otro lado, se ha desarrollado un modelo avanzado de gestión de activos para dar respuesta a la evolución experimentada en este ámbito y permitir adoptar las mejores prácticas de gestión en el sector ferroviario a través de una solución integral corporativa que elimine las debilidades de los sistemas de información actuales, aproveche las posibilidades que supone la cuarta revolución industrial y permita la escalabilidad e integración con futuras soluciones tecnológicas.



La **Estrategia Indicativa** en su Escenario 2 trata de garantizar y aumentar la dotación presupuestaria, respecto a los años anteriores, para el **mantenimiento** de todas las infraestructuras necesarias para el buen funcionamiento de la red, para poder así incrementar los niveles de calidad en la prestación de los servicios y, adicionalmente, reforzar la **seguridad** operacional.

Para mejorar el **mantenimiento** de la red, este Escenario plantea las siguientes líneas de acción:

- Un plan de choque de recursos humanos de ADIF, a fin de paliar la continuada reducción de plantilla a lo largo de los últimos años y el aumento de su edad media.
- La implantación de un modelo de gestión de los recursos del mantenimiento de la red convencional, que implica una reorganización de las bases de mantenimiento, con el objetivo de aumentar su productividad.

Adicionalmente, se incorporarán nuevas líneas de trabajo para la modernización del mantenimiento, tales como el desarrollo e implantación de nuevas técnicas y metodologías de la ingeniería del mantenimiento potenciando el mantenimiento predictivo de activos críticos, la transformación digital del mantenimiento y el desarrollo de Sensorización y Centro de Control de Infraestructuras.

El plan de choque y la implantación del modelo de mantenimiento planteado anteriormente supondrán un **incremento en los costes de mantenimiento** por km en aras de destinar recursos similares a los del resto de administradores de red en Europa, siempre siguiendo criterios de sostenibilidad y racionalización de recursos.

Este Escenario potenciará también la modernización de las labores de mantenimiento a través de la auscultación ferroviaria de los principales parámetros de la vía, tanto ultrasónica como geométrica, ya que esta evaluación de la calidad de la infraestructura permite hacer un análisis predictivo que minimiza las posibles incidencias.



En cualquier caso, es clara la tendencia actual a dedicar una mayor atención y recursos al mantenimiento de la red para preservar el importante patrimonio infraestructural acumulado, evitando así su descapitalización y el deterioro de la red, asegurando unos correctos niveles de seguridad en toda la RFIG. De acuerdo con la **Estrategia Indicativa** y a la **"Estrategia de Movilidad, Segura, Sostenible y Conectada 2030"** esto representa un cambio de paradigma en la política de transportes y su reflejo en la inversión pública, en la que se fomenta la movilidad cotidiana del ciudadano y la rentabilidad social de las actuaciones propuestas, asimismo, se contempla un incremento de los recursos destinados al mantenimiento de la red, algo que es ya una tendencia muy consolidada en las políticas europeas.

8.2. Seguridad integral del sector ferroviario

La **seguridad** es entendida como elemento transversal que afecta a todos los aspectos de la actividad de las infraestructuras ferroviarias y que viene marcada por el desarrollo de las nuevas Directivas de seguridad e interoperabilidad de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA). Está presente la seguridad integral, siendo conscientes que alcanza a todas y cada una de las actividades mediante la mejora de procedimientos y aplicación de nuevos métodos y tecnologías. La cultura de seguridad de ADIF que más adelante se detalla, se basa en el análisis de los peligros para poder

aplicar las medidas preventivas, correctivas y de mejora necesarias para la minimización de los riesgos asociados.

La seguridad integral es un pilar fundamental de la estrategia del Plan Estratégico PE2030 y un elemento crucial en el desarrollo íntegro de la actividad de ADIF y ADIF AV, transversal a toda la organización.

La actividad de ADIF se desarrolla a nivel nacional, actuando como Administrador de la Red Ferroviaria Convencional distribuida a lo largo del territorio.

Además, se continúan desplegando las iniciativas encaminadas a la mejora de la seguridad integral: como la seguridad en la circulación, ambiental, protección civil, salud laboral, ciberseguridad, etc.

Figura 47. Seguridad integral del sistema ferroviario



En términos de seguridad, una de las aportaciones más relevantes que se ha realizado es la ejecución de las obras de señalización que supone el despliegue de tecnologías más eficientes y seguras que contribuyen a la mejora del tráfico ferroviario y en consecuencia al aumento del mismo en detrimento de otros transportes más contaminantes y menos eficientes y seguros.

Tal y como está ya expresado en el documento de la **Estrategia Indicativa** aprobado por el MITRAMS, la mejora en la **seguridad operacional** está intrínsecamente relacionada con las acciones descritas en los **programas** de desarrollo, mantenimiento, renovación y mejora de la red. Como consecuencia de este carácter transversal que tiene la seguridad, muchas de las medidas incorporadas en los programas servirán para lograr la mejora de los niveles de seguridad del sistema.

También la **"Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030"**, marca una serie de directrices sobre las actuaciones a desarrollar para lograr mejorar la seguridad integral en los próximos años. Así, uno de sus tres pilares es la seguridad, con el fin de garantizar una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad. Este pilar engloba la seguridad de las infraestructuras, la seguridad de las operaciones, tanto en condiciones normales de operación como en casos de emergencia y crisis, incluyendo la seguridad

contra los actos de interferencia voluntaria y/o ataques deliberados al sistema ferroviario y la ciberseguridad.

ADIF, como entidad que lleva los valores de **seguridad** dentro de su filosofía y visión del negocio, está completamente alineada con estas directrices establecidas en la **Estrategia Indicativa** para mejorar la seguridad de las operaciones mediante las siguientes medidas relacionadas con el desarrollo, mantenimiento, renovación y mejora de la red:

- **Programas de inversión en el mantenimiento de la red.**
- **Cumplimiento de los planes nacionales y europeos de despliegue del ERTMS.**
- **Avance en el plan de despliegue del sistema ASFA digital.**
- **Mejora de los equipamientos de seguridad.** Como por ejemplo mediante el avance en la supresión de bloqueos telefónicos (BT) y en la dotación de un equipamiento mínimo en cuanto a sistemas de protección de tren.
- **Mejora de las comunicaciones en la red ferroviaria.** Migrando progresivamente hacia sistemas con mayor cobertura, que aseguren la comunicación entre el tren y el puesto de mando.
- **Dotación de detectores de caídas de objetos.** A través de las actuaciones necesarias para dotar de detectores de caídas de objetos, al menos a las líneas ferroviarias existentes cuya velocidad sea superior a 200 km/h.
- **Mejora de la seguridad de los pasos a nivel.** Mediante un inventario actualizado sobre la planificación de las prioridades de inversiones de supresión o protección de pasos a nivel.
- **Actuaciones de eliminación y señalización de cruces entre andenes.** A través de un inventario que permita definir una propuesta de plan para adecuar los equipamientos de protección de los cruces entre andenes para adecuarlas a las condiciones de visibilidad reales.
- **Actualización de las instalaciones de protección de los túneles existentes.** Adaptando dichos sistemas a las condiciones de interoperabilidad del sistema común europeo.
- **Fomento de la vigilancia y el control de accesos en recintos ferroviarios.** Permitiendo mantener unos estándares de seguridad en las estaciones acorde con las actuales necesidades.
- **Adecuación de los cerramientos en la red ferroviaria.** Asegurando la permeabilidad de la red frente a terceros.
- Implantación de un nuevo sistema apoyado en lo que ha venido a denominarse **videovigilancia inteligente** basado en el análisis automático de la escena mediante el uso de inteligencia artificial. Actualmente se está trabajando en un proyecto de desarrollo de esta tecnología que será empleado en los siguientes cuatro supuestos:
 - Detección de aglomeraciones y control de aforos en estaciones.
 - Detección automática de comportamientos anómalos.
 - Detección de objetos abandonados.
 - Seguimientos de personas de interés solicitados por las Fuerzas de Seguridad.
- Estudio de la integración de la **utilización de drones en las labores de vigilancia** de la infraestructura ferroviaria, del cual se encuentra en desarrollo un proyecto piloto inicial en el ámbito de las cercanías de Barcelona.

8.2.1. La cultura de seguridad en ADIF.

La Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria (ERA) ha desarrollado un Modelo de Cultura de Seguridad para que el sector ferroviario europeo. El objetivo es tener una referencia común sobre la que poder trabajar y evolucionar, algo muy útil para todas las organizaciones y empresas del sector porque les facilitará el diseño e implementación de estrategias para conseguir una cultura de seguridad positiva, transparente y justa.

ADIF y ADIF AV están inmersos en el objetivo de conseguir el cambio Cultural de la organización hacia una Cultura de la Seguridad positiva y justa, que se centra en fomentar la cultura de seguridad y mejorar la capacitación en factores humanos y organizativos, permitiendo que la organización y sus empleados aprendan y actúen antes de que se produzca una situación no deseable.

Alineado con el planteamiento anterior, destaca la importancia que se otorga a los factores humanos. Los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores deben garantizar que se tienen en cuenta las capacidades y limitaciones del personal, así como los factores que inciden en su rendimiento.

Dentro del contexto anterior nace el **Proyecto SIGMA**, fruto de la reflexión de los Comités de Dirección de ADIF y ADIF AV y del resultado de un análisis externo e interno que ha contado con numerosas jornadas y talleres en los que han participado representantes de todas las áreas de ambas entidades.

Su objetivo es fomentar la cultura de seguridad y mejorar la capacitación en factores humanos y organizativos, permitiendo que la organización y sus empleados aprendan y actúen antes de que se produzca una situación no deseable, favoreciendo el control de los riesgos (previsibles e imprevisibles) propios de la actividad ferroviaria.

Las líneas estratégicas son:

- LÍNEA 1: DIAGNÓSTICO DE CULTURA DE SEGURIDAD: Conocer y revisar cómo lo estamos haciendo, qué hacemos bien, y qué podemos mejorar.
- LÍNEA 2: FACTORES HUMANOS Y ORGANIZATIVOS: Crear un equipo de especialistas que tenga en cuenta las capacidades y limitaciones de las personas y de la organización.
- LÍNEA 3: LIDERAZGO EN SEGURIDAD: Priorizar siempre la seguridad en la toma de decisiones, conocer los riesgos, ser proactivos y corregir inmediatamente las deficiencias.
- LÍNEA 4: CULTURA JUSTA: Crear un clima de confianza y transparencia que permita que los errores sean fuente de aprendizaje y no de sanción.
- LÍNEA 5: SISTEMA DE REPORTE: Establecer un sistema voluntario de reporte para mejorar la seguridad operacional, garantizando la confidencialidad.
- LÍNEA 6: ANÁLISIS DE EVENTOS Y GESTIÓN DEL RIESGO: Desarrollar metodologías para la en análisis de eventos y gestión de riesgos.
- LÍNEA 7: APRENDIZAJE ORGANIZATIVO Y GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO: Aprender de los errores y de las buenas prácticas, potenciar el know-how de las personas de la organización y gestionar el conocimiento.

8.2.2. Ciberseguridad

La ciberseguridad forma parte de la seguridad integral en ADIF y ADIF AV.

La información es considerada como un activo de carácter estratégico para el cumplimiento de la misión de ADIF y asume, por tanto, la responsabilidad de su protección.

Con la evolución y desarrollo de los sistemas de información se ha producido un progresivo aumento de su complejidad, volumen e importancia en la Organización, y las amenazas que les afectan han evolucionado de igual modo y con la misma intensidad. Por esto hay que definir e implantar las medidas técnicas y organizativas necesarias, en el ámbito de la seguridad de la información, para minimizar los riesgos que representan estas amenazas.

ADIF y ADIF AV disponen de una Política de Seguridad de la Información, alineada con la estrategia de la Organización y la normativa legal vigente, revisada anualmente y que es aplicable a toda la entidad, donde se recoge el compromiso de ADIF para apoyar y aplicar las normas y

procedimientos en los que se sustenta, velando por el cumplimiento de la regulación y el de sus propios requisitos de negocio.

La gestión de la Seguridad de la Información se articula mediante el desarrollo e implantación de un Sistema de Gestión de Seguridad de la Información cuyo alcance es la protección de la información, los sistemas y las redes de comunicaciones y se basa en un proceso de mejora continua y de gestión del riesgo.

Con el objetivo de hacer frente a los riesgos, ADIF apuesta por una visión de la Seguridad de la Información global.

Esta forma de concebir la seguridad de manera amplia e interdisciplinar permite responder a las amenazas ciberneticas de una manera global y conjunta, viniendo marcada por:

- El aprovechamiento de la transformación digital y las nuevas tecnologías.
- La seguridad como facilitadora del Negocio (seguridad basada en análisis y control de riesgos).
- Los nuevos desarrollos normativos (adecuación al Real Decreto por el que se regula el Esquema Nacional de Seguridad, nuevas actualizaciones del estándar internacional de Seguridad de la Información ISO 27001, entre otros).

Para dar respuesta a esta visión, se dispone de un Modelo de Gobierno de Seguridad de la Información, enfocado a garantizar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los activos durante todo su ciclo de vida.

El modelo de gobierno y gestión de la Seguridad de la Información permite definir e integrar las capas de gobierno, gestión y operación de la Seguridad de la Información en la Entidad, garantizando la identificación e implementación de las funciones y responsabilidades clave para el desarrollo de los procedimientos de Seguridad de la Información en toda la Entidad, de una forma integral, con el fin de asegurar que la protección y procedimientos de seguridad de los sistemas de información y sus redes, lleguen a todas las áreas de actividad y procesos de negocio de ADIF, tanto desde la toma de decisiones como en la operativa del día a día.

Las funciones y áreas de responsabilidad deben segregarse para reducir la posibilidad de que se produzcan modificaciones no autorizadas o no intencionadas o usos indebidos de los activos de ADIF, para ello se definen roles que son transversales a la Entidad y otros que pertenecen a cada una de las áreas de actividad de la misma. Estos roles, sus responsabilidades y funciones, están definidos según la legislación vigente.

El **Plan de Seguridad Integral de Sistemas de Información de la organización** fue iniciado en 2017 y ha ido evolucionando a lo largo de estos últimos años, adecuándolo a los cambios en la organización, así como a la legislación y normativa vigente y que está siendo implantado mediante diversas iniciativas y proyectos.

La estrategia de ADIF y ADIF AV se adapta a las nuevas tendencias de ciberseguridad centrado en el desarrollo de herramientas y métodos de gestión de riesgos efectivos para proteger los activos de la compañía.

De acuerdo con ello, existe el proceso de Ciberseguridad transversal a todo ADIF y ADIF AV, basado en un ciclo de mejora continua mediante el **Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI)**, que permite identificar riesgos y definir los planes de tratamiento para eliminarlos o mitigarlos.

Figura 48. Ciclo de mejora continua - Ciberseguridad - SGSI



BLOQUE III: RESULTADO FINAL Y ANEXOS

9. Mapas de caracterización de la red de ADIF prevista en 2026

En este capítulo se muestran de todas las actuaciones que se prevén llevar a cabo durante el **periodo 2022-2026**, aquellas cuyo resultado al final de este periodo supondrá la modificación de los **parámetros técnicos básicos de operación** de la red de titularidad de ADIF.

Se presentan las actuaciones que se prevén finalizar en el primer periodo **2022-2024** y las correspondientes al segundo periodo **2025-2026**.

En primer lugar, se muestra el listado de estas actuaciones, seguido de su localización en la red ferroviaria (tanto por corredor como por número de línea), y posteriormente se representa el estado final que tendría la red ferroviaria tras la puesta en servicio de dichas actuaciones, que finalizan en el **periodo 2022-2026**.

Tabla 28. Actuaciones que modifican los parámetros técnicos básicos de operación de la red ferroviaria de ADIF en el periodo 2022-2024

FINALIZAN EN EL PERIODO 2022-2024				
LÍNEA	TRAMO	ACTUACIÓN QUE MODIFICA PARÁMETROS TÉCNICOS BÁSICOS DE OPERACIÓN	km DE ACTUACIÓN	CORREDOR
822 Bif. Valorio-A Coruña	Eje Atlántico (Tramo A Coruña - Santiago de Compostela)	ERTMS N1	61	NOROESTE
780 Santander - Bilbao - La Concordia	Karrantza - Aranguren	Electrificación 1,5 kV c.c.	24	
102 Bifurcación Aranda a Madrid-Chamartín-Clara Campoamor	Aranda - Burgos	GSM-R	96	NORTE
122 Avila - Salamanca	Ávila - Salamanca	GSM-R	111	
610 Sagunt - Bif. Teruel	Sagunto - Teruel - Bif. Teruel	Apartaderos de 750 m		CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO
202 Torralba - Soria	Torralba - Soria	GSM-R	94	MADRID - BARCELONA
210 Miraflores - S. Vicenç de Calders	Castellbisbal - Martorell	Tercer carril	4	COSTERO MEDITERRÁNEO
240 S. Vicenç de Calders - L'Hospitalet de Llobregat				
340 Bif. Vallada a Xàtiva-Aguja km 47,0	Moixent - Nudo de La Encina	Nueva línea de ancho ibérico electrificada a 3 kV c.c. en vía única	21	
422 Bif. Utrera a Fuente de Piedra	Bif. Utrera - Fuente de Piedra	GSM-R	113	ANDALUCÍA
400 Alcázar de San Juan-Cádiz	Sevilla - Cádiz	ERTMS N1	72	
508 Badajoz a km 517,6 (frontera)	Badajoz - Frontera Portuguesa	Electrificación 25 kV	5	EXTREMADURA

FINALIZAN EN EL PERÍODO 2022-2024

276 Maçanet - Massanes - L'Hospitalet de Llobregat	L'Hospitalet-Mataró	ERTMS N2 y GSM-R	38	CERCANÍAS CATALUÑA
--	---------------------	------------------	----	---------------------------

Tabla 29. Actuaciones que modifican los parámetros técnicos básicos de operación de la red ferroviaria de ADIF en el periodo 2025-2026

FINALIZAN EN EL PERÍODO 2025-2026				
LÍNEA	TRAMO	ACTUACIÓN QUE MODIFICA PARÁMETROS TÉCNICOS BÁSICOS DE OPERACIÓN	km DE ACTUACIÓN	CORREDOR
800 León AG. km123,6 – A Coruña	Monforte de Lemos-Lugo	Electrificación 25 kV c.a.	73	
810 Monforte de Lemos - Redondela 814 Guillarei – Valença do Minho	Guillarei – Redondela (incluye Guillarei – Frontera ya ejecutado)	Electrificación 25 kV c.a.	35	NOROESTE
120 Vilar Formoso - Medina del Salamanca-Fuentes de Oñoro		Electrificación 25 kV c.a.	125	
130 Venta de Baños – Gijón Sanz Crespo 160 Palencia - Santander	Venta de Baños – Palencia - Santander	Apartaderos de 750 m		NORTE
700 Intermodal Abando Indalecio Prieto - Casetas	Cabañas – Castejón de Ebro	Apartaderos de 750 m		
610 Sagunt – Bif. Teruel	Zaragoza – Caminreal - Teruel	Electrificación 25 kV c.a.	177	CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO
710 Altsasu – Castejón de Ebro	Altsasu – Castejón de Ebro	Apartaderos de 750 m		
200 Madrid Chamartín C.C. – B. França 210 Miraflores – S. Vicenç de Calders	Zaragoza - Barcelona	Apartaderos de 750 m		
220 Lérida Pirineos a Bifurcación Vilanova	Manresa - Lleida	GSM-R	118	
200 Madrid Chamartín C.C. – B. França 942 Vallecas Ind. – Villaverde Bajo 944 Vicálvaro – Vicálvaro Merc. 948 Vicálvaro Merc. – Bif. Vicálvaro	Madrid - Zaragoza	Adecuación de gálibos para Autopistas Ferroviarias	340	MADRID – BARCELONA

FINALIZAN EN EL PERÍODO 2025-2026

LÍNEA	TRAMO	ACTUACIÓN QUE MODIFICA PARÁMETROS TÉCNICOS BÁSICOS DE OPERACIÓN	km DE ACTUACIÓN	CORREDOR
210 Miraflores – S. Vicenç de Calders 240 S. Vicenç de Calders – L'Hospitalet de Llobregat	Martorell - Vila-Seca	Tercer carril	78	
620 Tortosa a L'Aldea-Amposta-Tortosa	Tortosa - L'Aldea	Cambio de ancho	13	COSTERO MEDITERRÁNEO
300 Madrid Chamartín-Valencia Nord 344 - Silla-Gandía	València - Almussafes	Tercer carril (electrificación a 3 kV c.c., ERTMS N1 y GSM-R)	20	
340 Bif. Vallada a Xàtiva-Aguja km 47,0	València - Xàtiva - L'Alcúdia -Moixent - Nudo de La Encina	Instalaciones de seguridad (ERTMS N1) en el tramo completo	108	
342 Xàtiva - Alcoy	Xàtiva - Alcoy	GSM-R	65	COSTERO MEDITERRÁNEO
210 Miraflores – S. Vicenç de Calders	Vila-seca	Cambiador en Vila-seca (Electrificación a 25 kV c.a., ERTMS N2 y GSM-R)	1	
440 Bif. Los Naranjos-Huelva	Sevilla - Huelva	Apartaderos de 750 m		
420 Bif. Las Maravillas a Algeciras	Ronda - Bobadilla	GSM-R	71	
420 Bif. Las Maravillas – Algeciras 430 Bif. Córdoba Mercancías – Los Prados	Algeciras – Bobadilla - Córdoba Mercancías	Apartaderos de 750 m		ANDALUCÍA
300 Madrid Chamartín – València 400 Alcázar de S. Juan – Cádiz 420 Bif. Maravillas Algeciras 430 Bif. Córdoba – M. Los Prados	Algeciras - Madrid	Adecuación de gálibos para Autopistas Ferroviarias	740	
512 Zafra – Huelva Cargas 514 Zafra – Jerez de los Caballeros	Zafra – Huelva y Zafra – Llanos de la Granja	GSM-R	228	
520 Ciudad Real - Badajoz	Brazatortas – Almorchón – Villanueva de la Serena	GSM-R	162	EXTREMADURA
516 Mérida – Los Rosales	Zafra – Los Rosales	GSM-R	139	

FINALIZAN EN EL PERÍODO 2025-2026				
LÍNEA	TRAMO	ACTUACIÓN QUE MODIFICA PARÁMETROS TÉCNICOS BÁSICOS DE OPERACIÓN	km DE ACTUACIÓN	CORREDOR
200 Madrid Chamartín C.C. - Barcelona França	Manresa-Barcelona-			
220 Lleida Pirineus - Bif. Vilanova	Sant Vicenç de Calders.		128	
276 Maçanet-Massanes - Bif. Sagrera		ERTMS N2 y GSM-R		
238 Castellbisbal AG. Llobregat- Barcelona Morrot				
246 Mollet Sant Fost-Castellbisbal- Bif. Mollet – Can Tunis AG Rubí			44	
Nueva línea	Nuevo acceso	Acceso aeropuerto de Barcelona (3 kV c.c., ERTMS N2 y GSM-R)	4	CERCANÍAS CATALUÑA
300 Madrid-Chamartín-Clara Campoamor a Valencia- Estación del Norte	Aranjuez-Villalba	ERTMS N2 y GSM-R	90	
100 Hendaya a Madrid-Chamartín-Clara Campoamor				
300 Madrid-Chamartín-Clara Campoamor a Valencia- Estación del Norte	Chamartín-Sol-Atocha	ERTMS N2 y GSM-R	8	CERCANÍAS MADRID
116 Cercedilla – Los Cotos	Cercedilla – Los Cotos	GSM-R	18	
908 Hortaleza - Aeropuerto	Acceso al aeropuerto de A. S. Madrid - Barajas	GSM-R	5	

En cuanto a las actuaciones de implantación de ERTMS, cabe mencionar que, dentro del proceso de supervisión de los proyectos constructivos, y dentro del proceso de calidad de ADIF (de acuerdo con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario), estos se trasladan a las empresas ferroviarias para su conocimiento. En ellos, junto al resto de información, está incluida la versión de ERTMS que se instala en cada caso.

Tabla 30. Longitud de actuaciones previstas de GSM-R, ERTMS, electrificación, tercer carril, nuevas líneas y adecuación de gálibos para AF

km DE LÍNEAS AFECTADAS POR LAS ACTUACIONES				
TIPO DE ACTUACION		km EN PERÍODO 2022-2024	km EN PERÍODO 2025-2026	km TOTALES
GSM-R		452	1.101	1.553
ERTMS	N1	133	128	261
	N2	38	275	313

km DE LÍNEAS AFECTADOS POR LAS ACTUACIONES			
TIPO DE ACTUACION	km EN PERIODO 2022-2024	km EN PERIODO 2025-2026	km TOTALES
ELECTRIFICACIÓN	50	435	485
TERCER CARRIL	4	98	102
CAMBIO DE ANCHO	0	13	13
NUEVAS LÍNEAS	21	4	25
ADECUACIÓN DE GÁLIBOS PARA AF	0	1.080	1.080

Figura 49. Localización de actuaciones que modifican los parámetros técnicos básicos de operación de la red ferroviaria de ADIF en el periodo 2022-2026

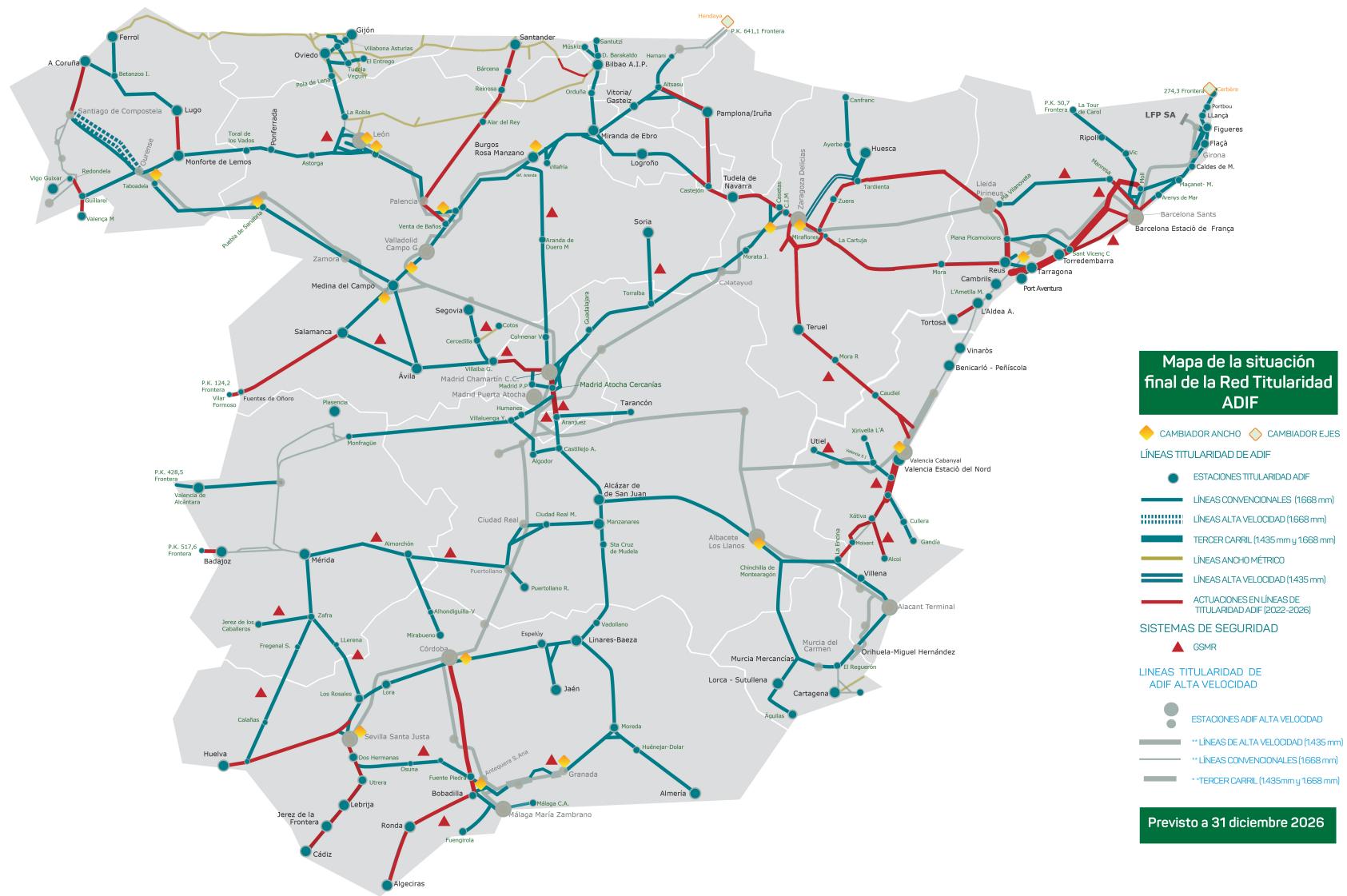
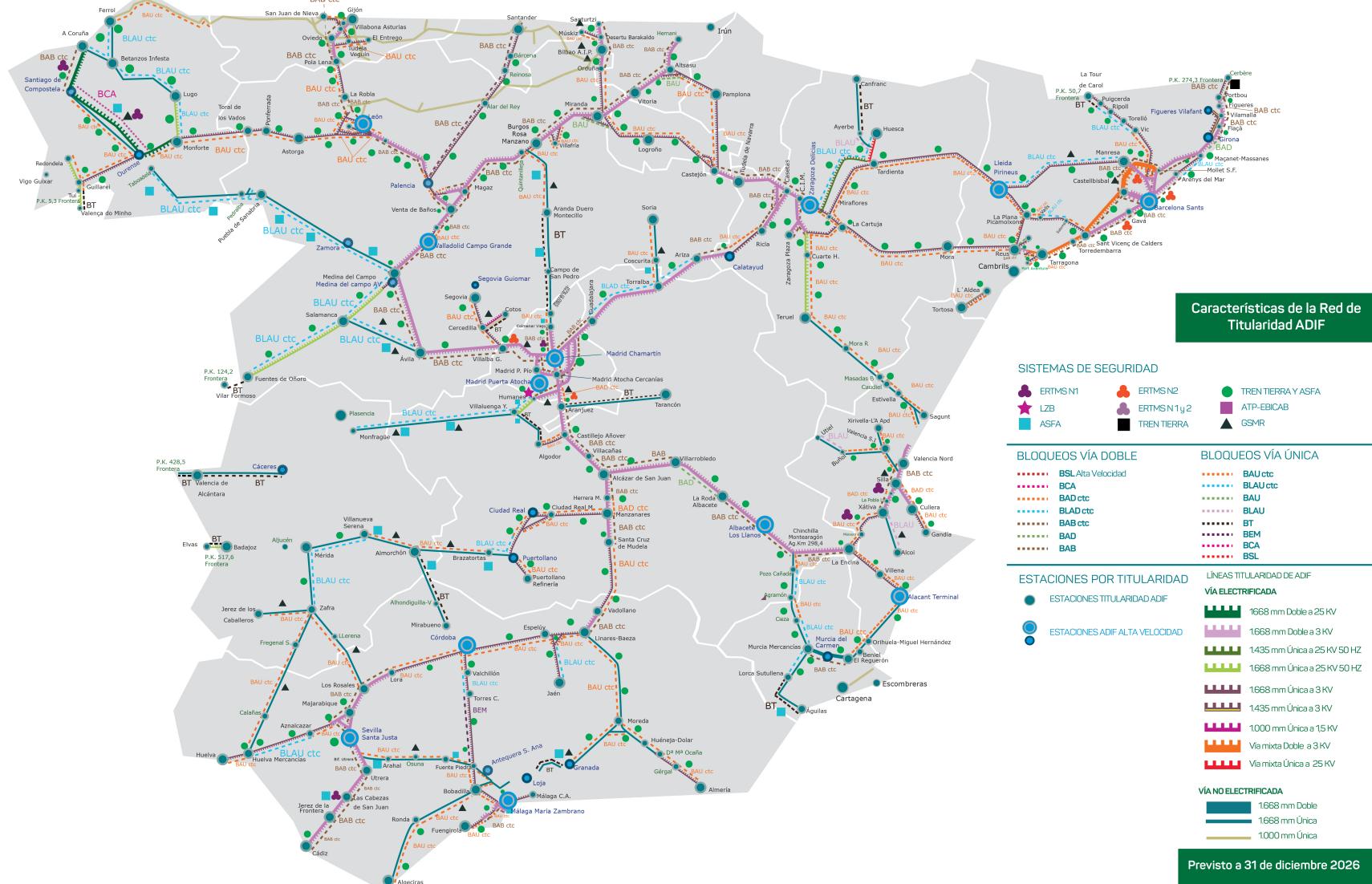


Figura 50. Características técnicas de la red ferroviaria de ADIF al finalizar el periodo 2022-2026



ANEXOS

ANEXO I: DISTRIBUCIÓN DE INVERSIONES EN LOS CORREDORES TEN-T

En este Anexo se muestran las inversiones de ADIF identificadas en el presente documento, en concreto las destinadas a los **corredores de red** que se indican en el capítulo 6.1 (con una inversión de **3.122,96 millones de €**). Parte de esta inversión puede ser distribuida en los dos corredores TEN-T, corredor Atlántico y corredor Mediterráneo, si su inversión pertenece a uno de ellos o a ambos.

Figura 51. Corredor Atlántico – Red TEN-T (Propuesta Nuevo Reglamento) y Titularidad ADIF

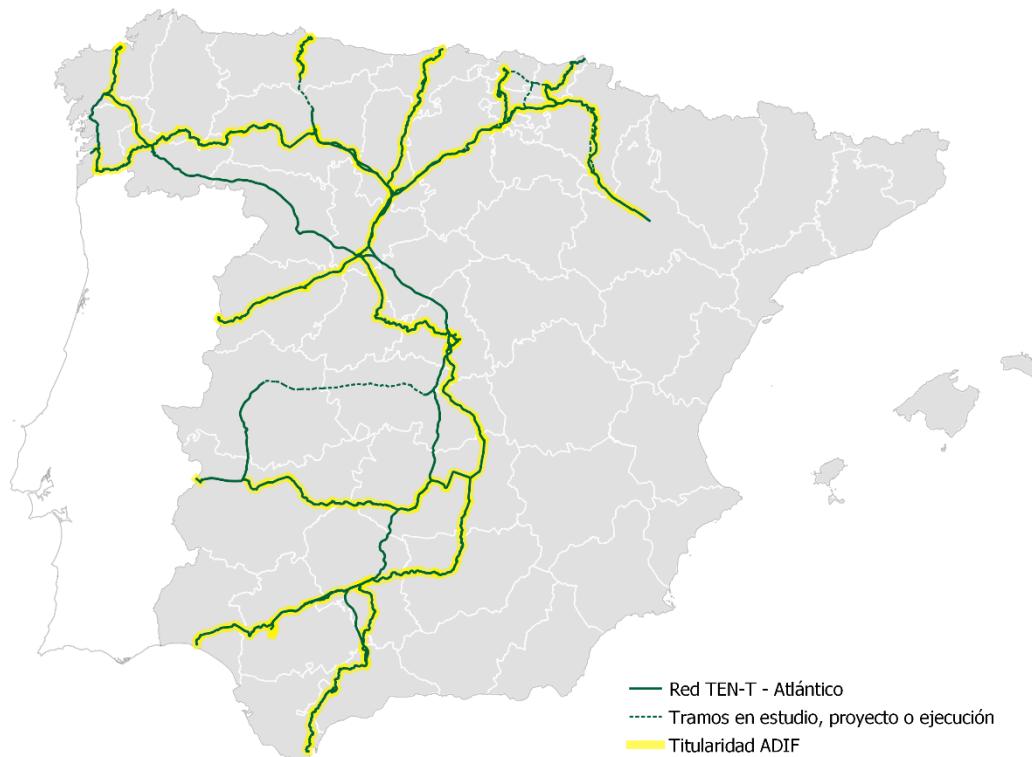


Figura 52. Corredor Mediterráneo – Red TEN-T (Propuesta Nuevo Reglamento) y Titularidad ADIF



Teniendo en cuenta esta distribución, el **57%** de las inversiones en los corredores de red pertenecen a alguno de los corredores TEN-T o a ambos distribuyéndose de la siguiente forma:

Figura 53. Distribución de inversiones en corredores TEN-T de los corredores de red

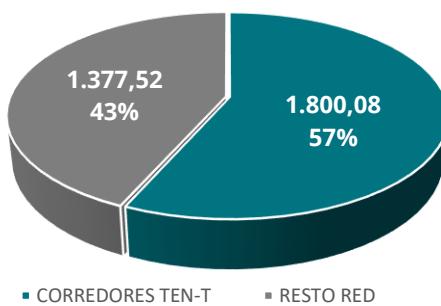


Tabla 31. Inversiones distribuidas en corredores TEN-T

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Corredor ATLÁNTICO TEN-T	444,82	331,13	775,95
Corredor MEDITERRÁNEO TEN-T	432,12	336,51	768,63
Tramos comunes Corredor ATLÁNTICO – MEDITERRÁNEO TEN-T	208,37	47,13	255,50
Total	1.085,31	714,77	1.800,08

ANEXO II: DETALLE DE LAS INVERSIONES EN LOS CORREDORES DE LA RED

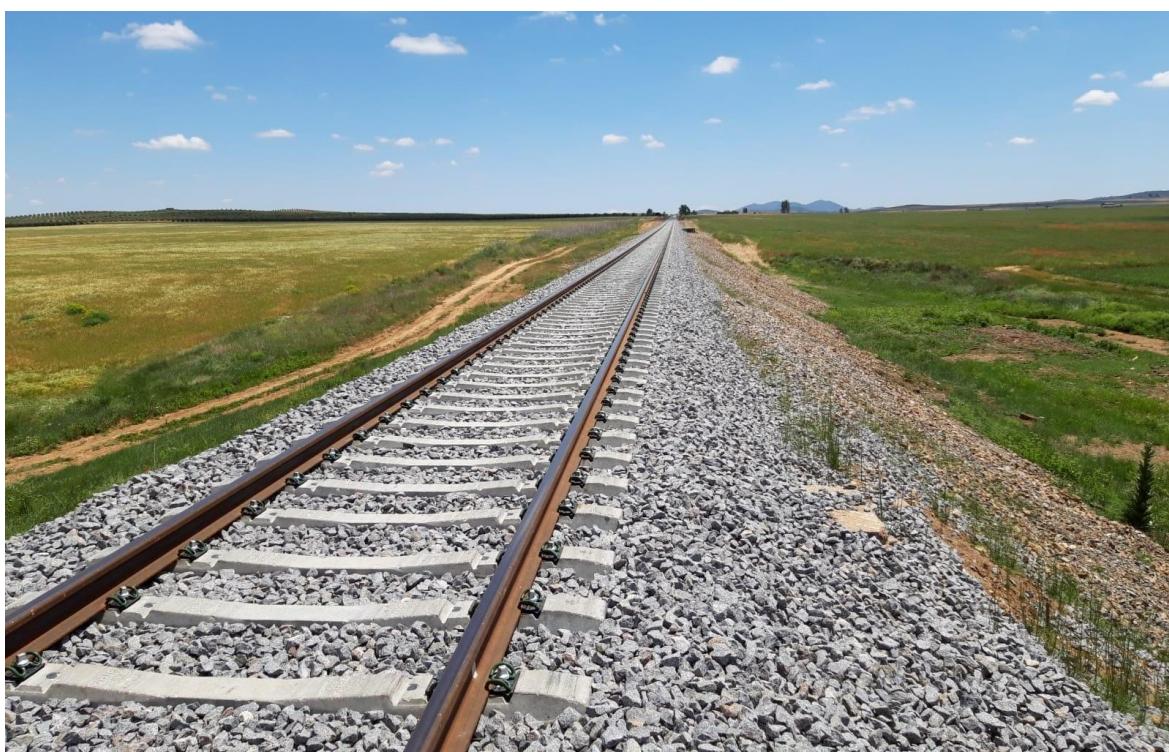
En el presente anexo se describen en detalle las inversiones asociadas a los distintos corredores en los que se ha dividido la red ferroviaria de titularidad de ADIF recogidas en el capítulo 6.1 del Plan de Inversiones, identificando aquellas actuaciones que modifican los **parámetros técnicos básicos de operación** reflejados en la Declaración sobre la Red. Se describen las actuaciones principales por corredores, pudiendo existir otras que se van a ejecutar pero que no se detallan en este documento al no ser este su objetivo.

Las inversiones incluidas en el presente documento son exclusivamente de la red de titularidad de ADIF, e incluyen inversiones en el **periodo 2022-2026**, tanto para los servicios de viajeros como para los servicios de mercancías.

Hay que tener en cuenta que muchas de estas actuaciones tienen prevista su finalización más allá de 2026 y por tanto fuera del periodo de este Programa de Actividad. En este sentido se identifican las actuaciones que tienen prevista su finalización en un primer **periodo 2022-2024**, en un segundo **periodo 2025 - 2026** y actuaciones que tienen inversión en dichos periodos, pero no se prevé su finalización hasta **más allá de 2026**.

Además, a través de los iconos identificativos de los objetivos de la Estrategia Indicativa que se muestran en la Figura 12 (capítulo 3.2.2 de este documento), cada una de las actuaciones que se describen a continuación para el periodo 2022-2026, se relaciona con aquellos objetivos de la Estrategia Indicativa con los que se puede identificar y que se trata de alcanzar con dicha actuación.

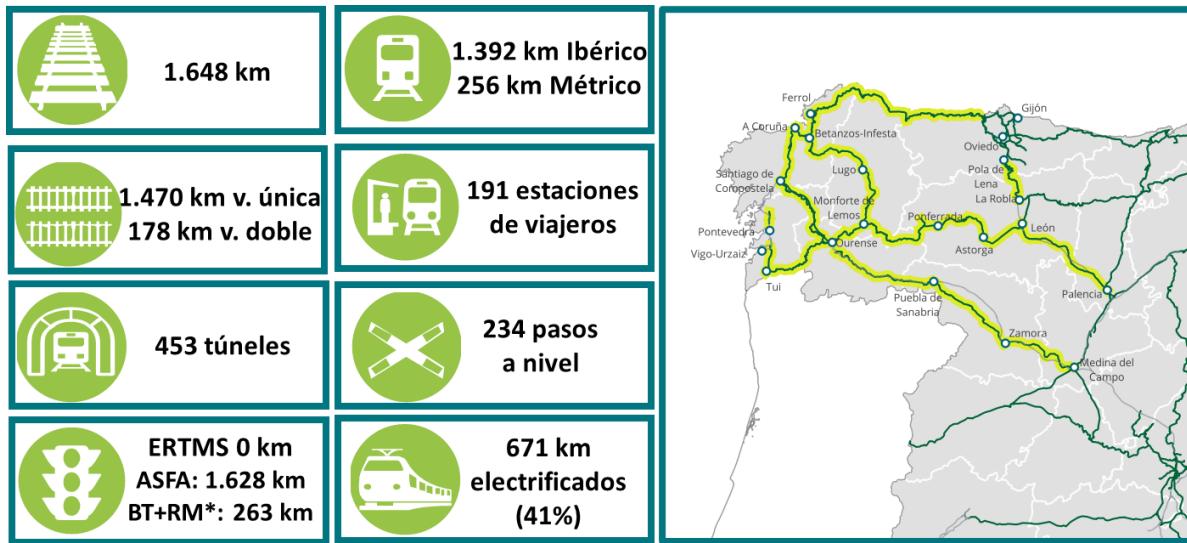
En cuanto a las características de cada corredor, los datos de las estaciones de viajeros se han contabilizado a partir de los datos de las dependencias de IDEADIF, los datos de titularidad, longitud, tipo de vía, ancho de vía y tipo de bloqueo proceden de la Tramificación Común de IDEADIF, los datos de electrificación, ERTMS y ASFA proceden de CIRTRA y los datos de túneles y pasos a nivel proceden de otras capas del Sistema de Información Geográfica (SIG) del inventario de IDEADIF.



II.1 CORREDOR NOROESTE

La siguiente figura muestra los datos más característicos del corredor Noroeste:

Figura 54. Características del Corredor Noroeste⁵



Fuente: IDEADIF y CIRTRA

El Corredor Noroeste de la red de titularidad de ADIF conecta Madrid y Castilla y León con Galicia. Las actuaciones previstas en este corredor persiguen, entre otros, los siguientes objetivos:

- Mejorar la conectividad con el noroeste de la península.
- Disponer de un sistema de transporte de viajeros moderno y eficaz, favoreciendo al mismo tiempo la circulación de trenes de mercancías más eficientes, que suponga una alternativa a la carretera más económica y sostenible.
- Dada la propuesta de la Comisión Europea de extensión del Corredor Atlántico de la Red Básica, adaptar los tramos que formen parte de dicho corredor a los estándares europeos de interoperabilidad.

Las actuaciones más destacadas previstas en este corredor para el periodo señalado son las siguientes:

⁵ * Se indican como RM los tramos que, por tener un uso esporádico o restringido, carecen de sistemas de bloqueo y en los cuales se garantiza la circulación segura mediante procedimientos reglamentarios similares a los aplicados en las maniobras.

Finalizan en el periodo 2022-2024:

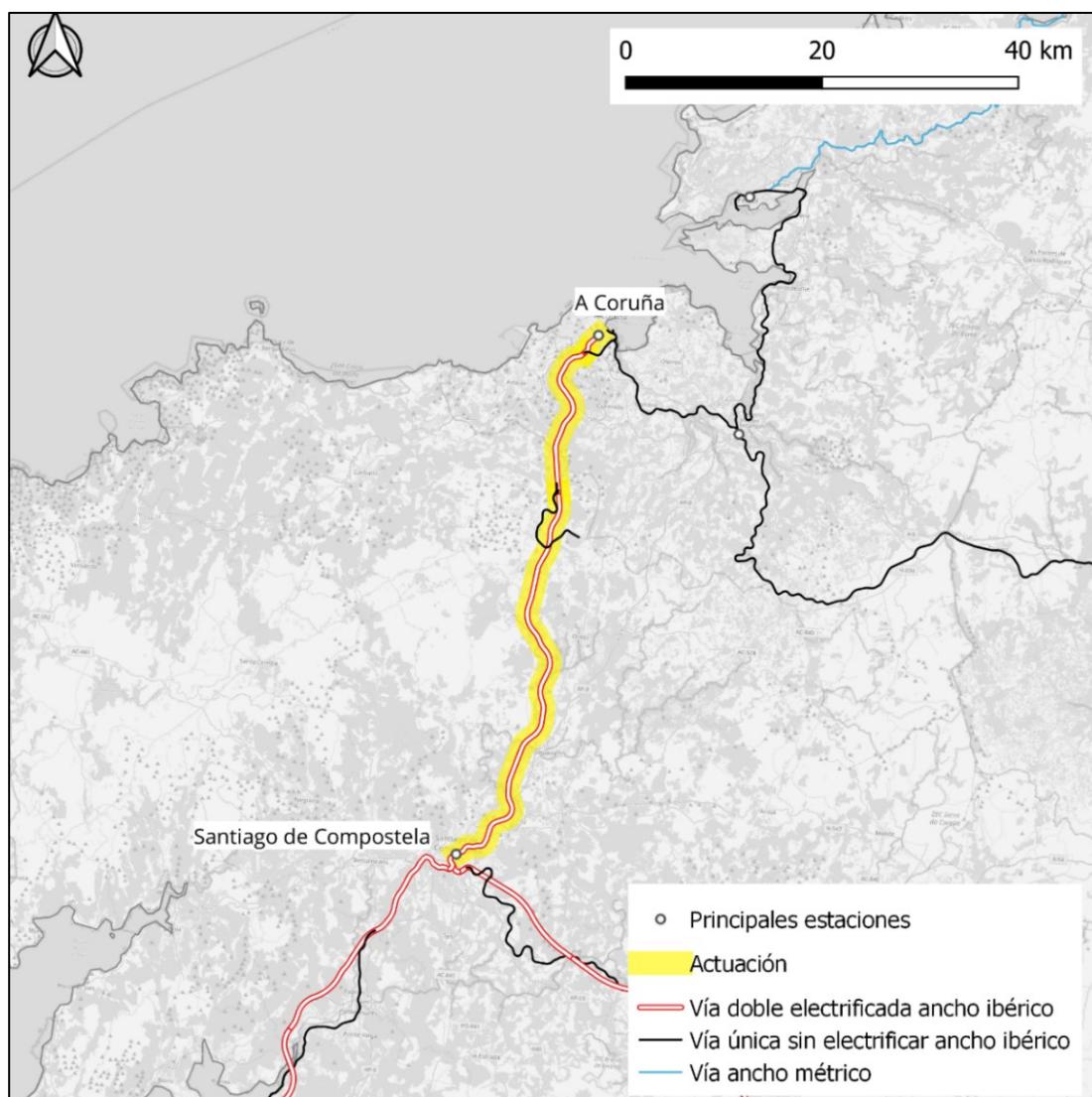
- Implantación de ERTMS N1 del eje Atlántico tramo A Coruña – Santiago de Compostela (ya en servicio desde agosto de 2023).



6

En el eje Atlántico hay que tener en cuenta que el tramo A Coruña - Santiago de Compostela es titularidad ADIF, mientras que el tramo Santiago de Compostela - Vigo es titularidad de ADIF AV. Incluye como actuación más importante la implantación del sistema de protección de trenes ERTMS N1.

Figura 55. Corredor Noroeste: Implantación de ERTMS N1 del eje Atlántico (tramo A Coruña – Santiago de Compostela)



⁶ Objetivos de la Estrategia Indicativa, ver Figura 10.

- RAM Ferrol – Vegadeo. Incluye principalmente la supresión del bloqueo telefónico (BT) del tramo Ferrol – Ortigueira y la implantación de BAU.



- Tramo Redondela – Guillarei – Tui. Renovación y adecuación de instalaciones de seguridad y obras de ampliación de vía de apartado y de la estación de As Gándaras.



Finalizan en el periodo 2025-2026:

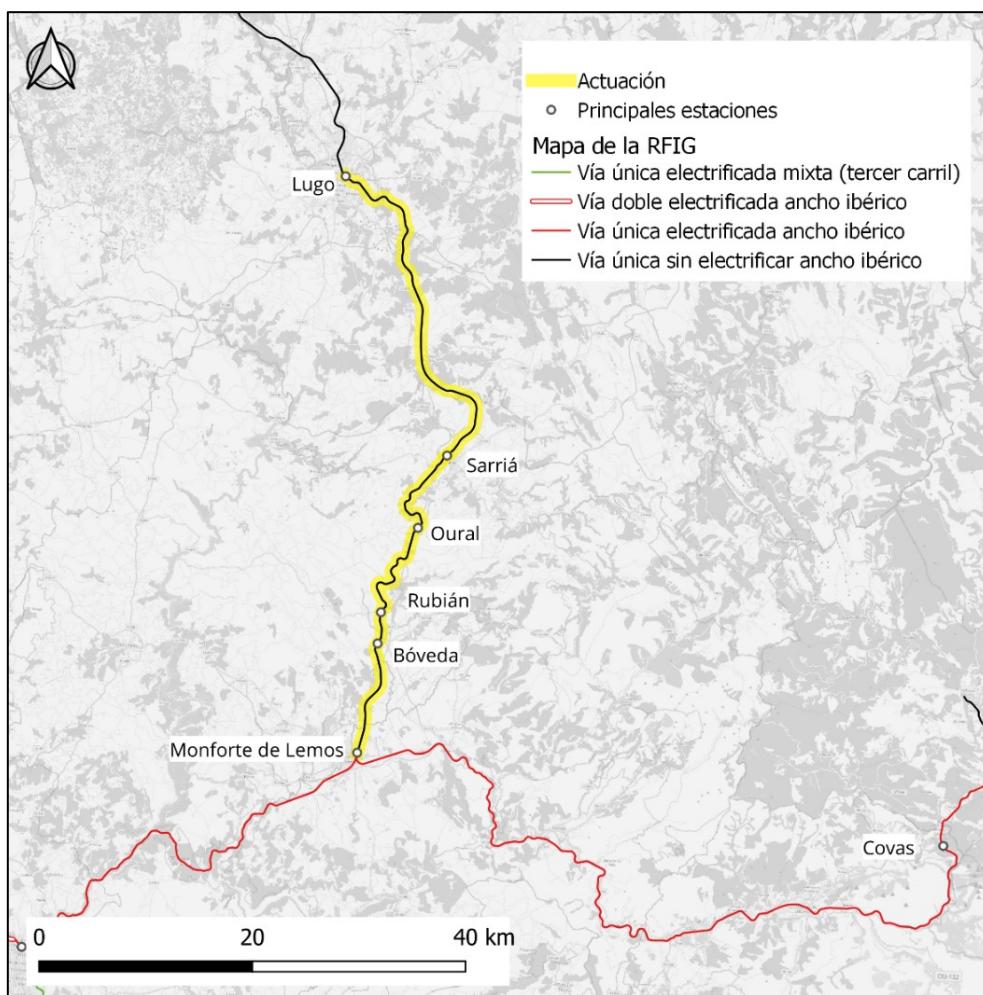
- Renovación y electrificación Monforte de Lemos – Lugo.



Esta actuación **modifica los parámetros técnicos básicos de operación de la red**.

El tramo Monforte de Lemos – Lugo se electrifica mediante el sistema de 2x25 kV de c.a. En cuanto a la renovación de la infraestructura el objeto es adaptar los elementos de la infraestructura (puentes, túneles y explanaciones) a las nuevas condiciones de explotación. Además, se actúa en aquellas infraestructuras que requieren de tratamiento de rehabilitación previa inspección de los mismos.

Figura 56. Corredor Noroeste: Línea Monforte de Lemos – Lugo. Renovación y electrificación.



- Renovación Ourense - Monforte de Lemos.



Incluye la adecuación y mejora de la infraestructura del tramo, así como la renovación de la electrificación (línea aérea de contacto) con el fin de la transformación posterior al sistema de alimentación a 25 kV de c.a.

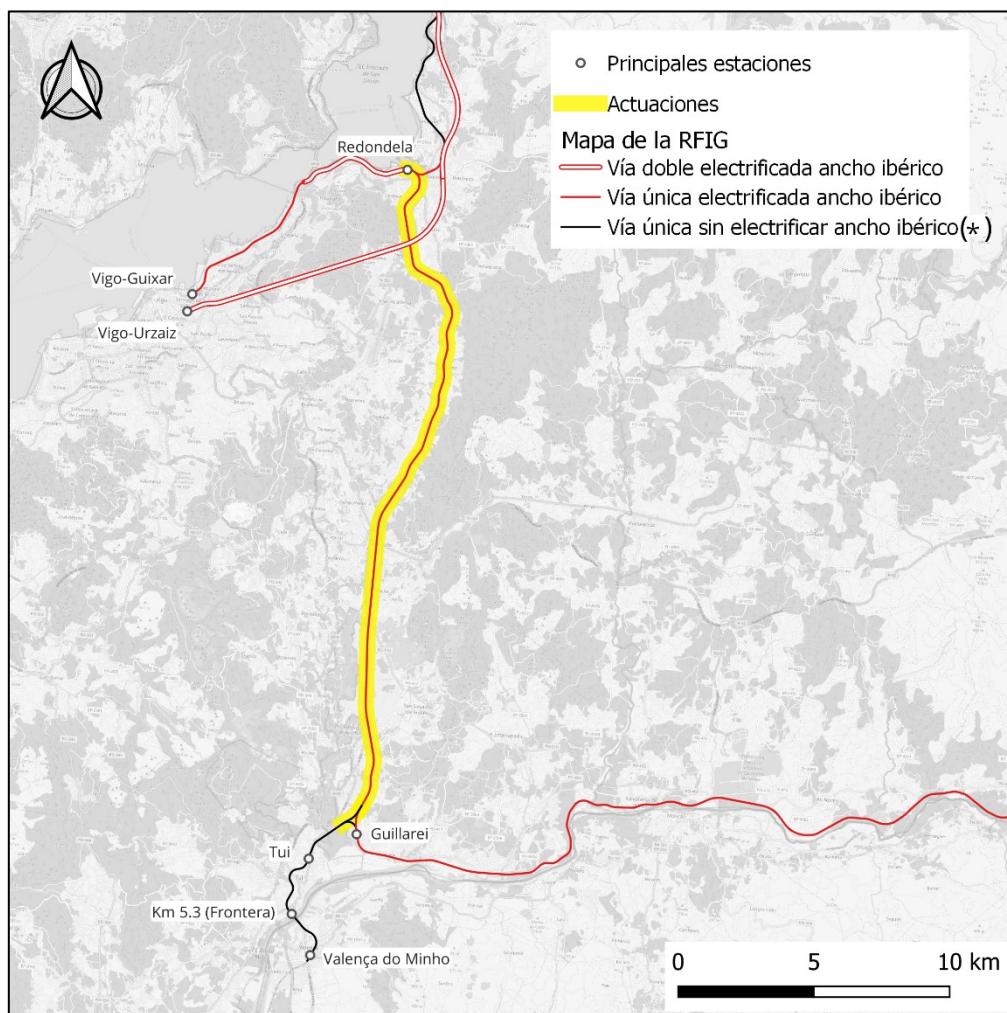
- Electrificación Vigo - Tui (Tramo Guillarei - Redondela).



En el presente Programa de Actividad se incluye el tramo Redondela - Tui que es titularidad de ADIF, mientras que el tramo Vigo Guixar - Redondela es titularidad de ADIF AV.

La inversión consiste en la electrificación en 25 kV c.a. del tramo y la nueva salida feeder en la subestación de Guillarei. **Esta actuación modifica los parámetros técnicos básicos de operación de la red** y su finalización se prevé dentro del periodo del presente Programa de Actividad.

Figura 57. Corredor Noroeste: electrificación Vigo-Tui (Tramo Guillarei - Redondela)



(*) Si bien el tramo Guillarei-Tui-Frontera Portuguesa ya tiene la electrificación ejecutada (y por eso no está dentro de este Programa de Actividad), todavía no está puesta en servicio (se hará simultáneamente con el resto de la actuación) de ahí lo que se indica en la figura previa como "no electrificada".

- RAM Ferrol – Vegadeo-Cudillero.



Incluye principalmente la supresión del bloqueo telefónico (BT) e implantación de BLAU (bloqueo de liberación automática en vía única) en el tramo Ortigueira – Ribadeo-Cudillero. También hay actuaciones de renovaciones de vía puntuales.

- Estación de Lugo.



Se trata de la obra derivada de la redacción de los proyectos básicos y de construcción de la estación y el edificio de viajeros, planteando un nuevo edificio.

- Renovación Lubián - Ourense – Santiago de Compostela.



Renovación de las instalaciones de seguridad de la estación de A Susana.

- Remodelación y modernización de la estación de A Coruña San Cristóbal. Incluirá un nuevo vestíbulo bajo la marquesina histórica y la mejora de los accesos.



Finalizan más allá de 2026:

- Renovación de la línea A Coruña – Betanzos – Ferrol.
Incluyendo actuaciones puntuales en la vía del tramo Betanzos – Ferrol, la eliminación de varios cruces a nivel y la reparación y mejora de puentes metálicos.
- Renovación Vigo – Redondela – Guillarei – Ourense.
Incluye entre otras actuaciones, la rehabilitación del cable de energía de 2200V del tramo Ourense – Salvaterra y la supresión del paso a nivel de O Porriño.
- Renovación Monforte de Lemos – Covas.
Son proyectos para la mejora de la infraestructura y vía en el tramo, incluyendo también las obras para la rehabilitación del cable de energía de 2200v, la reparación del puente Penadola sobre el río Sil y la adecuación del túnel 40.
- Renovación línea Covas – León.
Incluye mejoras en infraestructura y vía en el tramo La Granja – Covas y la renovación de superestructura en el tramo Bembibre – Toral.
- Renovación Palencia – León.
Incluyendo la renovación de los sistemas del CTC de León y Oviedo y la sustitución de elementos de superestructura en varios tramos de la línea.
- Renovación Lubián - Ourense – Santiago de Compostela.
Construcción de protecciones acústicas del acceso ferroviario a Galicia.
- Renovación Medina del Campo – Pedralba – Lubián.
Incluye renovaciones de vía puntuales en el tramo y la rehabilitación del viaducto Martín Gil.
- RAM Vegadeo Pueblo – Cudillero.
Actuaciones de renovación en el subsistema de vía en el tramo, incluyendo sustitución de armamento.
- Re-electrificación del tramo Ourense – Monforte de Lemos a 25 KV.
Actuación posterior a la renovación del tramo.

El volumen de inversión relativo a las actuaciones a ejecutar en el **quinquenio 2022 - 2026** en el **Corredor Noroeste** alcanza la **cifra de 903,72 millones de euros**, distribuidos en los dos horizontes considerados como se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 32. Inversiones previstas en el Corredor Noroeste en el periodo 2022 - 2026

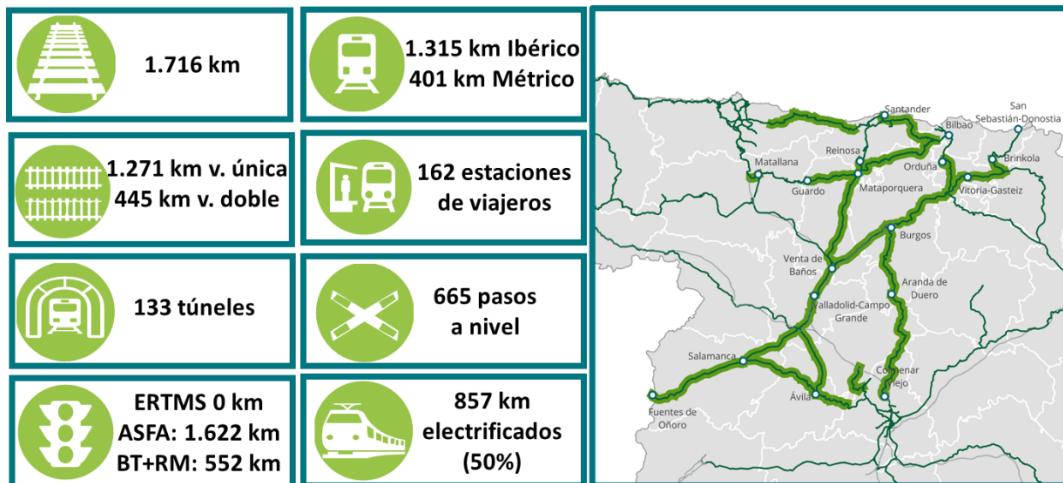
	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Corredor Noroeste	661,43	242,29	903,72



II.2 CORREDOR NORTE

Los datos más característicos del corredor Norte se muestran en la siguiente figura:

Figura 58. Características del Corredor Norte



Fuente: IDEADIF y CIRTRA



El Corredor Norte comprende un conjunto de tramos, tanto en ancho ibérico como en ancho estándar que conectan las regiones del sur, oeste, centro y norte de la península ibérica entre ellas y con el resto de Europa.

El 7 de julio de 2021 se aprobó el Reglamento 2021/1153 por el que se establece el Mecanismo "Conectar Europa" y se amplían los corredores ferroviarios europeos, incluyendo dentro del Corredor Atlántico la conexión ferroviaria con Asturias y Galicia a través del eje Venta de Baños-Palencia-León-Gijón/Ourense-Vigo-A Coruña, la línea Córdoba-Sevilla-Huelva y la línea Zaragoza-Castejón-Pamplona-Conexión Y vasca.

Entre los objetivos de los corredores transeuropeos de transporte se encuentran el potenciar la libre movilidad de las personas y mercancías, mediante la interoperabilidad ferroviaria. A este respecto, las actuaciones planificadas en este corredor pretenden optimizar la permeabilidad de los tráficos nacionales e internacionales, adaptarlo a los estándares europeos de interoperabilidad y mejorar la eficiencia de los servicios, consiguiendo que en este corredor el ferrocarril se configure como una alternativa a la carretera más económica y sostenible.

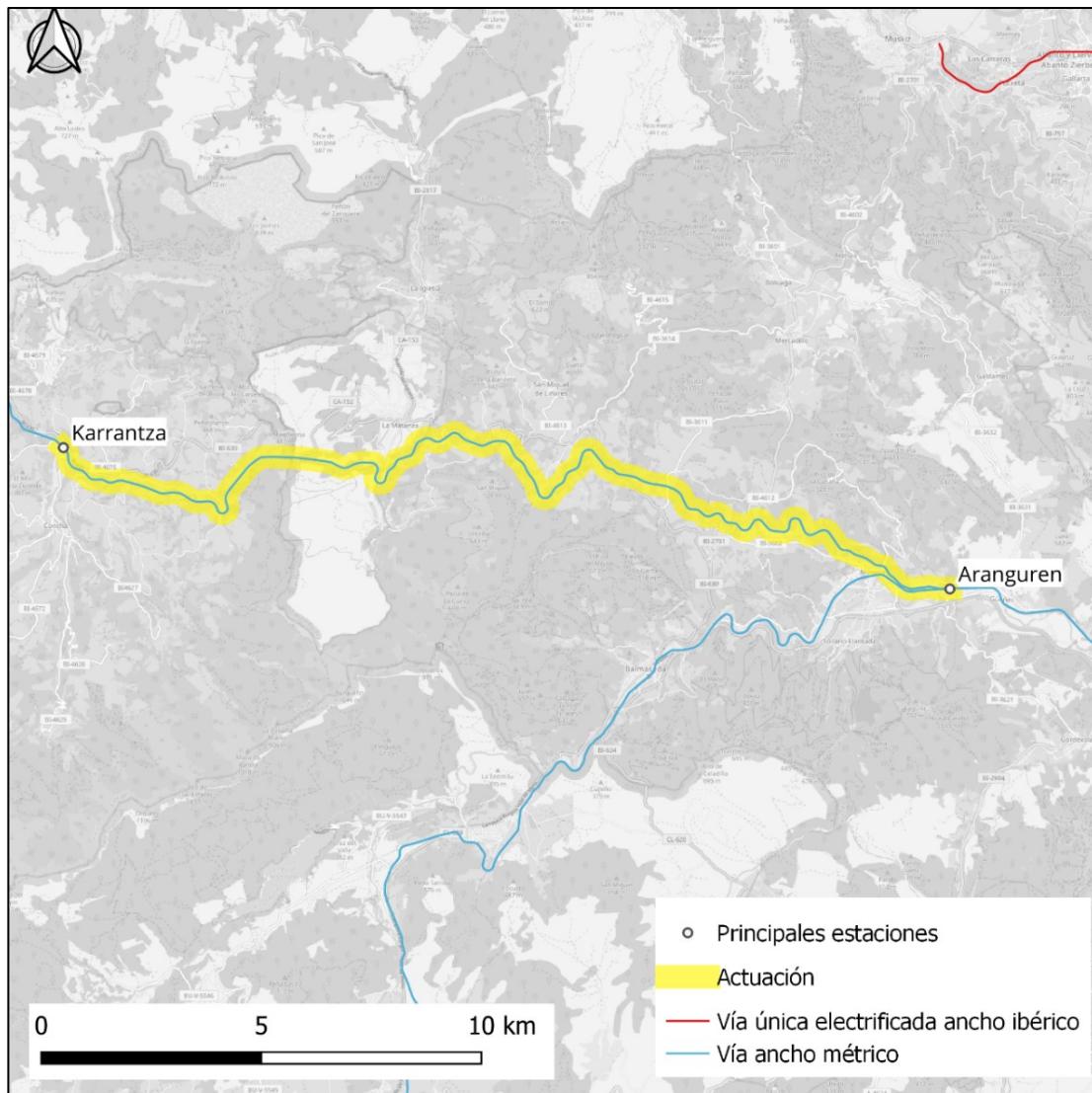
Las actuaciones previstas en el Corredor Norte son las siguientes:

Finalizan en el periodo 2022-2024:

- Electrificación a 1,5 kV c.c. del tramo Karrantza – Aranguren de la línea 780 Santander – Bilbao
 - La Concordia.



Figura 59. Corredor Atlántico: Electrificación Karrantza - Aranguren.



- Actualización de elementos de la catenaria, señalización, telecomunicaciones y renovación de elementos de vía en la línea Bilbao – Santander.



- Terminal de Orduña. Ampliación de la instalación para permitir la operación de trenes de a 750 metros de longitud.



- Servicio de adecuación del tramo Aranda – Burgos, incluye la supresión del bloqueo telefónico (BT) del tramo Bif. Aranda - Aranda con implantación de BAU y GSM-R en el tramo.



- Proyecto, obra y mantenimiento del sistema de comunicaciones móviles GSM-R del tramo Ávila - Salamanca.



- Renovación integral de la red en el entorno de Ávila.



- Dentro de la duplicación de vía en el tramo Torrelavega – Santander (línea 160 Palencia - Santander). Se prevé finalizar en la 1º fase el tramo Muriedas – Santander y otras actuaciones entre Guarnizo y Muriedas.



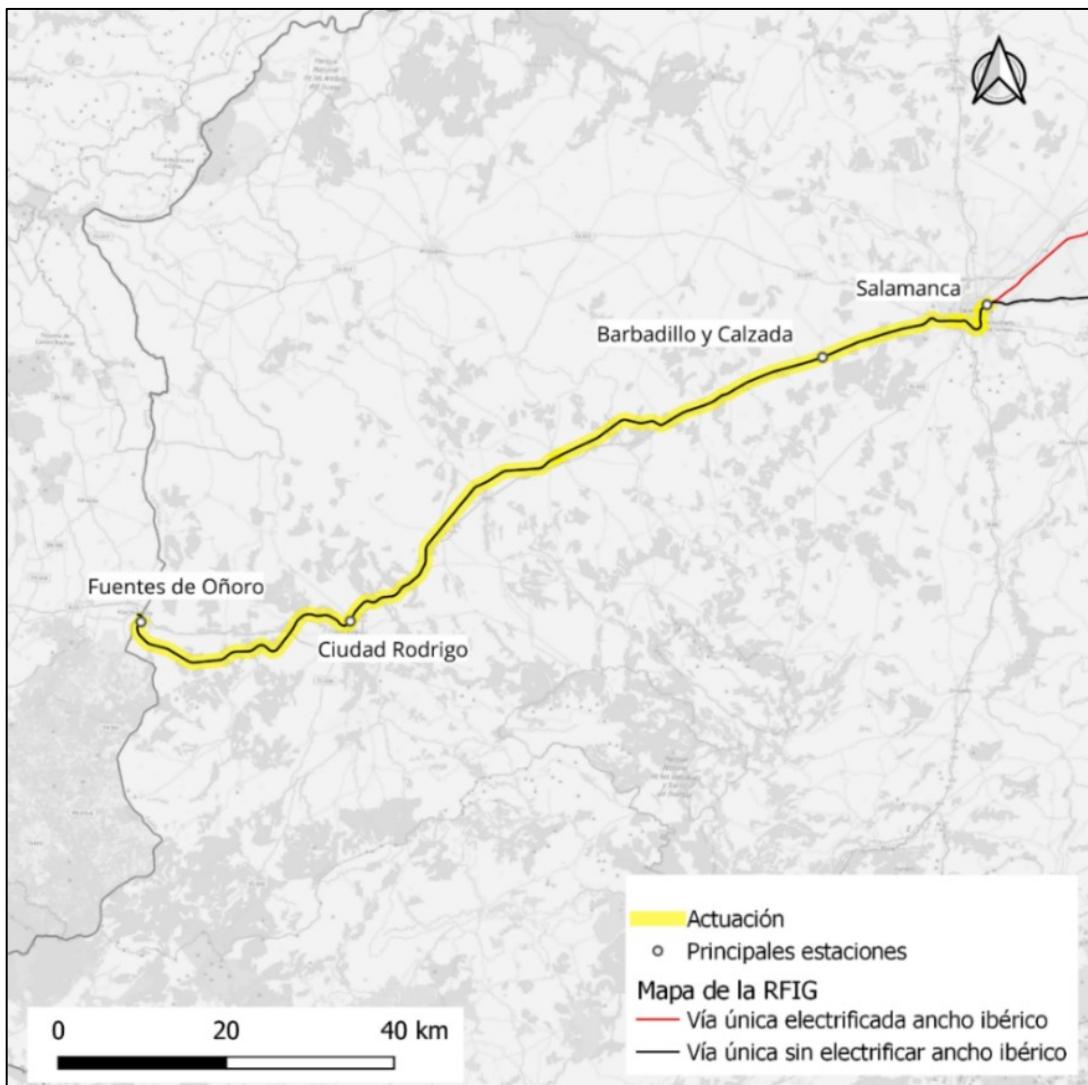
Finalizan en el periodo 2025-2026:

- Electrificación Medina del Campo – Fuentes de Oñoro (tramo Salamanca – Fuentes de Oñoro).



Esta actuación **modifica los parámetros técnicos básicos de operación de la red**. La inversión consiste en la electrificación a 25 kV c.a. del tramo y las actuaciones se sitúan a lo largo de la línea de ancho ibérico existente Medina del Campo – Salamanca – Fuentes de Oñoro, además el ámbito se extiende a las instalaciones de Seguridad y Comunicaciones del puesto central de CTC de León donde se teleanordan los enclavamientos y bloques así como todos los cables y sistemas de transmisión del tramo hasta el puesto central de CTC de León que sirven de medio y transmisión para las informaciones de bloqueo, comunicaciones de explotación y telemundo.

Figura 60. Corredor Atlántico: Electrificación Medina del Campo - Fuentes de Oñoro (tramo Salamanca - Fuentes de Oñoro)



- Actuaciones del protocolo para la supresión de diversos pasos a nivel y mejora de la permeabilidad en el ámbito de Cantabria.
- Dotación de bloque automático banalizado (BAB) en los tramos Torrelavega - Santander - Nueva Montaña y Maliaño - Astillero.
- Variante Este de ferrocarril de Valladolid, ejecución de tramos de plataforma de la red arterial ferroviaria (Fase I)



Finalizan más allá de 2026:

- Resto de actuaciones de la duplicación de vía en el tramo Torrelavega – Santander (línea 160 Palencia - Santander).
- Actuaciones en el corredor Atlántico, tramo Madrid - Hendaya. Son actuaciones puntuales en vía, así como tratamientos en elementos de la infraestructura y sustituciones de armamento.
- Renovación Casetas-Logroño-Bilbao.
Incluye varias rehabilitaciones en vía y de la línea aérea de contacto.
- Variante Este de ferrocarril de Valladolid, ejecución de tramos de plataforma de la red arterial ferroviaria (Fase II)

La inversión prevista en el **Corredor Norte** durante el **periodo 2022 - 2026** alcanza el valor de **168,50 millones de euros**, cuya distribución en los dos períodos considerados se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 33. Inversiones previstas en el Corredor Norte en el periodo 2022 - 2026

Inversiones (millones de €, IVA Incluido)			
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Corredor Norte	97,07	71,43	168,50

II.3 CORREDOR CANTÁBRICO – MEDITERRÁNEO

A continuación, se muestran los datos más característicos del corredor Cantábrico-Mediterráneo:

Figura 61. Características del Corredor Cantábrico – Mediterráneo



Fuente: IDEADIF y CIRTRA



El Corredor Cantábrico – Mediterráneo se considera clave para favorecer los vínculos entre las Comunidades Autónomas al norte y este del país, en particular para vincular los puertos marítimos de Santander y Valencia por tren y dar una rápida salida a las mercancías provenientes de provincias interiores sin pasar por Madrid. Este corredor, además, forma parte de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) y del Corredor Atlántico (tramo Zaragoza-Castejón-Pamplona-Conexión Y vasca), así como del Corredor Mediterráneo (tramo Zaragoza-Teruel-Sagunto).

El objetivo principal de este corredor es mejorar la conectividad de la red ferroviaria española y enlazar los futuros Corredores Atlántico y Mediterráneo, potenciando la relación entre España y el resto de Europa mediante un sistema ferroviario moderno, para viajeros y mercancías, que suponga una alternativa a la carretera más económica y sostenible.

Las actuaciones previstas en este corredor durante el **periodo 2022 – 2026** son las siguientes:

Finalizan en el periodo 2022-2024:

- Ejecución de obras de dotación de bloqueo automático de vía única (BAU) y solución de las afecciones por electrificación a 25kV c.a. de la línea Zaragoza - Teruel – Sagunto en los tramos Bif. Teruel – Caminreal y Monreal – Sagunto.

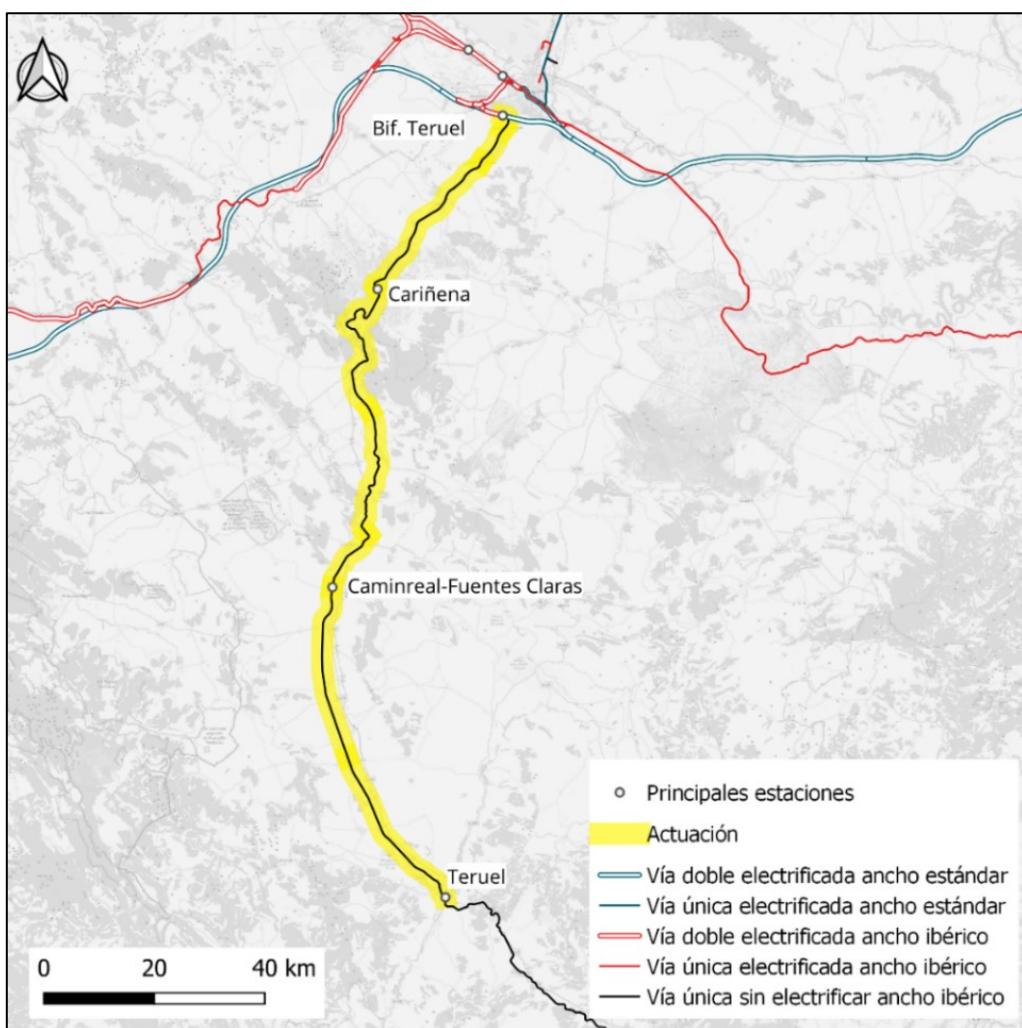


Finalizan en el periodo 2025-2026

- Tramo Zaragoza – Caminreal – Teruel
Desde Bif. Teruel en Zaragoza hasta Teruel, electrificación del tramo a 25kV c.a. Estas actuaciones **modifican los parámetros técnicos básicos de operación de la red.**



Figura 62. Corredor Cantábrico – Mediterráneo: Electrificación en el tramo Zaragoza – Caminreal – Teruel



- Continuación de la electrificación del tramo Zaragoza – Teruel con la construcción de nuevas subestaciones en el tramo.



- Renovación integral de la línea Sagunto – Teruel – Zaragoza, mejora de infraestructura y vía.



Finalizan más allá de 2026:

- Renovación de la línea Sagunto – Teruel – Zaragoza, que comprende los siguientes trabajos:

- Actuaciones en apartaderos para lograr el aumento de la longitud de las vías de estacionamiento hasta 750 m.
- Electrificación a 25 kV c.a. y construcción de subestaciones.
- Instalaciones de seguridad. Actualización del CTC, adaptación de los sistemas de señalización y sistemas de protección a 25 kV c.a.

Estas actuaciones **modifican los parámetros técnicos básicos de operación de la red**, pero no queda reflejado en el Programa de Actividad 2022-2026. Sin embargo, las actuaciones en apartaderos para lograr estacionamientos de 750 metros en esta línea sí se prevé su finalización para 2026, como se refleja en el Anexo II.9 Actuaciones en apartaderos de 750 m.

- Renovación Castejón – Logroño.

Esta inversión incluye la construcción de la Variante de Rincón de Soto y la supresión de varios pasos a nivel en el tramo.

- Renovación Casetas-Logroño-Bilbao.

Incluye varias rehabilitaciones en el subsistema de vía, así como en el de energía (línea aérea de contacto).

- Estudio para la futura mejora y adaptación a tráficos con velocidades más elevadas en la línea Zaragoza – Castejón.

- Acondicionamiento a 200-220 km/h en el tramo Castejón – Logroño.

Las inversiones previstas en el **Corredor Cantábrico - Mediterráneo** alcanzan la cifra de **327,47 millones de euros** en el quinquenio **2022 - 2026**, estando distribuidos en los dos períodos considerados como se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 34. Inversiones previstas en el Corredor Cantábrico - Mediterráneo en el periodo 2022 - 2026

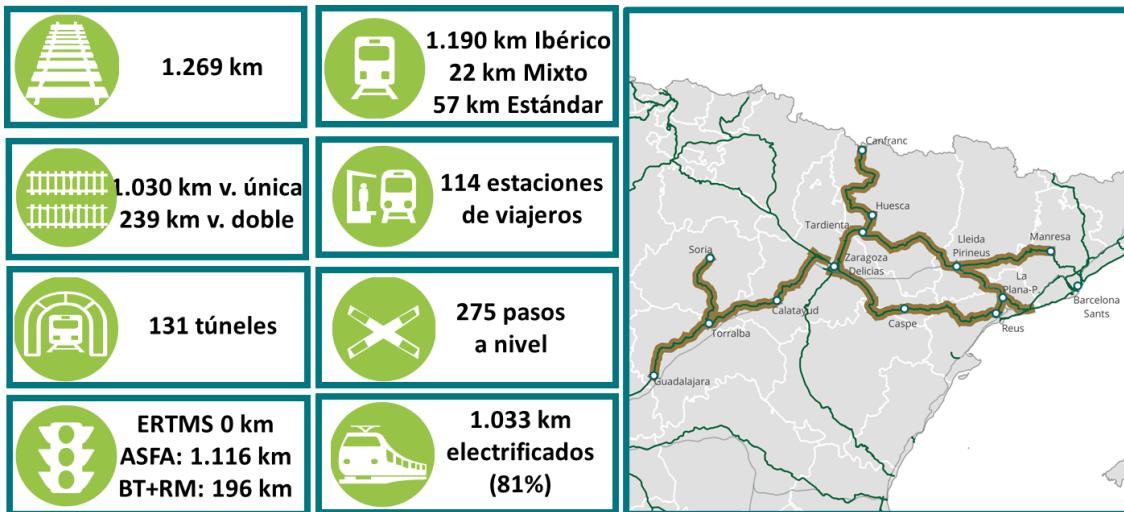
	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Corredor Cantábrico - Mediterráneo	189,19	138,28	327,47



II.4 CORREDOR MADRID – BARCELONA

Los datos más característicos del corredor Madrid – Barcelona se muestran en la siguiente figura:

Figura 63. Características del Corredor Madrid – Barcelona



Fuente: IDEADIF y CIRTRA



Parte de este corredor forma parte de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) y del Corredor Atlántico.

Las actuaciones previstas en este corredor durante el **periodo 2022 - 2026** son las siguientes:

Finalizan en el periodo 2022-2024:

- Actuaciones en el tramo Torralba – Soria.
Incluye la renovación integral y la supresión del bloqueo telefónico (BT) del tramo Torralba – Soria con implantación de BLAU (bloqueo de liberación automática en vía única), así como proyecto, obra y mantenimiento del sistema de comunicaciones móviles GSM-R de ese tramo.



- Centralización de bloqueos en el tramo Reus – Mora la Nova.



- Integración de la estación de Pla de Vilanova en el enclavamiento de Lleida Pirineus e instalación de BLAU entre Bell-Lloc y Lleida Pirineus.



Finalizan en el periodo 2025-2026:

- Remodelación integral de la topología actual de las vías existentes en la estación de Grisén para los tráficos futuros previstos.



- Mejora de la línea Huesca – Canfranc, línea 204 Bif. Canfranc – Canfranc, en los tramos Plasencia del Monte – Ayerbe y Ayerbe – Caldearenas.



- Mejora de la línea Huesca – Canfranc, línea 204 Bif. Canfranc – Canfranc, en el tramo Jaca – Canfranc.



- Proyecto, obra y mantenimiento del sistema de comunicaciones móviles GSM-R del tramo Manresa – Lleida.



- Proyecto constructivo y ejecución de las obras de instalación del BAB en el tramo Ariza-Calatayud.



- Adecuación de gálibos en el tramo Madrid – Zaragoza para permitir el paso de autopistas ferroviarias.



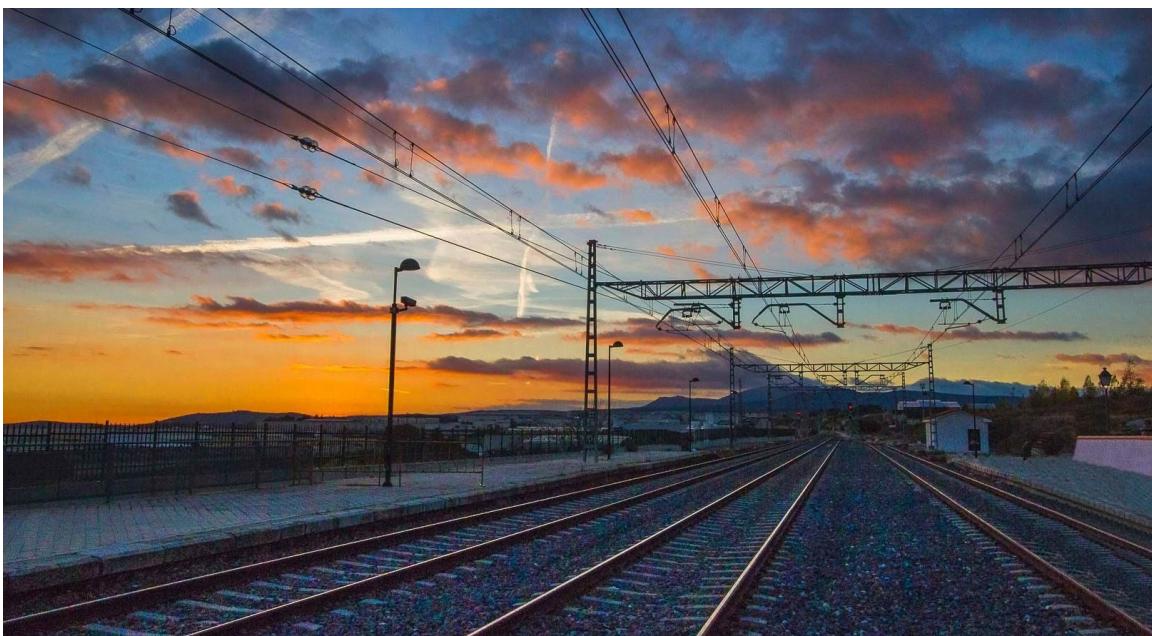
Finalizan más allá de 2026:

- Construcción del nuevo acceso sur ferroviario ancho estándar al puerto de Barcelona. Esta actuación tiene inversión prevista hasta 2026 a través de los fondos MRR, pero su ejecución continuará y su finalización no se prevé hasta más allá de 2026.
- Mejora y adaptación para el tráfico internacional de la línea Huesca – Canfranc, mediante la mejora integral de la línea. Incluye el proyecto, obra y mantenimiento del sistema de comunicaciones móviles GSM-R.

Las inversiones previstas en el **Corredor Madrid-Barcelona** alcanzan la cifra de **287,21 millones de euros** en el quinquenio **2022 - 2026**, estando distribuidos en los dos períodos considerados como se detalla a continuación:

Tabla 35. Inversiones previstas en el Corredor Madrid - Barcelona en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Corredor Madrid - Barcelona	216,51	70,69	287,21



II.5 CORREDOR COSTERO MEDITERRÁNEO

Seguidamente, se muestran los datos más característicos del corredor Costero Mediterráneo:

Figura 64. Características del Corredor Costero Mediterráneo



Fuente: IDEADIF y CIRTRA



El objetivo principal de las actuaciones previstas para el Corredor Costero Mediterráneo es proveer una infraestructura ferroviaria de gran calidad a las poblaciones localizadas tanto en el centro peninsular como en el arco mediterráneo español. Se pretende con ello no sólo mejorar la conectividad con el centro y este de Europa, sino disponer de un sistema de transporte de mercancías y viajeros moderno y eficiente, que suponga una alternativa a la carretera más económica y sostenible.

Dado que la mayor parte de este corredor pertenece al Corredor Mediterráneo de la Red Básica, a excepción del ramal de Tortosa, su desarrollo irá encaminado a avanzar en la interoperabilidad ferroviaria entre los países de la Unión Europea. Por este motivo, las actuaciones previstas en este corredor se focalizan en la adaptación de la red actual a los estándares europeos de interoperabilidad (ancho estándar, electrificación a 25 kV c.a., implantación del sistema ERTMS, longitud de trenes de 750 m, etc.)

Las actuaciones englobadas dentro del Corredor Costero Mediterráneo son las siguientes:

Finalizan en el periodo 2022-2024:

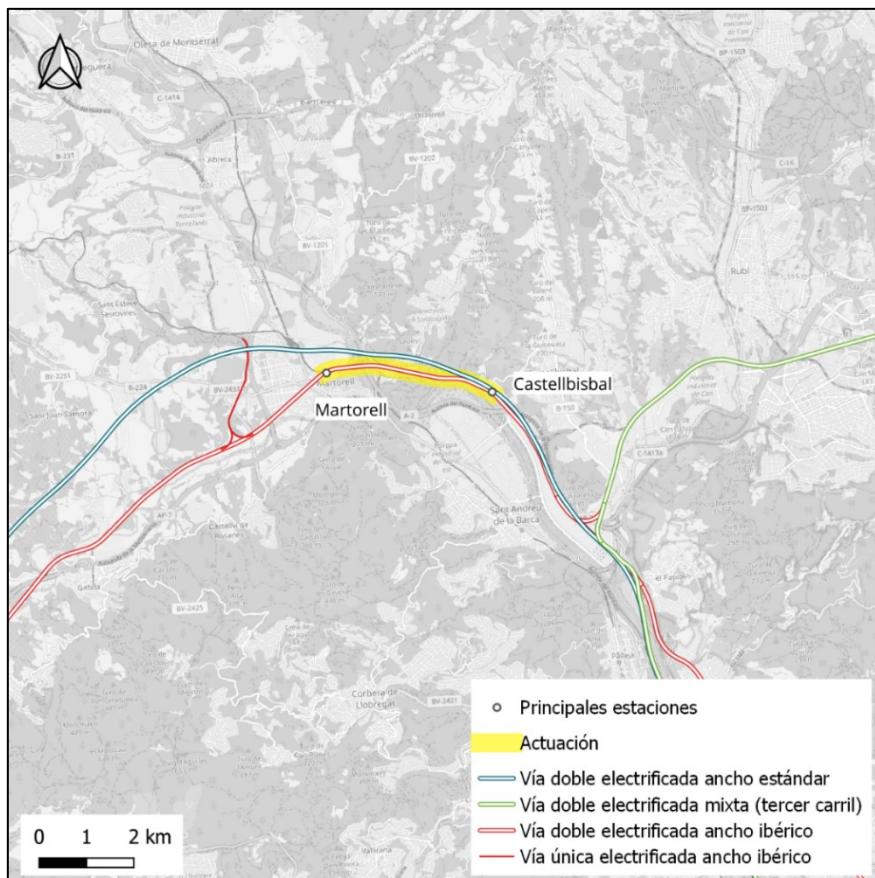
- Tercer carril en el trayecto Castellbisbal – Vila-seca: Tramo Castellbisbal – Martorell.



Se trata de la implantación de ancho mixto en las dos vías de la línea convencional actual entre Castellbisbal y el nudo de Vila-seca. En este periodo se contempla el tramo Castellbisbal – Martorell. Esta actuación **modifica los parámetros técnicos básicos de operación de la red**. El tercer carril en este tramo se prevé que finalice dentro del periodo 2022-2024, quedando pendiente otras actuaciones complementarias previstas para más allá de 2024.

El objeto principal es la Implantación del Ancho Estándar en el Corredor Costero Mediterráneo, tramo Castellbisbal – Murcia y subtramo Castellbisbal – Tarragona – Nudo de Vila-seca con cambio de instalaciones de seguridad y comunicaciones.

Figura 65. Corredor Costero Mediterráneo: Tercer carril tramo Castellbisbal - Martorell



- Tramo Moixent - Nudo de La Encina

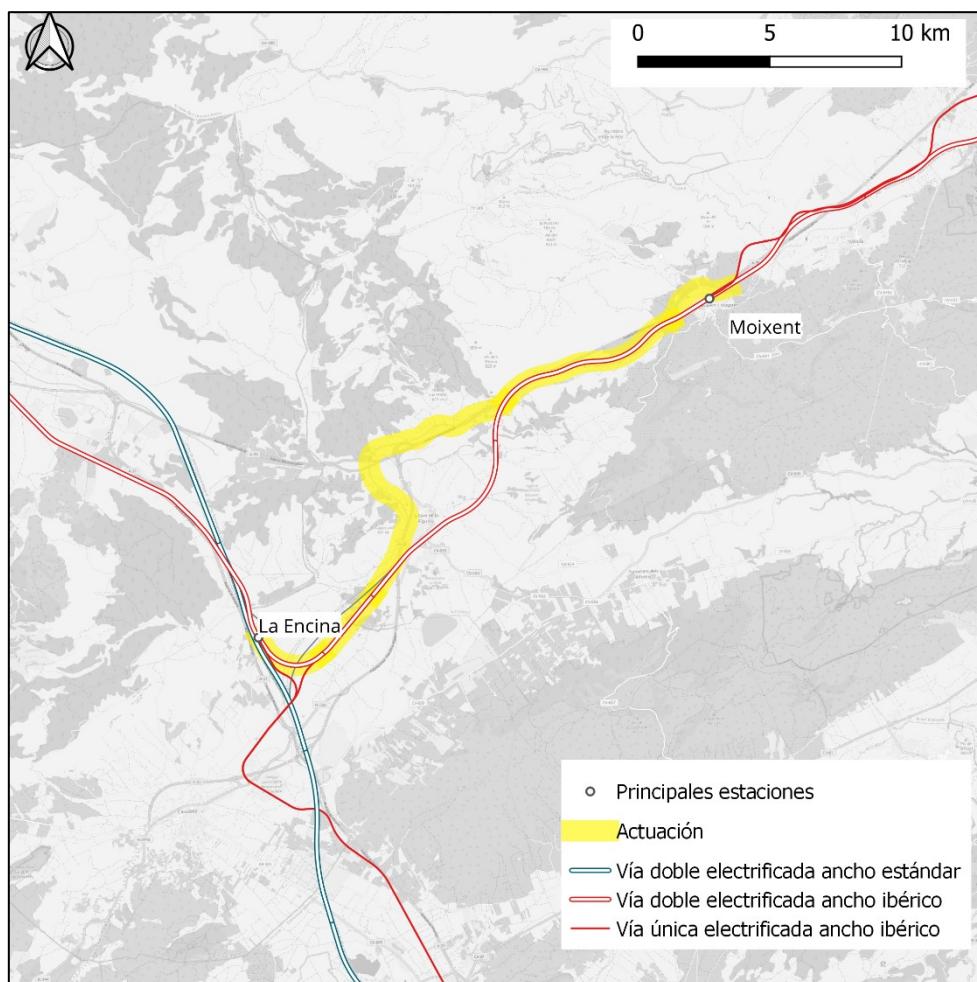


Nueva línea de ancho ibérico en vía doble entre La Encina y Bif. Túnel de la Encina (3,6 km) y vía única en el tramo Bif. Túnel de la Encina y Bif. Moixent (21,5 km). Incluye montaje de vía, electrificación a 3 kV c.c., bloqueo automático banalizado y control de tráfico centralizado (BAB con CTC), Asfa y sistema de comunicación Tren Tierra. Esta nueva línea ya se encuentra en servicio.

La implantación de instalaciones de seguridad y comunicaciones (ERTMS N1) se hará en una fase posterior para el tramo completo València - Xàtiva - Nudo de La Encina.

En este caso, esta actuación se incluye en el Programa de Actividad de ADIF, pero la inversión la ha realizado ADIF AV.

Figura 66. Corredor Costero Mediterráneo: nueva línea de ancho ibérico en vía única entre Moixent - Nudo de La Encina



- Renovación y mejora de la terminal de mercancías de Escombreras en Cartagena para la mejora de la explotación del tráfico ferroviario.



- Instalación de un enclavamiento electrónico en Caldes de Malavella con control de tráfico centralizado (CTC) y del bloqueo automático banalizado (BAB) con sus estaciones colaterales (línea Barcelona a Portbou)



Finalizan en el periodo 2025-2026:

- Ejecución de las obras de instalación de bloqueo automático banalizado (BAB) en el tramo Figueres-Portbou.



- Nueva subestación eléctrica de tracción de Portbou.



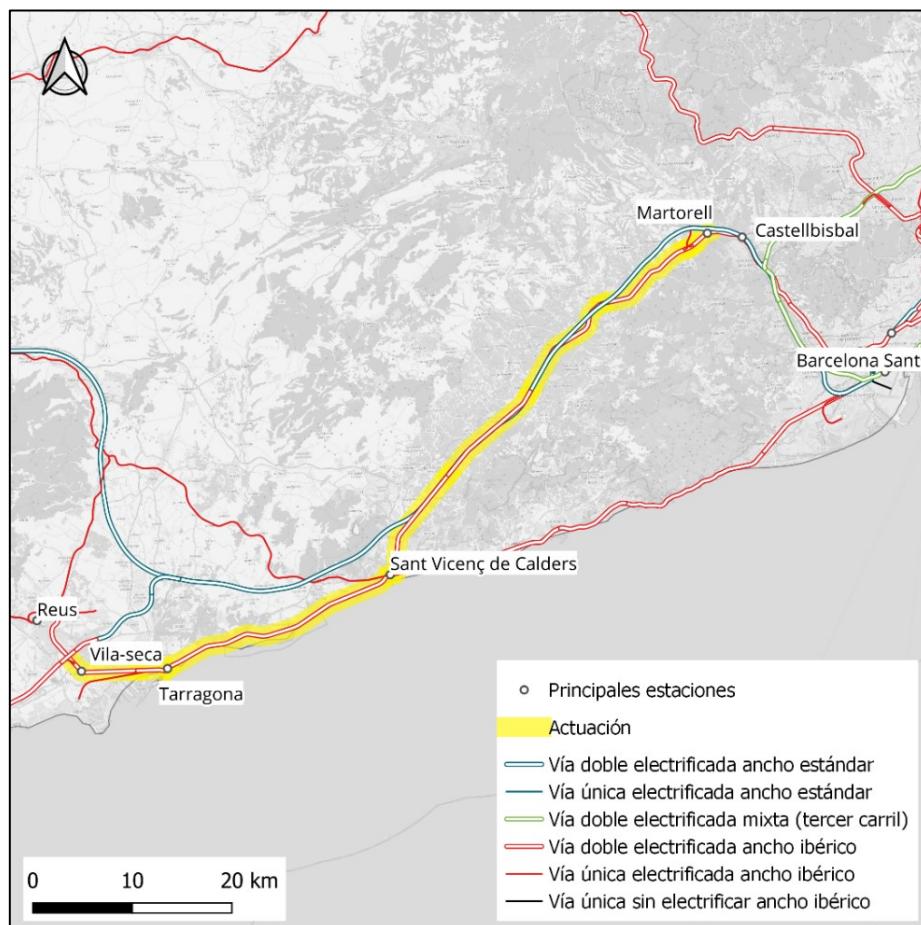
- Tercer carril en el trayecto Castellbisbal – Vila-seca: tramo Martorell – Vila-seca



Se trata de la implantación de ancho mixto en las dos vías de la línea convencional actual entre Castellbisbal y el nudo de Vila-seca. En este periodo se contempla el tramo Martorell – Vila-seca. Esta actuación **modifica los parámetros técnicos básicos de operación de la red**.

El objeto principal es la Implantación del Ancho Estándar en el Corredor Costero Mediterráneo, tramo Castellbisbal – Murcia y subtramo Castellbisbal – Tarragona – Nudo de Vila-seca con cambio de instalaciones de seguridad y comunicaciones.

Figura 67. Corredor Costero Mediterráneo: Tercer carril tramo Martorell - Vila-seca



- Cambiador de Vila-seca. Que permitirá la circulación de trenes de ancho variable desde Barcelona y otros orígenes hacia Valencia.



- Cambio de ancho Tortosa - L' Aldea. Esta actuación incluye como principal actuación el cambio de ancho actual ibérico a ancho estándar. También se contempla la implantación de ERTMS N1 en el tramo en un periodo posterior, tras la implantación del cambio de ancho de este tramo.

Esta actuación **modifica los parámetros técnicos básicos de operación de la red**.

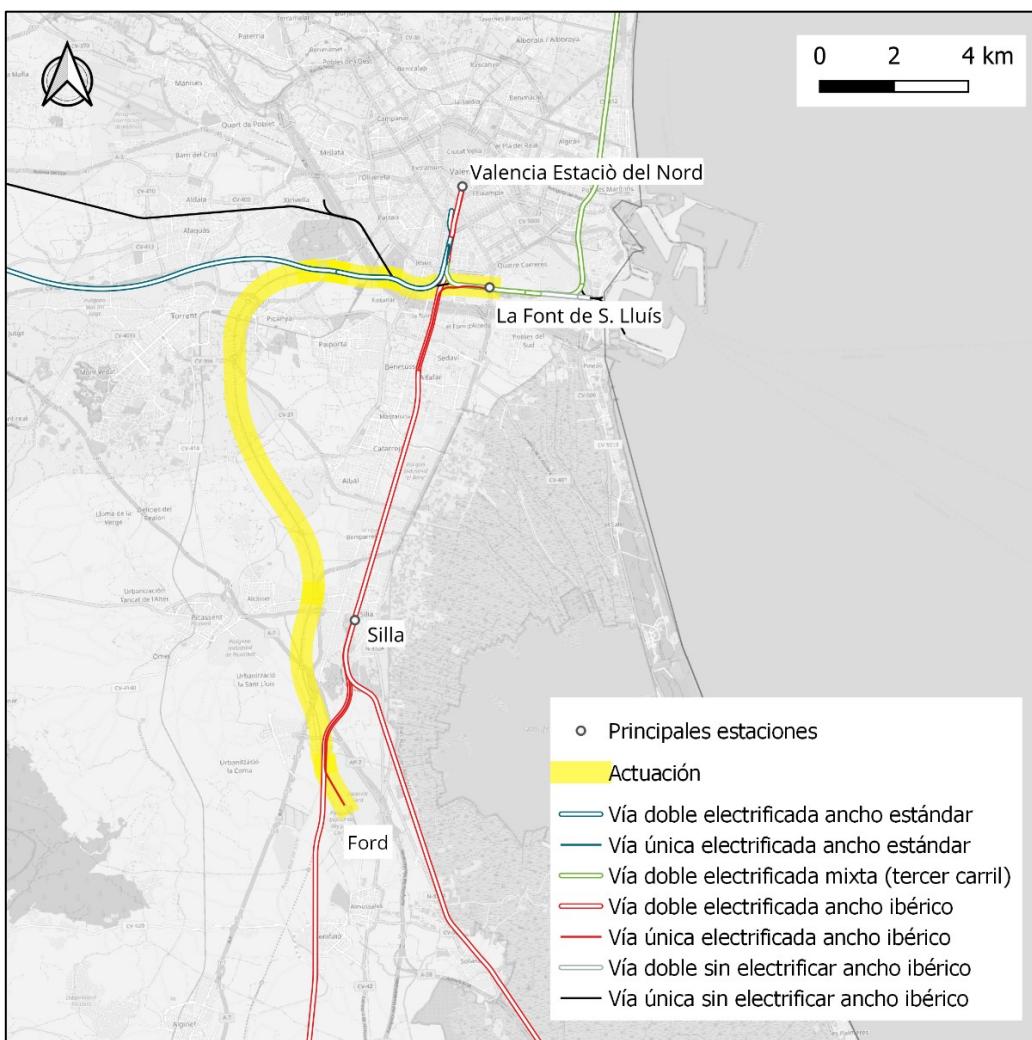


- Proyecto, obra y tercer carril en el tramo València - Almussafes.



Consiste en la implantación de ancho mixto entre València La Font de Sant Lluís y Almussafes, con vía electrificada a 3 kV c.c., ERTMS N1 y GSM-R, siendo gran parte del trayecto nuevo trazado. Esta actuación **modifica los parámetros técnicos básicos de operación de la red**.

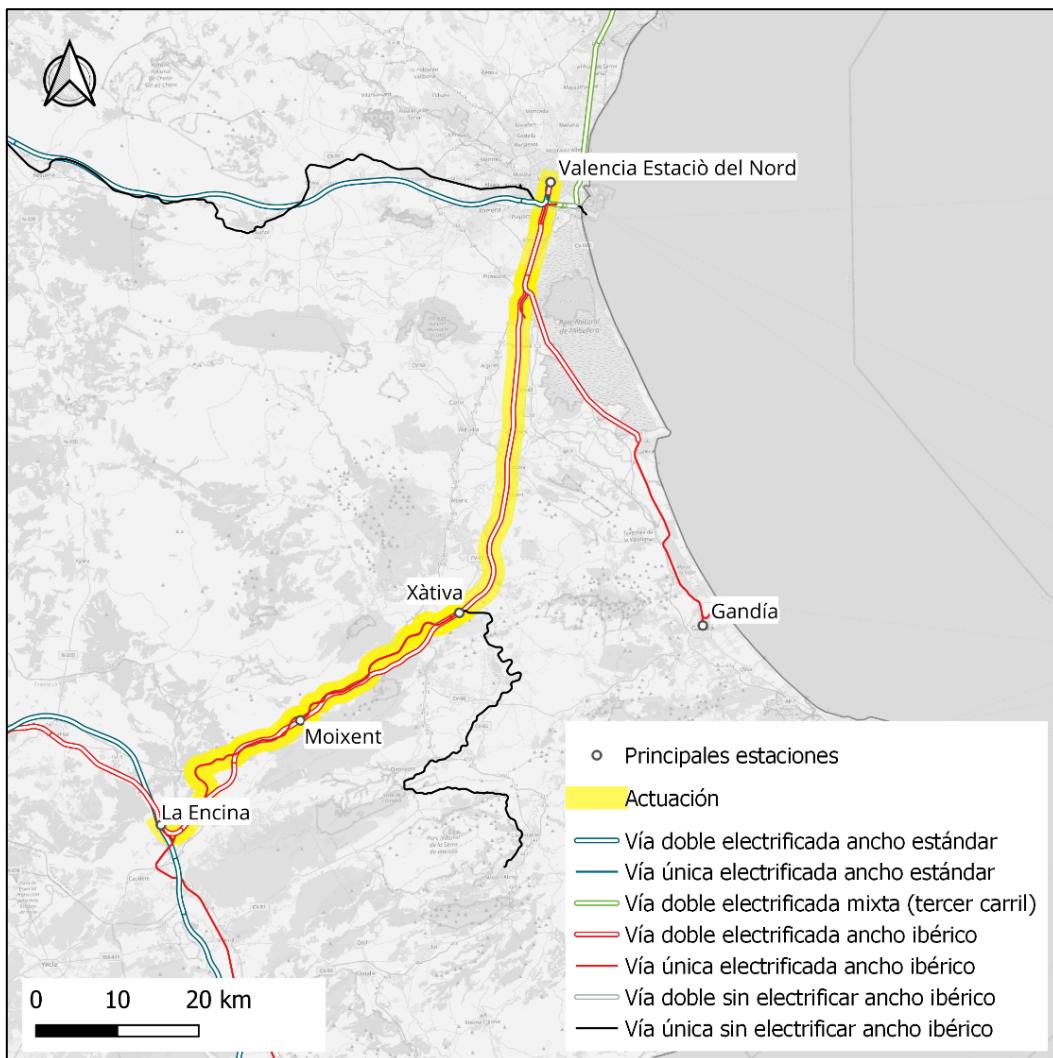
Figura 68. Corredor Costero Mediterráneo: Tercer carril tramo València - Almussafes



- Tramo València - Xàtiva - Nudo de La Encina
Implantación de las instalaciones de seguridad y comunicaciones (ERTMS N1) en el tramo completo. En este caso, esta actuación se incluye en el Programa de Actividad de ADIF, pero la inversión la hace ADIF AV.



Figura 69. Corredor Costero Mediterráneo: instalaciones de seguridad y comunicaciones (ERTMS N1) en el tramo València - Xàtiva-La Encina



- Proyecto, obra y mantenimiento del sistema de comunicaciones móviles GSM-R en el tramo de circulaciones entre Xàtiva y Alcoy.



- Ejecución de actuaciones de ampliación de gálibos carreteros en sus interferencias con la línea ferroviaria en la línea 320 tramo Chinchilla - Murcia.



Finalizan más allá de 2026:

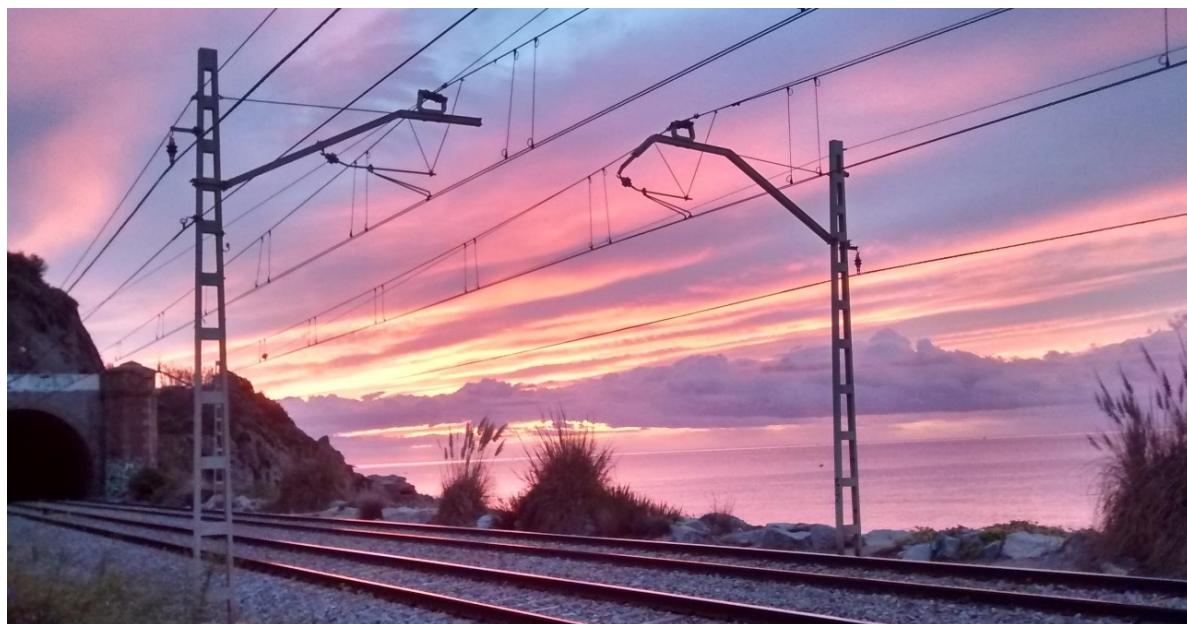
- Acceso ferroviario sur al puerto de Castellón, nueva plataforma, vía y electrificación. Esta actuación tiene inversión prevista hasta 2026 a través de los fondos MRR, pero su ejecución continuará y su finalización no se prevé hasta más allá de 2026.

- Tercer carril en la línea La Encina – Alicante. Esta actuación **modifica los parámetros técnicos básicos de operación de la red**, tiene inversión prevista hasta 2026 a través de los fondos MRR, pero su ejecución continuará y su finalización no se prevé hasta más allá de 2026.
- Actuaciones en el ramal de conexión de Águilas. Incluye la adecuación de la plataforma para la implantación de ancho estándar en la línea Murcia Mercancías – Águilas, en el tramo Pulpí – Águilas.
- Cambio de ancho y electrificación de la línea San Isidro-Alicante, que permitirá el tráfico de ancho estándar en el corredor Mediterráneo.
- Acceso al aeropuerto de Alicante, incluyendo la plataforma, la superestructura de las vías y la nueva estación del aeropuerto.

Las actuaciones previstas en el **Corredor Costero Mediterráneo** suponen una inversión de **625,16 millones de euros en el periodo 2022 - 2026**, distribuidos en los dos horizontes considerados como se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 36. Inversiones previstas en el Corredor Costero Mediterráneo en el periodo 2022 - 2026

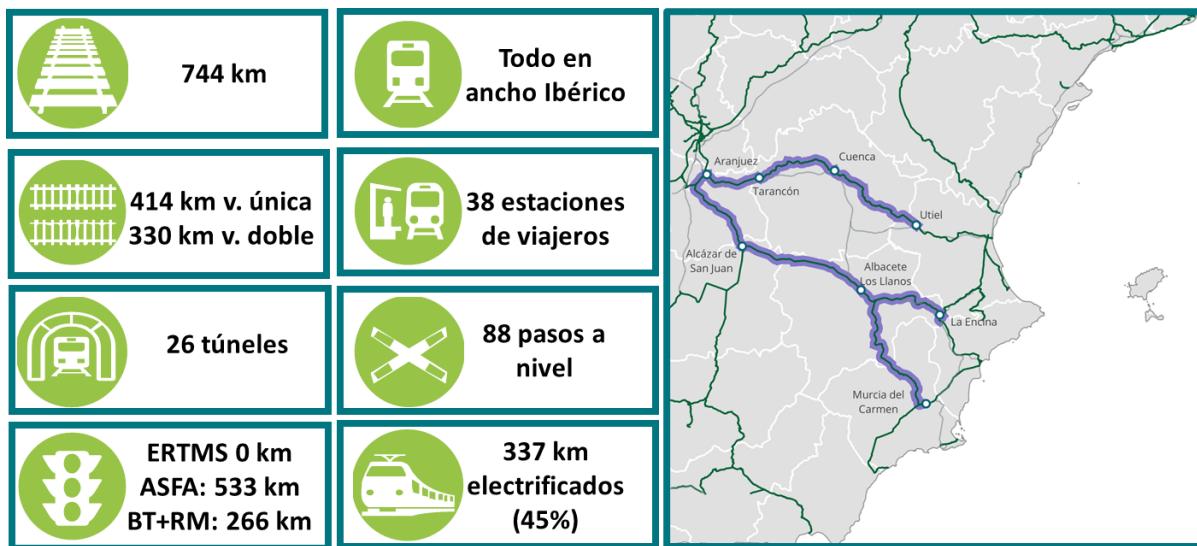
	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Corredor Costero Mediterráneo	317,67	307,48	625,16



II.6 CORREDOR LEVANTE

En la siguiente figura se muestran los datos más característicos del corredor Levante:

Figura 70. Características del Corredor Levante



Fuente: IDEADIF y CIRTRA

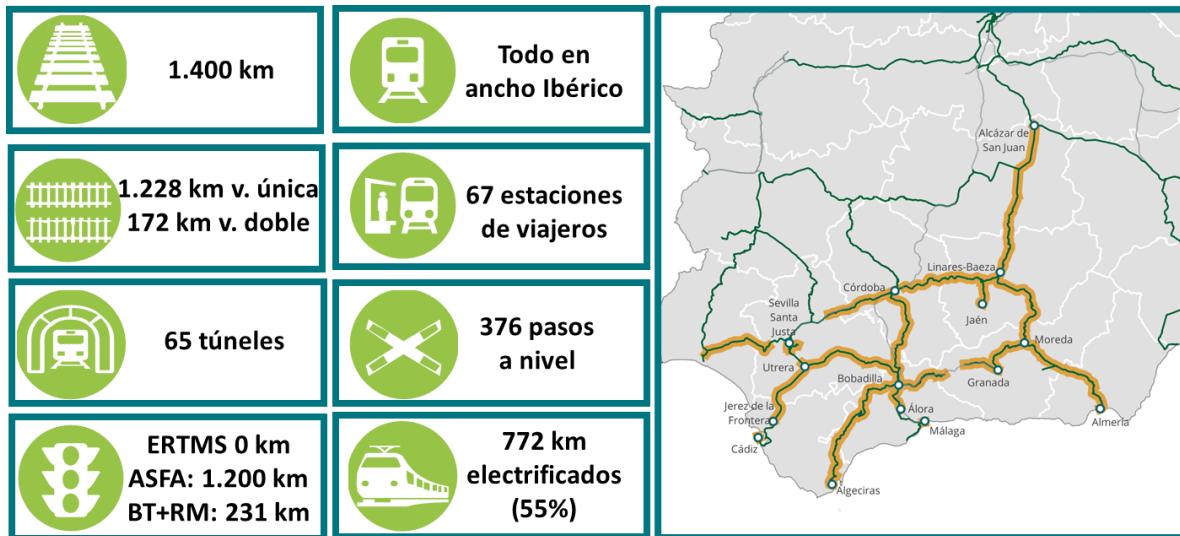
No hay grandes actuaciones previstas en el Corredor de Levante en el periodo considerado en el presente Programa de Actividad, aunque sí se prevén otras actuaciones en el ámbito incluidas en diferentes planes transversales.



II.7 CORREDOR ANDALUCÍA

Los datos más característicos del corredor Atlántico se muestran en la siguiente figura:

Figura 71. Características del Corredor Andalucía



Fuente: IDEADIF y CIRTRA



Parte de este corredor forma parte de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) y del Corredor Atlántico, así como del Corredor Mediterráneo.

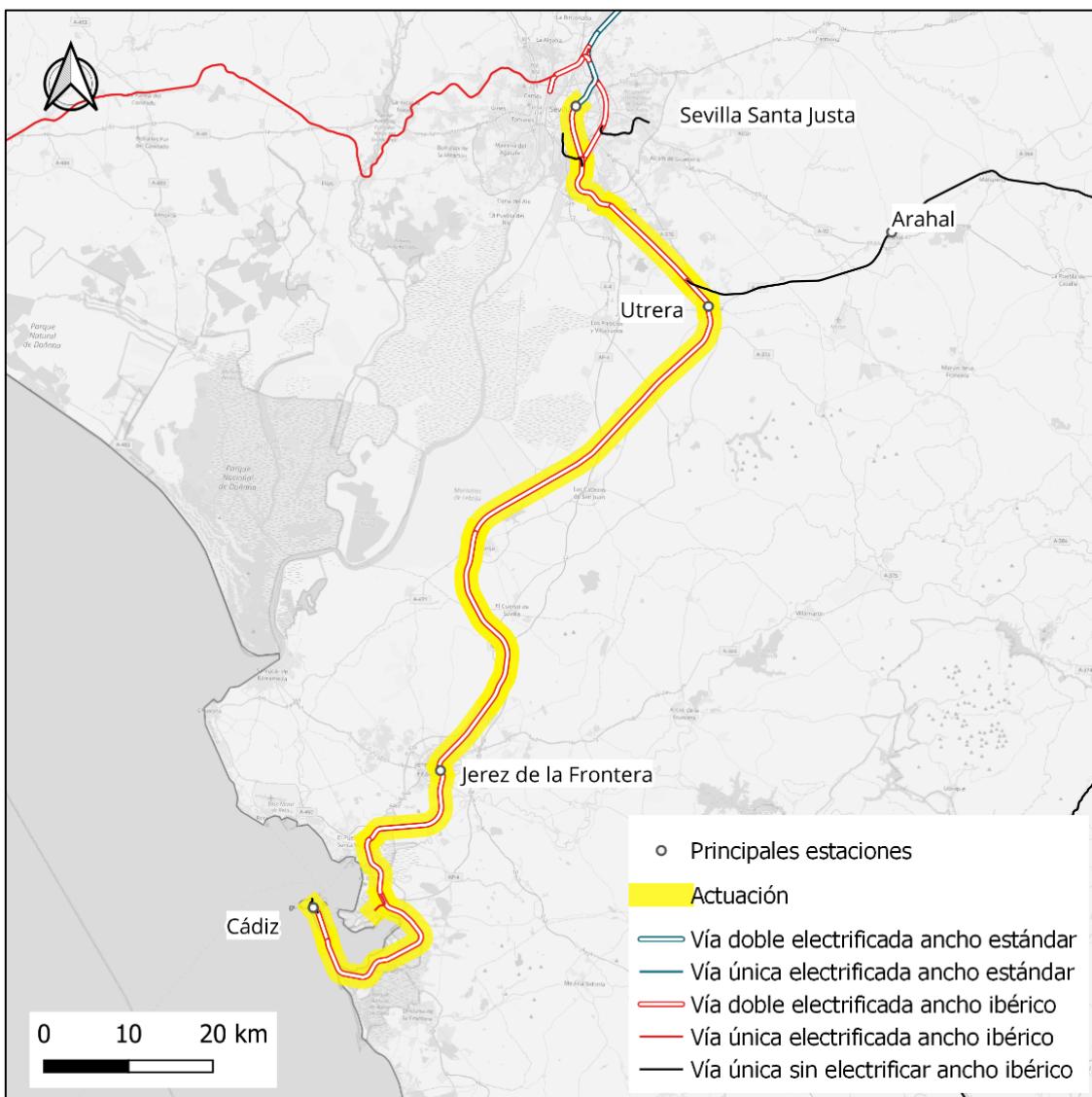
Las actuaciones previstas en este corredor durante el **periodo 2022 - 2026** son las siguientes:

Finalizan en el periodo 2022-2024:

- Instalación de ERTMS nivel 1 en la línea Sevilla -Cádiz.



Figura 72. Corredor Andalucía: ERTMS N1 en la línea Sevilla -Cádiz



- Supresión del bloqueo telefónico (BT) e implantación de BLAU (bloqueo de liberación automática en única) en el tramo Bif. Utrera – Fuente de Piedra.



- Instalación del sistema GSM-R en el tramo Bif. Utrera – Fuente de Piedra y la renovación y mejora de desvíos en varias estaciones.



Finalizan en el periodo 2025-2026:

- Supresión del bloqueo telefónico (BT) e implantación de BAU (bloqueo automático en vía única) con CTC, así como proyecto, obra y mantenimiento del sistema de comunicaciones móviles GSM-R en el tramo Bobadilla – Ronda.



- Adecuación de gálibos en el tramo Algeciras - Madrid para permitir el paso de autopistas ferroviarias.



Finalizan más allá de 2026:

- Instalaciones de seguridad para la adaptación del BAB Herrera de la Mancha - Manzanares.
- Actuaciones en la línea Madrid – Jaén, incluyendo la adaptación a 220 km/h en el tramo Alcázar de San Juan – Manzanares.
- Actuaciones en el tramo Almería – Granada. Cambio de ancho, nuevos sistemas de instalaciones de seguridad y electrificación del tramo. Esta actuación **modifica los parámetros técnicos básicos de operación de la red**, pero no queda reflejado en el Programa de actividad 2022-2026 ya que su finalización está prevista para más allá de 2026.
- Actuaciones en el tramo Madrid – Jaén. Incluyendo actuaciones correctoras y de sustitución del armamento de vía en la línea.
- Rehabilitación de la línea Sevilla – Huelva. Incluye actuaciones de sustitución integral de traviesas, así como actuaciones de rehabilitación de vía, tratamiento y consolidación de terraplenes y aumento de la capacidad hidráulica de las obras de drenaje transversal.
- Renovación y mejora del tramo Bobadilla – Algeciras, así como en apartaderos. Comprende trabajos de electrificación, eliminación de bloqueo telefónico (BT) y apartaderos de 750 metros. Esta actuación **modifica los parámetros técnicos básicos de operación de la red**, pero no queda reflejado en el Programa de actividad 2022-2026 ya que su finalización está prevista para más allá de 2026.



Las inversiones previstas en el **Corredor Andalucía** alcanzan la cifra de **314,18 millones de euros** en el quinquenio **2022 - 2026**, estando distribuidos en los dos periodos considerados como se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 37. Inversiones previstas en el Corredor Andalucía en el periodo 2022 - 2026

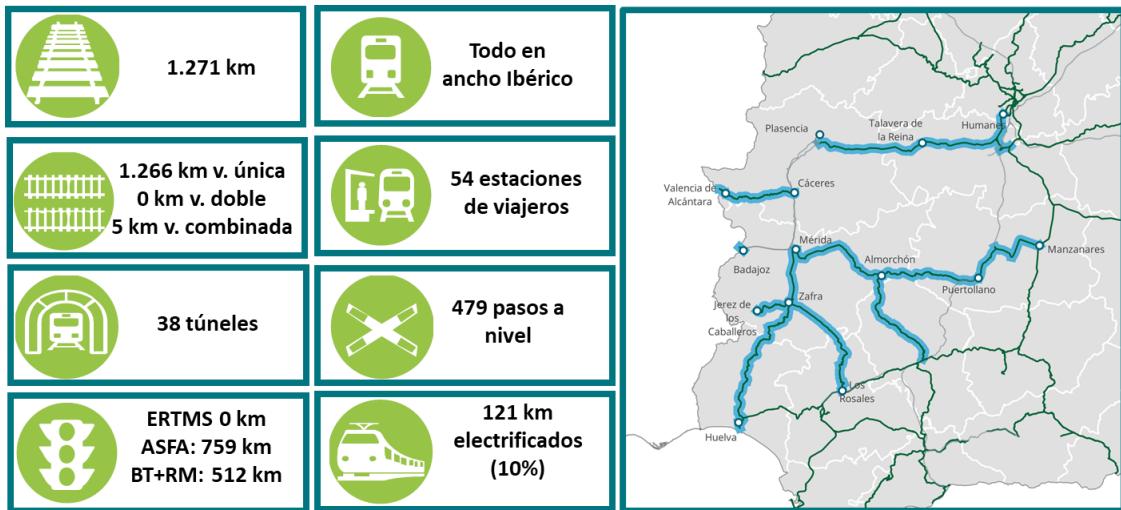
	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Corredor Andalucía	247,88	66,29	314,18



II.8 CORREDOR EXTREMADURA

Los datos más característicos del corredor Extremadura son los que se muestran a continuación:

Figura 73. Características del Corredor Extremadura



Fuente: IDEADIF y CIRTRA

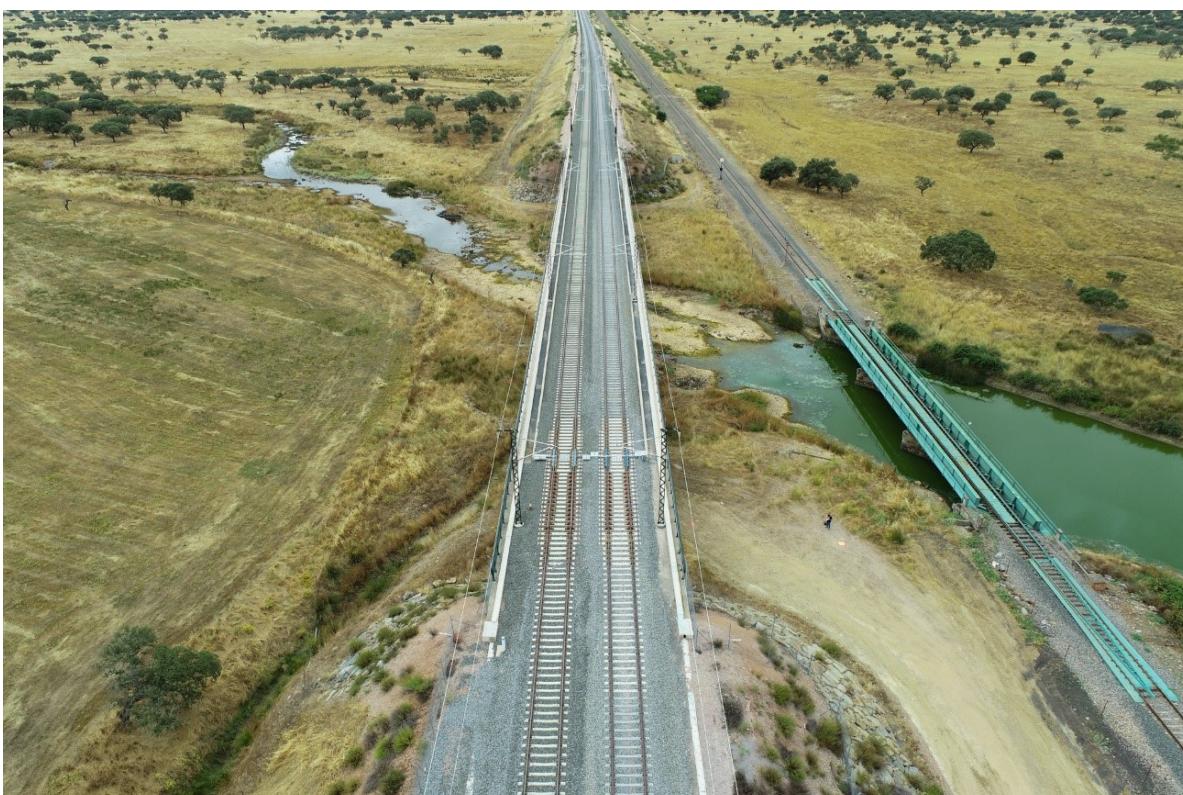


Las actuaciones previstas en el Corredor de Extremadura tienen dos objetivos principales:

- La mejora en la fiabilidad del servicio ferroviario, minimizando las incidencias como consecuencia de la infraestructura.
- La mejora de la capacidad en el corredor.

Adicionalmente, al estar incluida gran parte de las líneas y tramos que conforman el Corredor de Extremadura de ADIF en el Corredor Atlántico de la Red Básica europea, la infraestructura deberá ir adaptándose progresivamente a los estándares de interoperabilidad ferroviaria.

El Corredor de Extremadura permitirá una mejor conexión de la red ferroviaria española con Portugal (Lisboa) y, por su pertenencia mayoritaria al Corredor Atlántico, conectará la Península Ibérica con el resto de Europa, favoreciendo la circulación de trenes de mercancías más eficientes y, al mismo tiempo, dinamizando el tráfico de viajeros del oeste peninsular.



Las inversiones previstas en el quinquenio 2022 - 2026 en este corredor consideran las siguientes actuaciones:

Finalizan en el periodo 2022-2024:

- Renovación integral de infraestructura y vía en la línea Zafra - Huelva, en el tramo Peguerillas - Huelva Cargas.



- Renovación de vía en la línea Zafra - Huelva, en el tramo Valdelamusa - Huelva.





- Electrificación Badajoz – Frontera Portugues.

Se ejecutarán las obras de electrificación en el tramo Badajoz – Elvas, de las cuales ADIF se encargará de la construcción del tramo en la parte española.

La inversión consiste en la electrificación en 25 kV c.a. del tramo en vía única de ancho ibérico.

Esta actuación modifica los parámetros técnicos básicos de operación de la red y su finalización se prevé dentro del periodo del presente Programa de Actividad.

Finalizan en el periodo 2025-2026:

- Remodelación de la estación de Navalmoral de la Mata, incluyendo tanto actuaciones en la estación en sí como otras dentro de la plataforma.



- Supresión del bloqueo telefónico (BT) en el tramo Zafra – Los Rosales, estableciéndose BAU (bloqueo automático en vía única) en el tramo Cazalla – Los Rosales y BLAU (bloqueo de liberación automática en vía única) en el tramo Cazalla – Zafra, y supresión del bloqueo telefónico (BT) en los tramos Zafra – Huelva y Zafra – Llanos de la Granja, estableciendo BLAU en ambos tramos.



- Renovación de vía en la línea Ciudad Real – Brazatortas, en el tramo Brazatortas – Guadalmez.



- Supresión del bloqueo telefónico (BT) e implantación de BLAU (bloqueo de liberación automática en vía única), así como proyecto, obra y mantenimiento del sistema de comunicaciones móviles GSM-R en el tramo Brazatortas – Almorchón – Villanueva de la Serena.



- Renovación integral de infraestructura y vía en la línea Zafra – Huelva, en el tramo Calañas – Peguerillas.



- Proyecto, obra y mantenimiento del sistema de comunicaciones móviles GSM-R Zafra – Huelva y Zafra – Llanos de la Granja.



- Proyecto, obra y mantenimiento del sistema de comunicaciones móviles GSM-R Zafra – Los Rosales.



- Renovación de la infraestructura y superestructura de la vía de los tramos Brazatortas/Veredas-El Madroñal y El Madroñal-Guadalmez/Los Pedroches.



Finalizan más allá de 2026:

- Electrificación del tramo Humanes – Talavera De la Reina – Talayuela - Plasencia. En esta línea, se ejecutará una electrificación a 25 kV c.a. en el tramo de Illescas a Plasencia y a 3 kV c.c. entre Humanes e Illescas.
- Actuaciones en el tramo Mérida – Puertollano, que comprende los siguientes trabajos:
 - Renovación de las instalaciones de seguridad.
 - Incremento de la longitud de vías en estaciones y vías de apartado a los 750 m.
 - Electrificación de la línea a 25 kV c.a. en corriente alterna.
 - Supresión de pasos a nivel.
- Renovación de los tramos Zafra – Huelva, Zafra – Los Rosales y Cáceres – Valencia de Alcántara. Incluye las renovaciones integrales del tramo Llerena – Fuente del Arco, así como el proyecto preliminar para la supresión del bloqueo telefónico (BT) del tramo Cáceres – Valencia de Alcántara, donde se establecerá un BLAU (bloqueo de liberación automática en vía única).

El volumen de inversión prevista en el **Corredor de Extremadura** alcanza el valor de **472,42 millones de euros para el periodo 2022 - 2026**, distribuidos en los dos horizontes considerados como muestra la tabla siguiente:

Tabla 38. Inversiones previstas en el Corredor Extremadura en el periodo 2022 - 2026

Inversiones (millones de €, IVA Incluido)			
	2022- 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Corredor Extremadura	282,97	189,45	472,42



II.9 ACTUACIONES EN APARTADEROS DE 750 M

Las líneas en las que se prevé que permitan la circulación para trenes de 750 metros al final del periodo 2022 - 2026 son las listadas más abajo.

Es muy importante indicar en este punto, que las previsiones de operación de trenes de 750 metros en los tramos que en este Programa se mencionan, son siempre para operaciones en forma de longitud excepcional, no de longitud básica, por lo que cualquier tren con esa longitud máxima que quiera operar deberá realizar previamente la tramitación oportuna con el Administrador de Infraestructuras.

- Cabañas de Ebro - La Cartuja - Lleida - Reus
- Cabañas de Ebro - Bif. Teruel - Caspe - Reus
- Algeciras - Bobadilla - Córdoba Mercancías
- Sevilla - Huelva
- Cabañas de Ebro - Castejón de Ebro
- Altsasu - Pamplona - Castejón de Ebro
- Venta de Baños - Palencia - Santander
- Sagunto - Teruel - Bif. Teruel



La construcción de vías de apartado de 750 metros en líneas o tramos de la RFIG, generalmente son un número o una parte muy pequeña sobre el total (aproximadamente un 25 %, por lo que la mayoría son de longitud inferior), no debe suponer que automáticamente puedan circular trenes de 750 metros. Se viene asumiendo que con la construcción o existencia de algunas vías de apartado de 750 metros en un tramo de vía única ya se permite la circulación de trenes de 750 m. Esto es un error de concepto porque existen tramos de más de 40 km de vía única en los que no pueden cruzar los trenes TLE de 750 metros. En la mayoría de los casos, la realización de estas vías de apartado de 750 metros supondría aumentar la longitud básica o la especial a 600 metros de los trenes de mercancías, que ya es un gran avance.

Estas actuaciones en los apartaderos **modifican los parámetros técnicos básicos de operación de la red**. Seguidamente, se muestran los planos con los tramos descritos anteriormente.

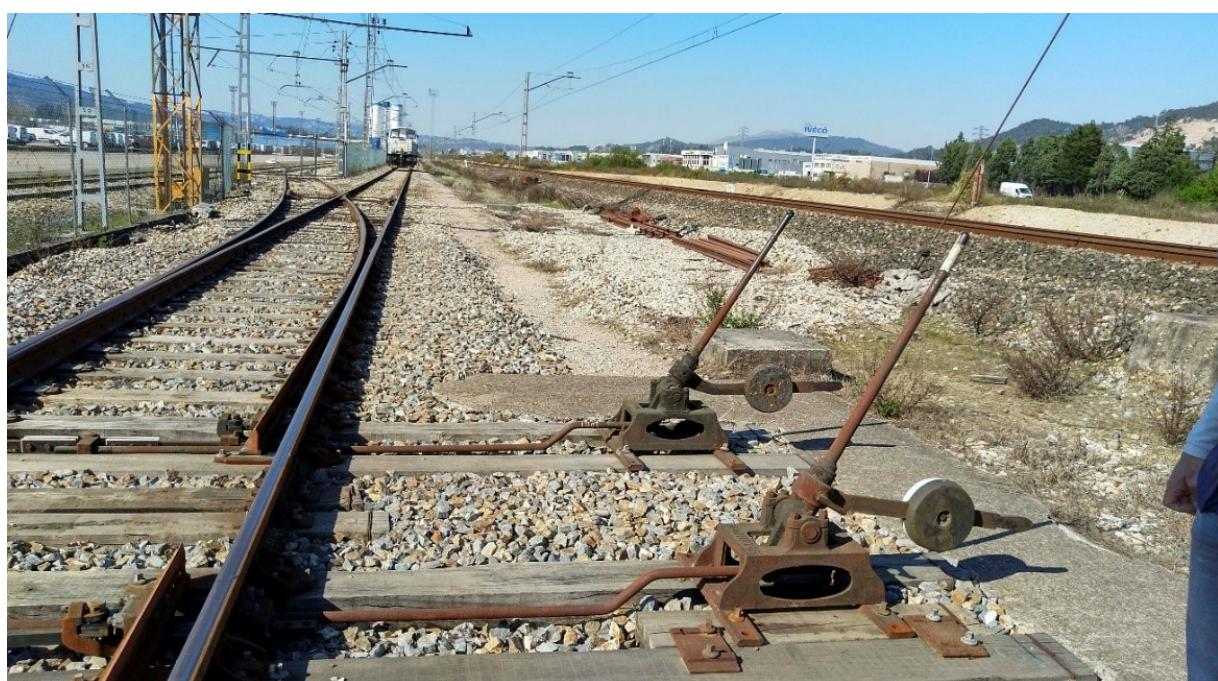


Figura 74. Actuaciones en Apartaderos 750 m que modifican los parámetros de la red

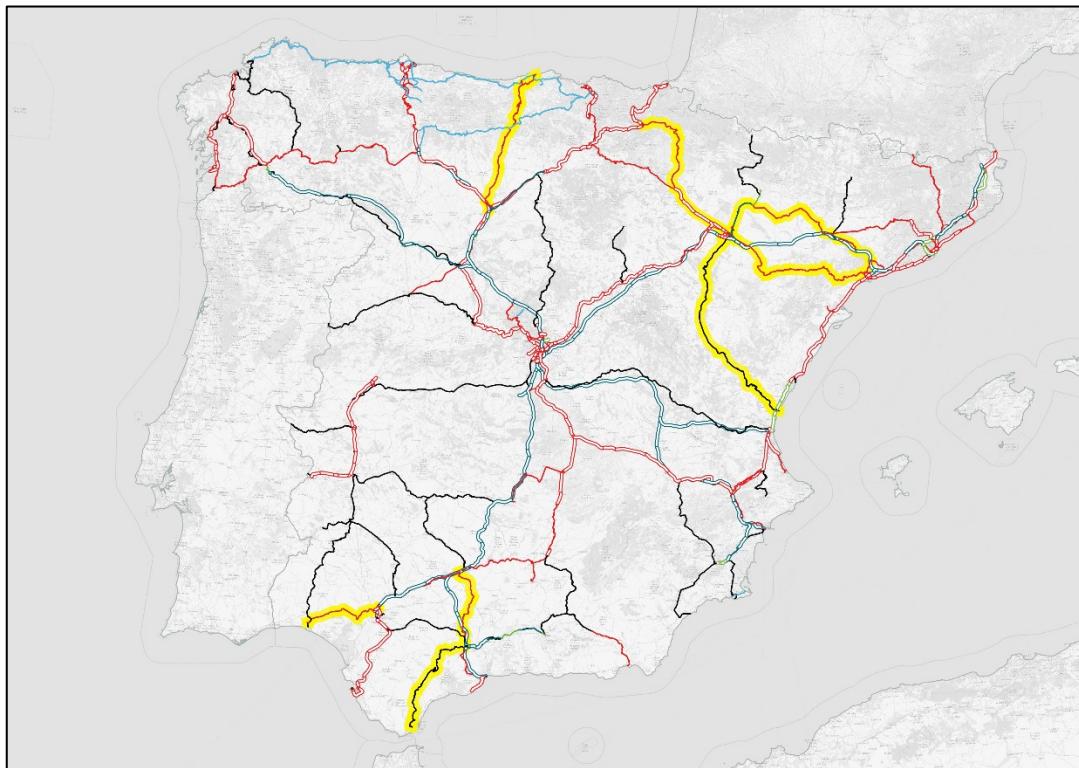


Figura 75. Apartaderos 750m tramos Cabañas de Ebro - La Cartuja - Lleida - Reus y Cabañas de Ebro - Bif. Teruel - Caspe - Reus

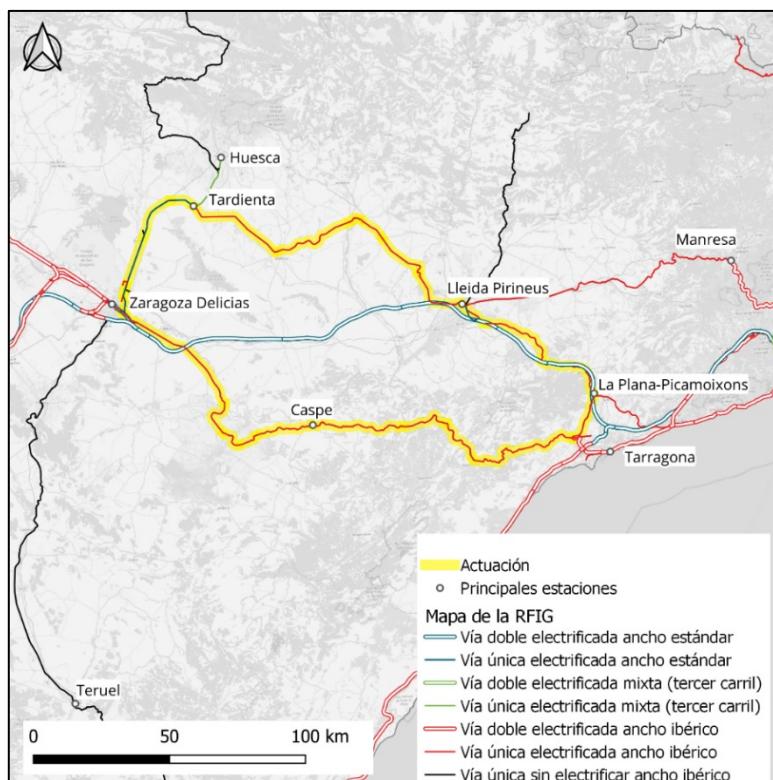


Figura 76. Apartaderos 750m tramo Algeciras - Bobadilla - Córdoba Mercancías

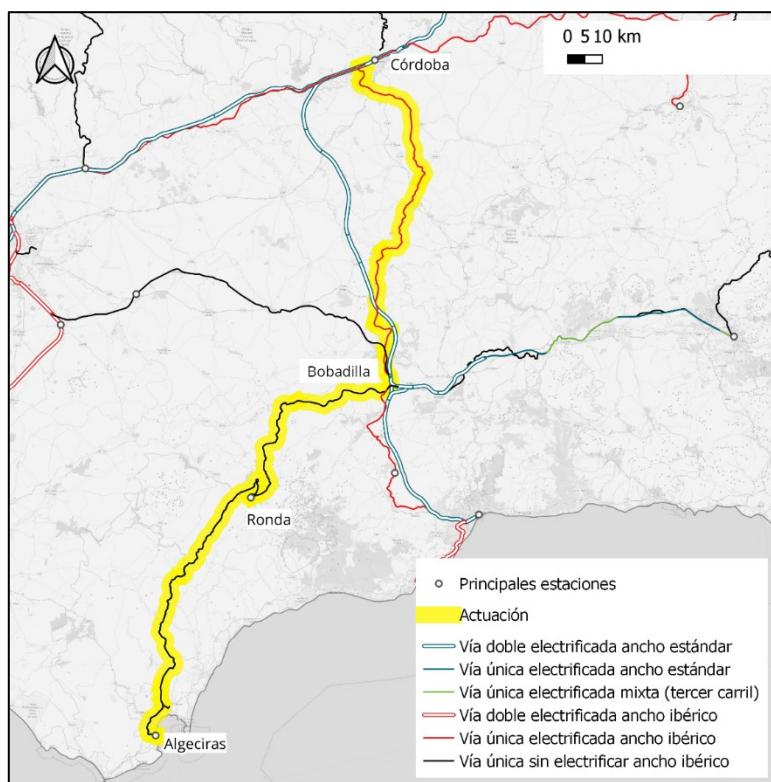


Figura 77. Apartaderos 750m tramo Sevilla - Huelva

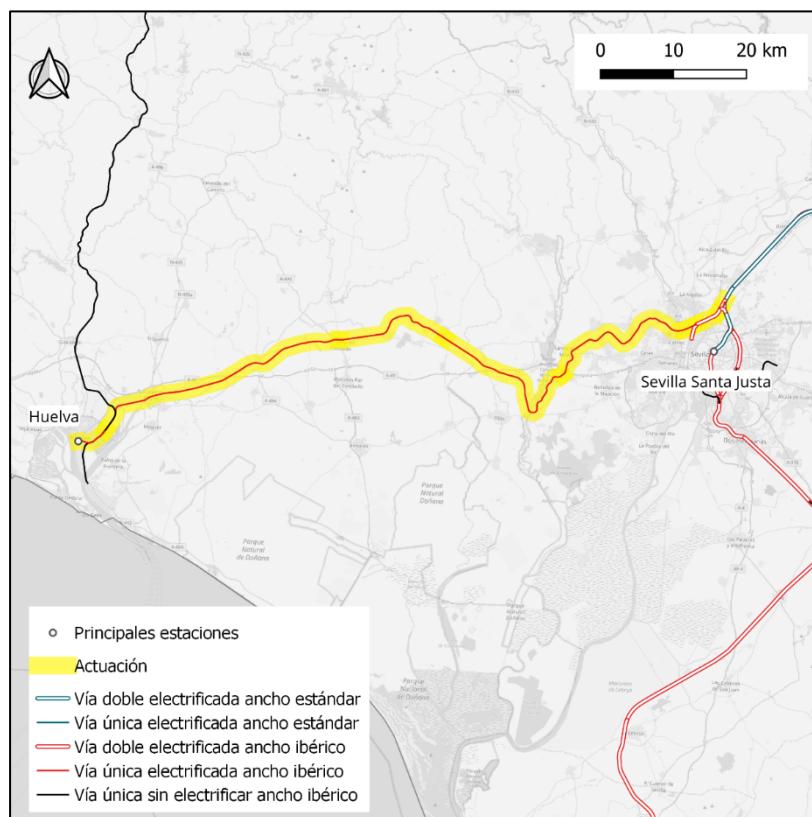


Figura 78. Apartaderos 750m tramo Cabañas de Ebro - Castejón de Ebro

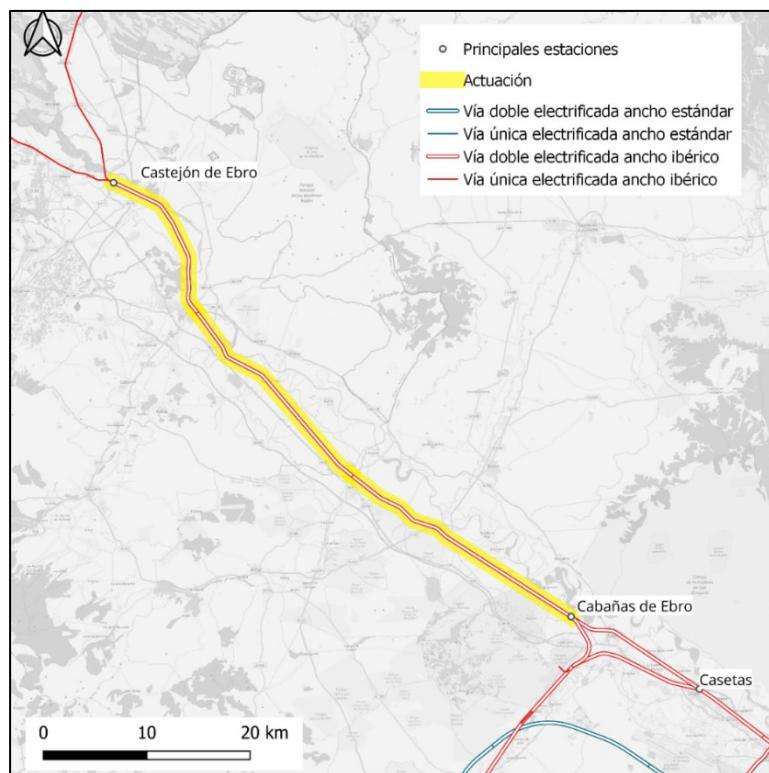


Figura 79. Apartaderos 750m tramo Altsasu - Pamplona - Castejón de Ebro

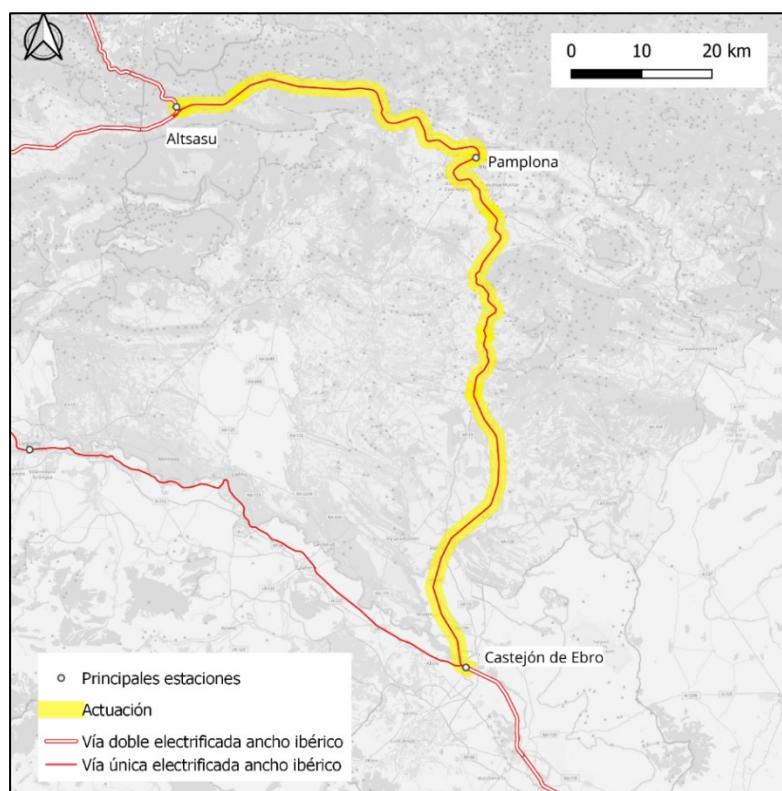


Figura 80. Apartaderos 750 m tramo Venta de Baños - Palencia - Santander

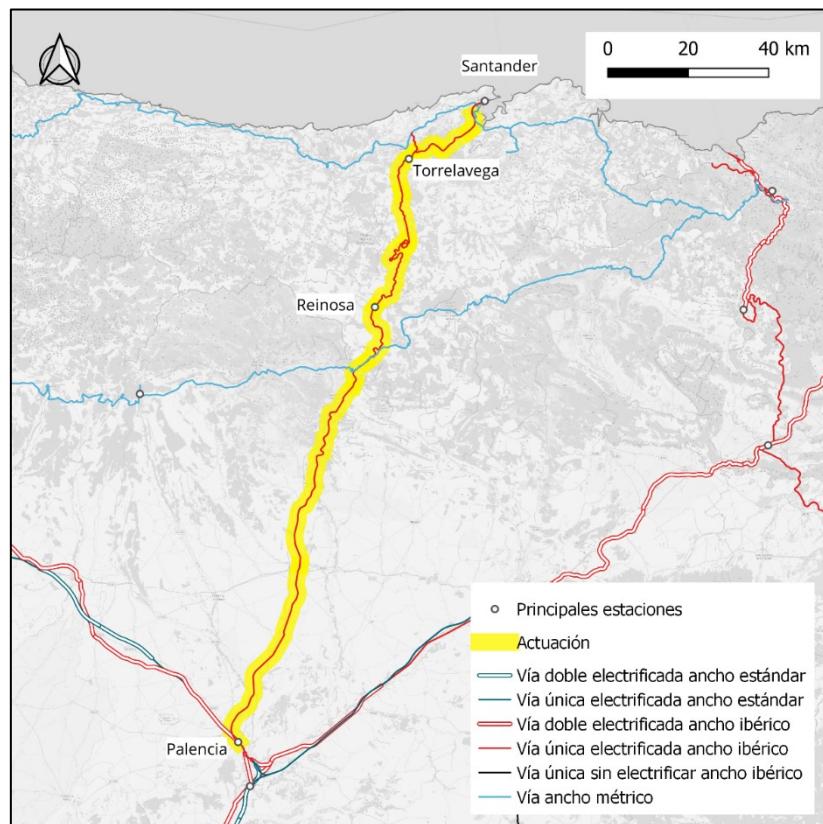
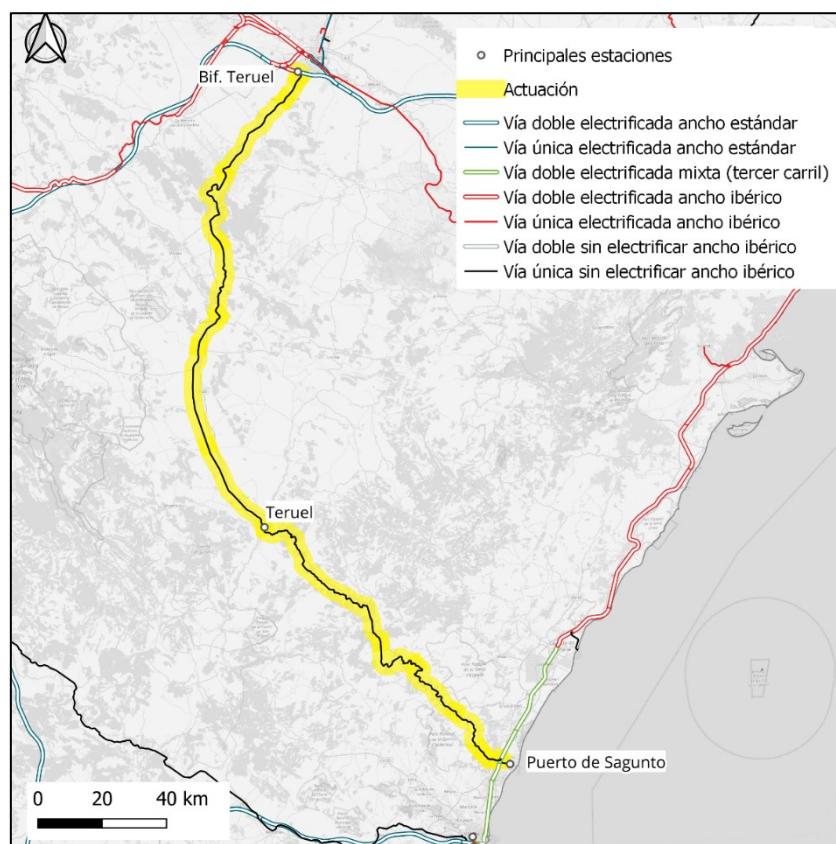


Figura 81. Apartaderos 750m tramo Sagunto - Teruel - Bif. Teruel



II.10 ACTUACIONES EN EL RESTO DE CORREDORES

Adicionalmente a las actuaciones descritas para cada uno de los corredores en los que se ha clasificado la red de titularidad de ADIF, existe un conjunto de intervenciones que no se localizan en ninguno de los corredores anteriores y que se recogen bajo la presente categoría. En este apartado de “resto de corredores” se contabilizan inversiones que no son imputables a un corredor en concreto, tal como partidas de gobernanza o circulación y regulación del tráfico, que aplican a toda la red en su conjunto.

En este caso, las actuaciones previstas no modifican los parámetros técnicos básicos de operación de la red.

La inversión prevista para las **actuaciones en otras líneas en servicio** distintas de los corredores previamente analizados en el **periodo 2022 - 2026** alcanza el valor de **24,31 millones de euros**, cuya distribución en los dos periodos considerados es la siguiente:

Tabla 39. Inversiones previstas en actuaciones en resto de corredores en servicio en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Actuaciones en resto de corredores	22,26	2,06	24,31



II.11 ACTUACIONES EN CERCANÍAS

Por último, en este anexo se incluyen a continuación una serie de actuaciones que, si bien no se encuentran dentro del ámbito de los ocho corredores definidos en el presente Programa de Actividad, sí que se consideran de alta importancia pues **modifican los parámetros técnicos básicos de operación de la red** y podrán afectar a los operadores.

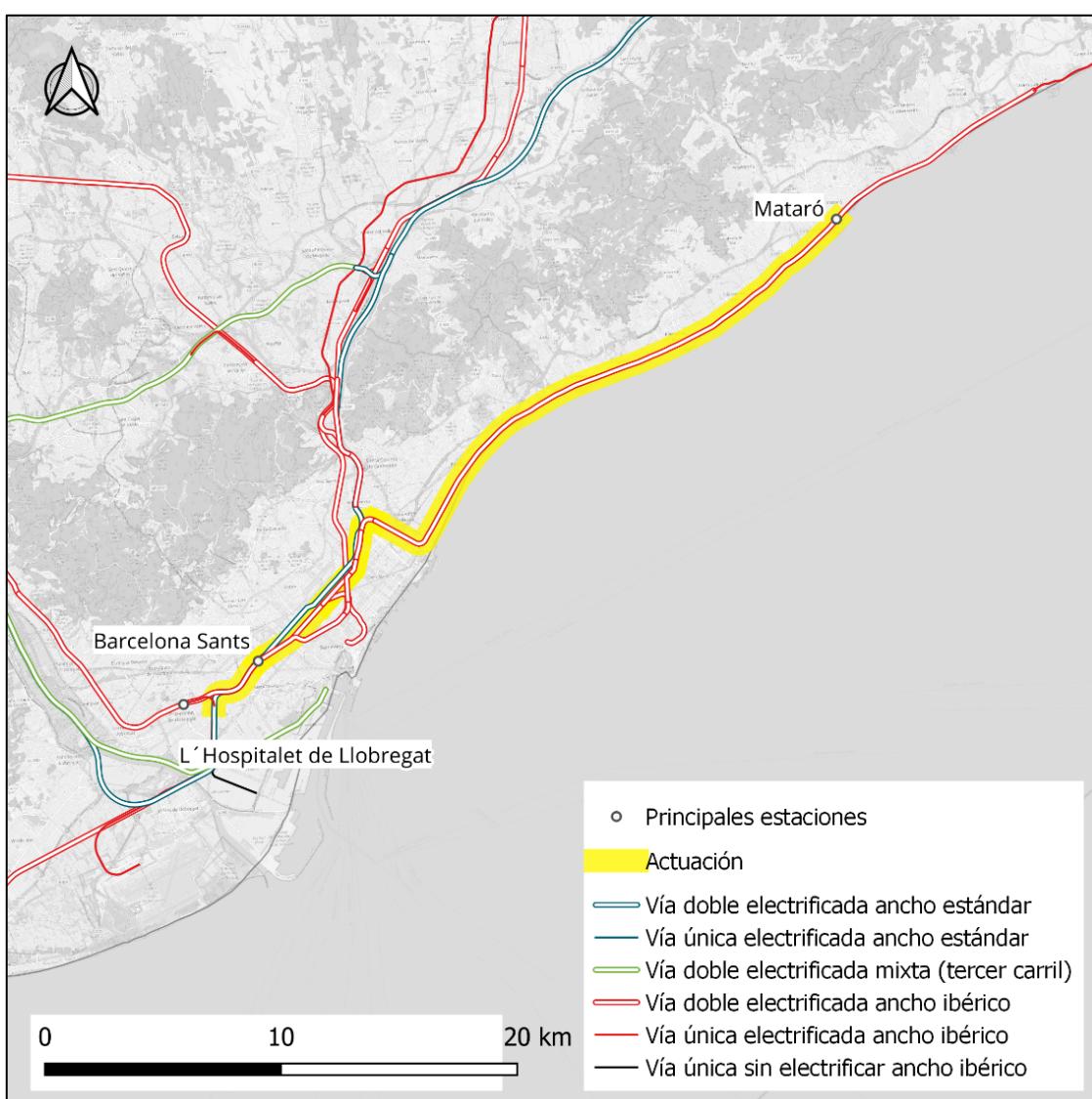
Las inversiones previstas en el quinquenio 2022 - 2026 en estos ámbitos incluyen las siguientes actuaciones principales:

Finalizan en el periodo 2022-2024:

- Implantación del sistema de protección del tren ERTMS N2 y GSM-R en Rodalies de Cataluña en el tramo Hospitalet – Mataró.



Figura 82. ERTMS N2 y GSM-R en el tramo L'Hospitalet - Mataró

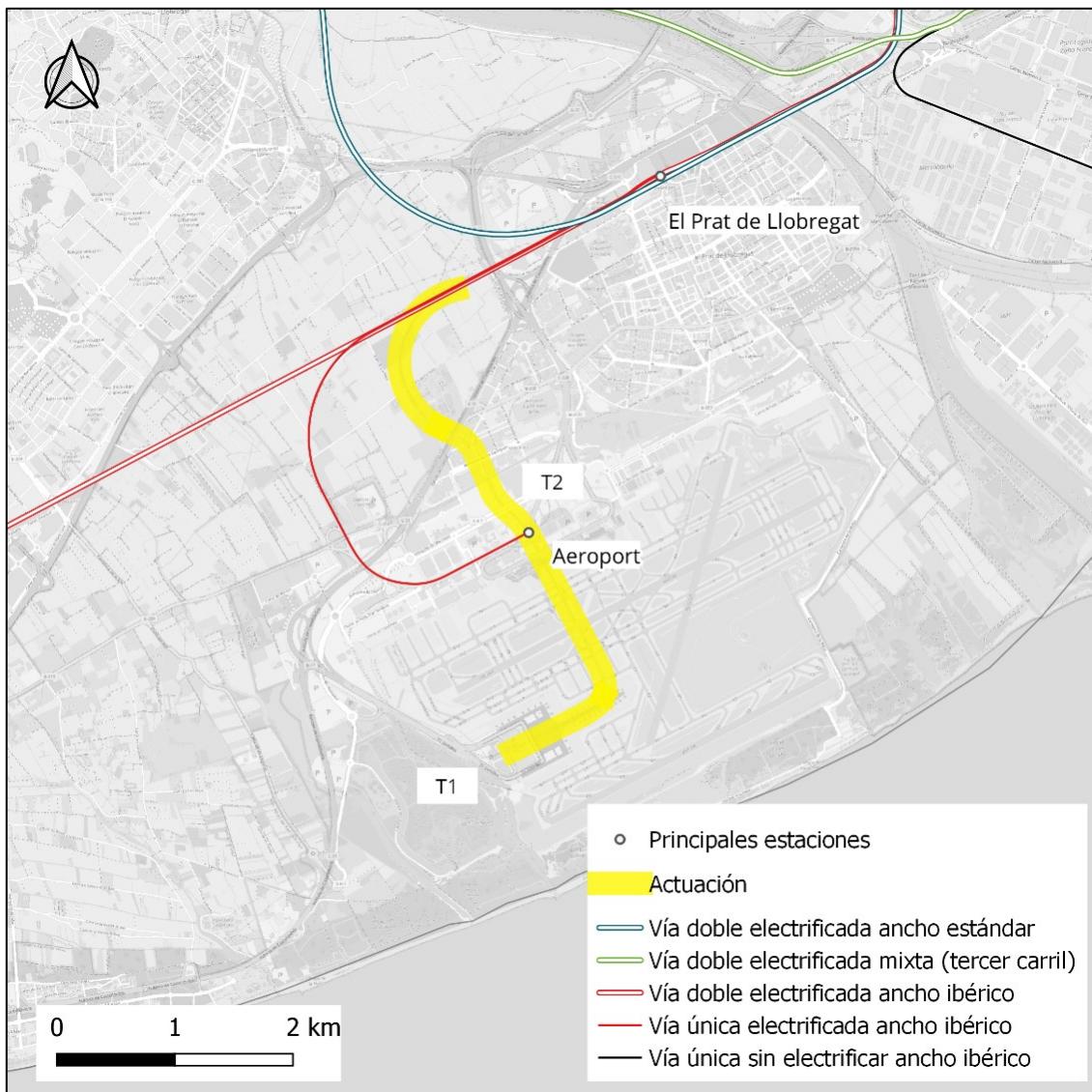


Finalizan en el periodo 2025-2026:

- Nuevo acceso ferroviario con servicios de cercanías a la Terminal del aeropuerto de Barcelona. Consistirá en una línea con doble vía en ancho ibérico, electrificada a 3 kV c.c. y con sistemas GSM-R y ERTMS N2 de comunicación y seguridad respectivamente.



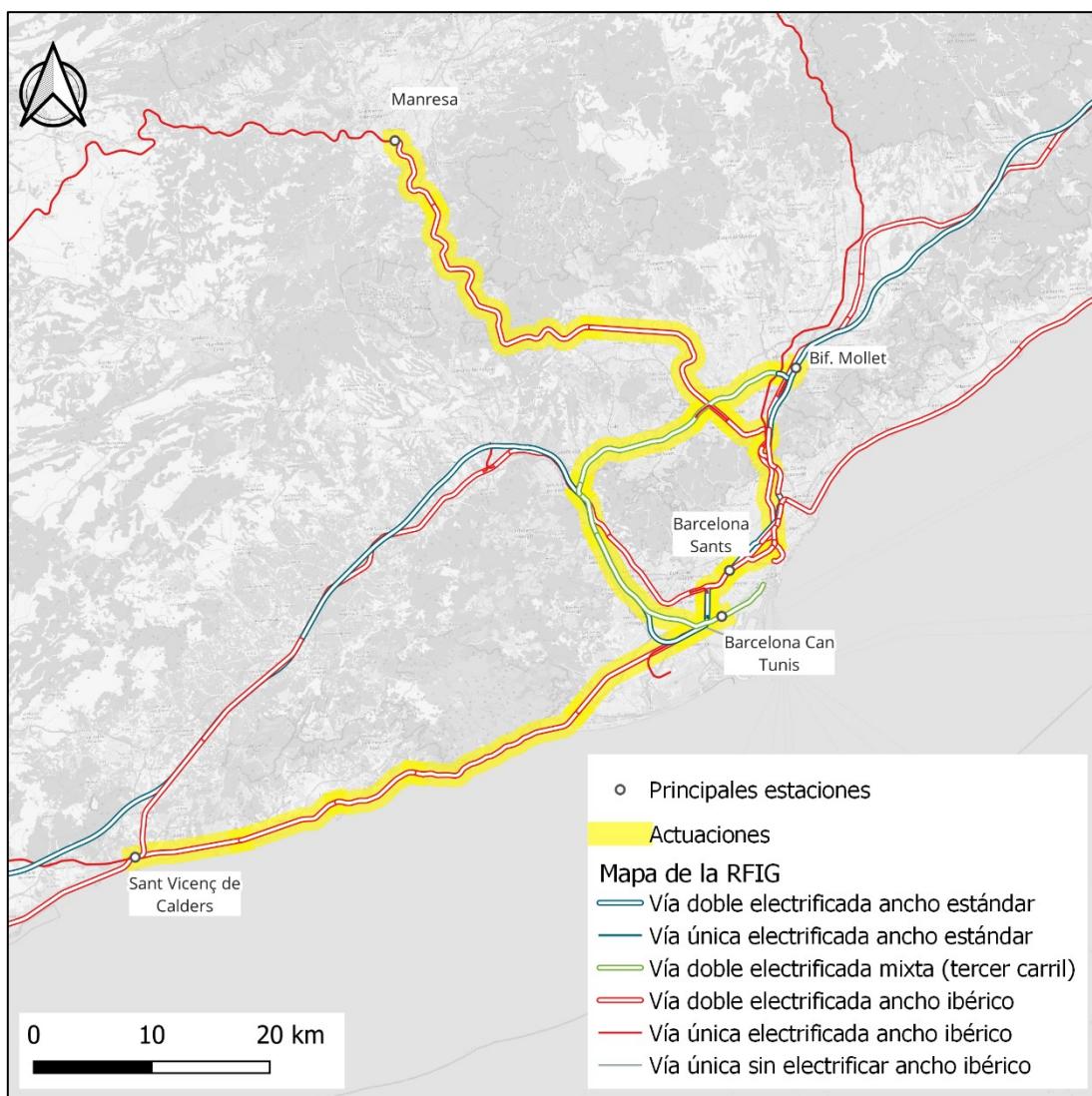
Figura 83. Nuevo acceso al aeropuerto de Barcelona (Rodalies)



- Implementación del sistema de protección del tren ERTMS N2 y GSM-R en Rodalies de Cataluña en los tramos: Manresa – Barcelona – Sant Vicenç de Calders y Bif. Mollet – Can Tunis.



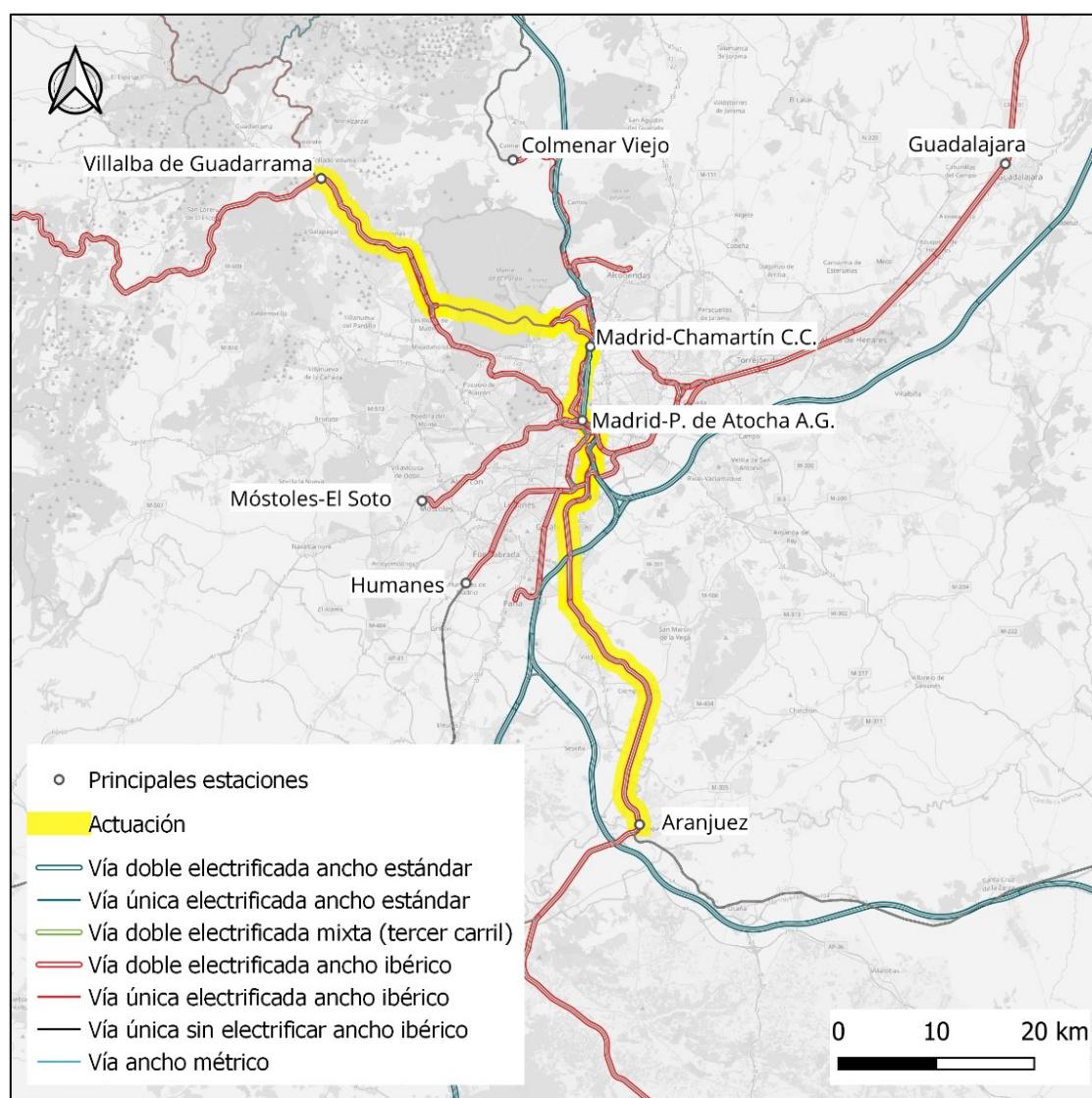
Figura 84. ERTMS N2 y GSM-R en varios tramos de Rodalies de Cataluña



- Implantación del sistema de protección del tren ERTMS N2 y GSM-R en el tramo Aranjuez – Villalba y en el tramo Chamartín – Sol - Atocha de las cercanías de Madrid.



Figura 85. ERTMS N2 y GSM-R en cercanías de Madrid



- Implantación del sistema de comunicaciones GSM-R en el tramo Cercedilla - Cotos de las cercanías de Madrid y en el acceso al aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



ANEXO III: DETALLE DE INVERSIONES EN MERCANCÍAS

Además de las inversiones en los corredores ferroviarios destinadas a las mercancías, a continuación, se describen el resto de las actuaciones asociadas a las mercancías recogidas en el capítulo 6.4 del Plan de Inversiones.

Tabla 40. Inversiones previstas en mercancías en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Terminales de Mercancías	229,15	201,94	431,09
Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria	69,73	11,29	81,01
Otras actuaciones de mercancías	57,15	41,42	98,58
Total inversiones en Mercancías	356,03	254,65	610,68



III.1 TERMINALES DE MERCANCÍAS

El objetivo es diseñar y construir una Red de Terminales Intermodales y Logísticas interoperables y conectadas, situadas en los Corredores Prioritarios de Mercancías de la Red Transeuropea de Transporte, que integre plenamente el ferrocarril en la cadena de transporte de las empresas del sector logístico y, en consecuencia, con óptimas dotaciones en equipamientos para ofrecer servicios intermodales y logísticos de primer orden.

Las terminales intermodales y logísticas estratégicas serán de gran capacidad (> 200.000 UTI /año por terminal), y serán diseñadas con parámetros interoperables, eficientes y resilientes, estando conectadas a redes viarias de gran capacidad, concentrando actividad y siendo dotadas de espacios para la implantación de actividades complementarias de valor añadido

Disponer de esta red de nodos logísticos, junto con el desarrollo de estos nexos multimodales, la incorporación de nuevos servicios sostenibles económica y medioambientalmente, como los servicios de autopista ferroviaria, y la asignación de modelos de gestión eficiente, será fundamental para el desarrollo del transporte de mercancías e incrementar la cuota de este modo de transporte.

La inversión recogida en **Terminales de Mercancías** para el **periodo 2022 - 2026** alcanza el valor de **431,09 millones de euros**, distribuida en los dos horizontes considerados como se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 41. Inversiones previstas en Terminales de Mercancías en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Terminales de mercancías	229,15	201,94	431,09

Las actuaciones, incluidas específicamente en el apartado de Terminales de Mercancías, son las siguientes:

Finalizan en el periodo 2022-2024:

- Acceso ferroviario al Puerto de Sagunto.



La finalización de esta actuación por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF se prevé para finales de 2024, aunque para que se puedan explotar tráficos ferroviarios es necesaria la construcción del haz de vías de recepción/expedición y de la red interior del puerto que depende de la Autoridad Portuaria.

- Adaptación de la estación de Can Tunis, plataforma, vía y electrificación.



Los trabajos consisten en implementación del ancho mixto (1.435 mm y 1.668 mm) en la terminal de Can Tunis, incluyendo los aparatos de vía necesarios para una correcta explotación, así como el desmontaje de los equipamientos no necesarios

Finalizan en el periodo 2025-2026

- Remodelación de las terminales estratégicas de Madrid Vicálvaro, Valencia Fuente San Luis, Vitoria Júndiz, Barcelona La Llagosta y Barcelona Can Tunis.

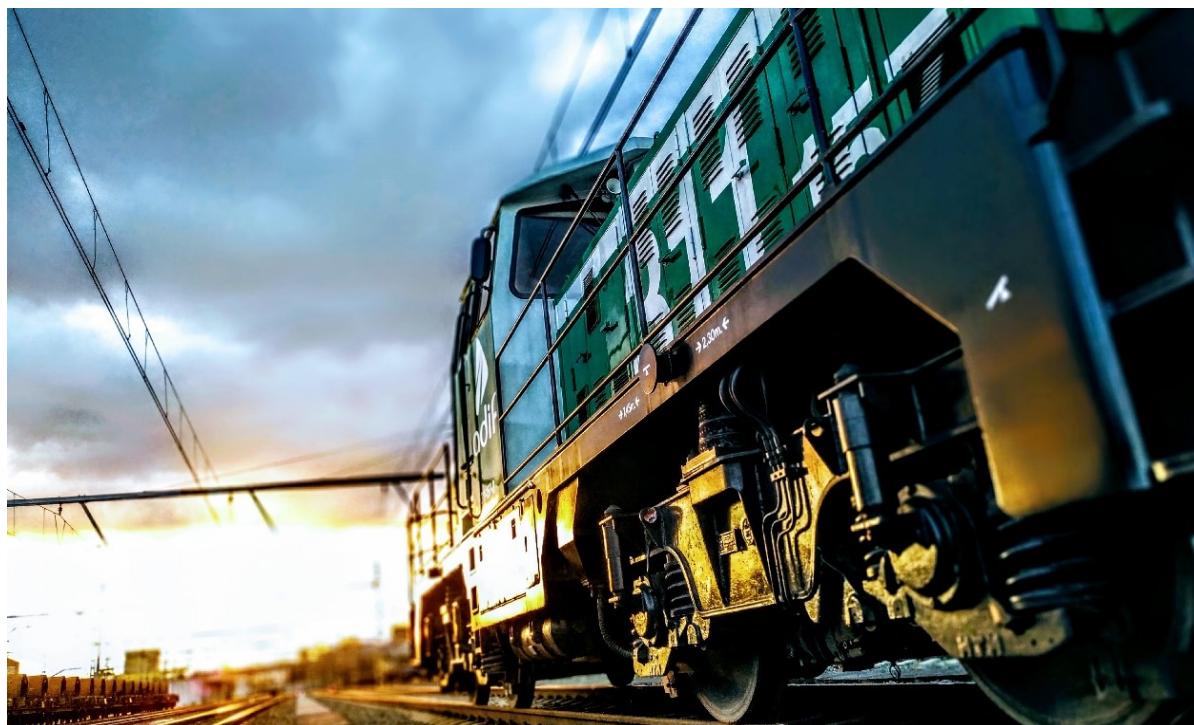


En estos nodos se va a realizar una remodelación integral de las terminales existentes para adaptarse a los requerimientos de las actuales cadenas logísticas, con más de 200.000 UTI/año por terminal de capacidad y con vías con ancho estándar, con óptimas dotaciones en equipamientos para ofrecer servicios intermodales y logísticos de primer orden.

- Construcción de un cambiador de ejes de ancho variable para mercancías (MERCAVE) en la estación de Irún.



Estas obras permitirán la operación de trenes de mercancías equipados con el eje OGI, de forma que no sea necesario el transbordo de mercancías al cambiar de ancho, sino exista un cambiador de ejes de distintos anchos de vía en el transporte de mercancías.



III.2 FONDO DE ACCESIBILIDAD TERRESTRE PORTUARIA

El artículo 56.4 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, modifica el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, introduciendo un nuevo artículo 159 bis por el que se crea el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, que se nutrirá con las aportaciones de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias en concepto de préstamo.

El Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. De acuerdo con dicho Real Decreto:

- Las aportaciones obligatorias serán exigibles a partir del uno de enero del ejercicio a que correspondan, durante un plazo de cinco años. El importe de estas aportaciones obligatorias es de hasta el 50% del resultado del ejercicio para puertos intra-penínsulares y 25% para extra-penínsulares. Funcionan como una cuenta a largo en el Fondo retribuida a un tipo de interés variable referenciado al de la deuda española a 6 meses. Se recuperan con pagos periódicos del Fondo durante 20 años con 3 de carencia.
- Los distintos Puertos pueden acudir al fondo para tomar un préstamo con destino a una actuación de accesibilidad terrestre portuaria. Las condiciones son similares a las anteriores en términos de plazo y tipos de interés.
- Las contribuciones obligatorias pueden ser compensadas con actuaciones aprobadas y ejecutadas en proyectos de accesibilidad terrestre portuaria en cuantía igual a la inversión realizada. Para que tales actuaciones sirvan para compensar contribuciones obligatorias deben cumplir una serie de condiciones entre las que figura superar un análisis de rentabilidad económica.
- Permite financiar proyectos de conexión viaria y ferroviaria, de dos tipos:
 1. Aquellos que están dentro de la zona de servicio Portuaria y llegan hasta el punto de conexión con las redes generales de transporte de uso común. Son los conocidos como Proyectos de última milla y las obras las contratan y ejecutan directamente las Autoridades Portuarias.
 2. Los asociados a la mejora de las redes generales de transporte de uso común. Las actuaciones de este tipo que se realizan en la red ferroviaria necesitan de la firma de un Convenio entre Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria y ADIF.

El Fondo está regido por un Comité formado por Puertos del Estado y las 28 Autoridades Portuarias.

Existe un contacto y colaboración permanente entre ADIF y Puertos del Estado, actuando este último como mediador en las relaciones entre ADIF y las distintas Autoridades Portuarias.

Figura 86. Convenios de Infraestructura



La inversión recogida en el **Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria** para el periodo 2022 - 2026 alcanza el valor de **81,01 millones de euros**, distribuida en los dos horizontes considerados como se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 42. Inversiones previstas en el Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria	69,73	11,29	81,01

Esta inversión del Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria incluye aquellas actuaciones que no están incluidas en los corredores de la red destinadas a la construcción y mejorara de los accesos ferroviarios, terminales intermodales y estaciones de apoyo de los puertos pertenecientes al sistema portuario de titularidad estatal.

Las **actuaciones, incluidas específicamente en el Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria**, son las siguientes:

Finalizan en el periodo 2022-2024

- Tramo Astigarraga-Irún.



Incluye la ampliación de la longitud útil de las vías de la terminal de Lezo-Pasaia, instalaciones de seguridad y comunicaciones.

- Acceso ferroviario al puerto de Bajo de la Cabeza de la línea Sevilla – Cádiz.



Ejecución de un nuevo ramal para dotar de un acceso ferroviario de 4,4 km a la zona del muelle de la Cabeza, donde la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz tiene ya construido un haz de vías.

Finalizan en el periodo 2025-2026

- Mejora de la Terminal de Muriedas (Santander)



Consiste en una ampliación de longitud útil de las vías de apartado de la terminal para dar servicio al puerto de Santander.

- Acceso ferroviario al puerto de Sevilla.



Construcción de un nuevo acceso ferroviario al puerto evitando las maniobras intermedias en el apartadero de La Salud

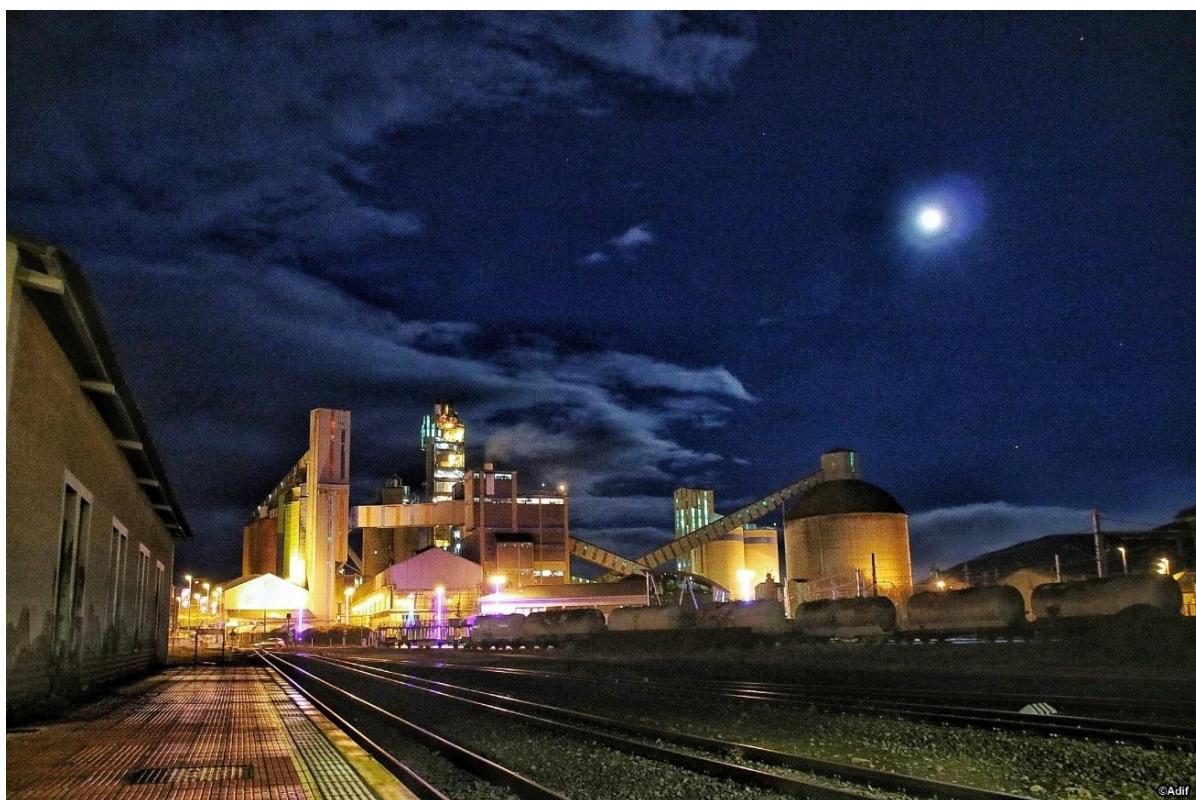
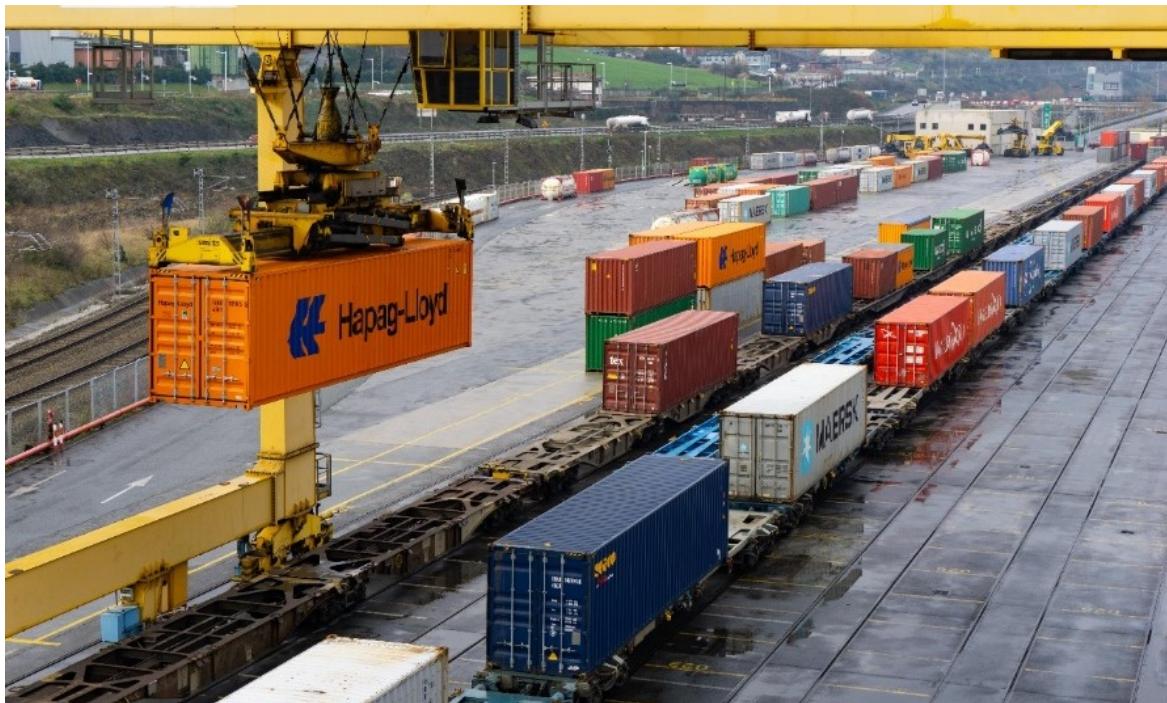
- Instalación de ERTMS en el acceso ferroviario al puerto de Bajo de la Cabeza (Cádiz).



- Nuevo acceso ferroviario al puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteira.



Nuevo acceso ferroviario para salida de las mercancías desde el nuevo puerto exterior a la RFIG.



III.3 OTRAS ACTUACIONES DE MERCANCÍAS

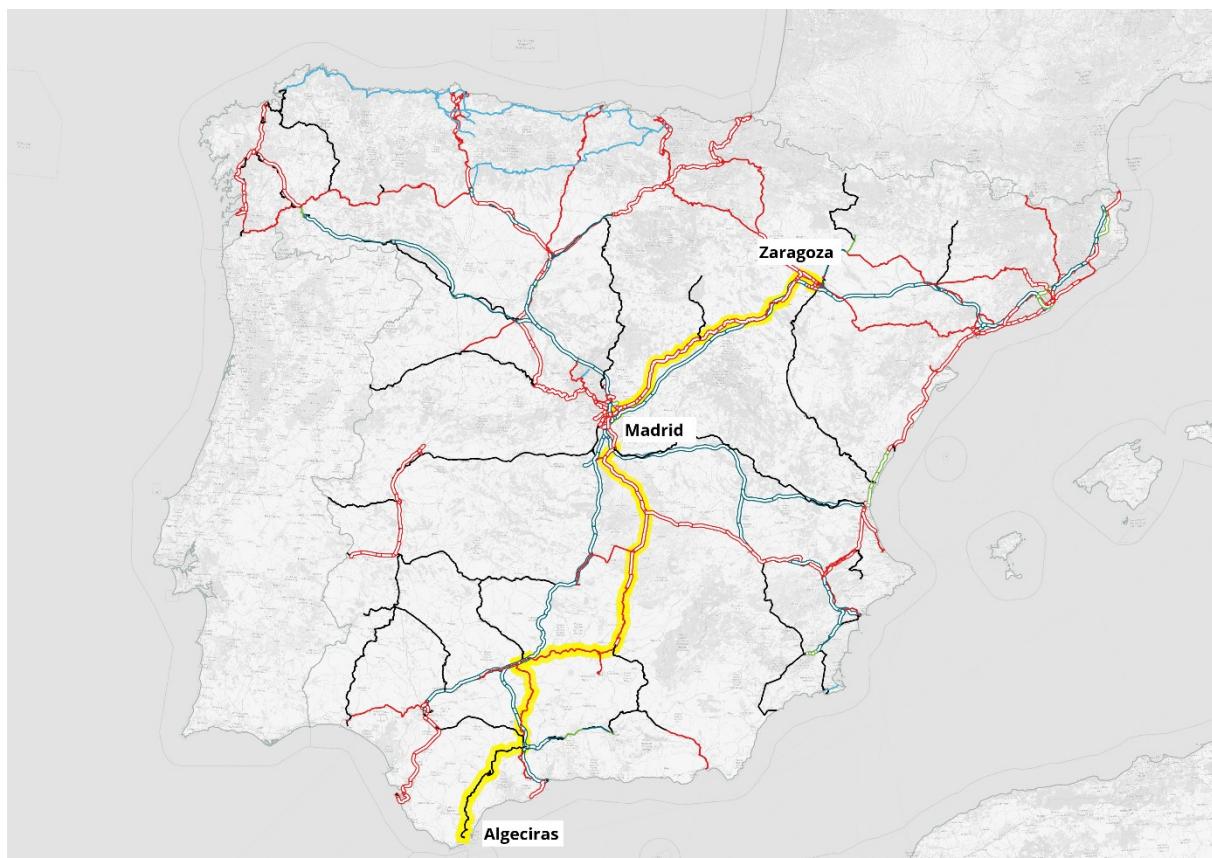
La inversión recogida en **Otras actuaciones de Mercancías**, no recogidas en apartados anteriores para el **periodo 2022 - 2026** alcanza el valor de **98,58 millones de euros**, distribuida en los dos horizontes considerados como se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 43. Inversiones previstas en otras actuaciones de mercancías en el periodo 2022 - 2026

	Inversiones (millones de €, IVA Incluido)		
	2022 - 2024	2025 - 2026	Total 2022 - 2026
Otras actuaciones de mercancías	57,15	41,42	98,58

La mayor parte de este importe corresponde a la **adaptación de la infraestructura para la circulación de la autopista ferroviaria Zaragoza - Algeciras**, acorde con el impulso de este tipo de servicios de mercancías recogido en la Iniciativa Mercancías 30 en su acción AF1: Definición y puesta a disposición de corredores para servicios de autopista ferroviaria.

Figura 87. Itinerario de la AF Zaragoza-Madrid-Algeciras



ANEXO IV: ACTUACIONES YA FINALIZADAS EN EL PERÍODO 2022-2023

A continuación, se relacionan las actuaciones previstas en este Programa de Actividad que han sido ya finalizadas tanto en el año 2022 como en el 2023. De esta forma queda consignada la información real más actualizada que ha ido evolucionando durante la redacción del presente documento.

Corredor Noroeste

- Instalación del ERTMS Nivel 1 en el eje atlántico titularidad de ADIF (tramo Santiago de Compostela – A Coruña).

Corredor Norte

- Electrificación Karrantza-Aranguren. Instalación de electrificación a 1.500 V en vía única de ancho métrico.

Corredor Costero Mediterráneo

- Moixent – Nudo de la Encina: Nueva línea de ancho ibérico electrificada a 3kV c.c. en vía única.

Corredor Andalucía

- Instalación de ERTMS N1 en el tramo Sevilla – Cádiz.
- Supresión del bloqueo telefónico (BT) e implantación de BLAU (bloqueo de liberación automática en única) en el tramo Bif. Utrera – Fuente de Piedra.

Apartaderos de 750 m

- Apartaderos de 750 m en el tramo Sagunto – Teruel – Bif. Teruel.

Cercanías (ERTMS)

- Instalación de ERTMS N2 y GSM-R en el tramo L'Hospitalet – Mataró.

ANEXO V: DETALLE DE LA PREVISIÓN DE ACTUALIZACIÓN DE CÁNONES

V.1 Introducción del ámbito normativo

La Ley 38/2015, del 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF) establece que los administradores de infraestructuras ferroviarias percibirán de las empresas ferroviarias que utilicen las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), así como las estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías y otras instalaciones de servicio, el abono de unas cuantías, que recibirán el nombre de cánones ferroviarios. Los ingresos derivados de la utilización de infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio se abonarán, respectivamente, a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a los explotadores de instalaciones de servicio, y se emplearán para financiar su actividad.

La cuantía de cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio será equivalente a los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, los cuales serán calculados de conformidad con la correspondiente norma de la Unión Europea que regule las modalidades de cálculo de este tipo de costes. La cuantía de los cánones exigidos por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias no superará el coste de su prestación más un beneficio razonable.

Con el fin de recuperar totalmente los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, se podrán, siempre que el mercado pueda aceptarlo, cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima de los segmentos de mercado ferroviario.

La LSF incorpora al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria, entre otros, los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

En el Título VI, la LSF regula el régimen económico y tributario del sector ferroviario tratando de alcanzar el equilibrio entre la viabilidad económica del sistema y el fomento del transporte ferroviario. Se persigue incentivar la mejora del funcionamiento de la red, la reducción de perturbaciones, la optimización del uso de la infraestructura y la disminución de los costes de su puesta a disposición. Arbitra la estructura legal de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias, por utilización de las instalaciones de servicio y revisa el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria.

La LSF establece en su artículo 23 las funciones de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, entre las que incluye la determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

Los principios generales del canon por utilización de las infraestructuras ferroviarias se enumeran en el artículo 96 de la Ley 38/2015, definiendo las modalidades de cánones en los artículos 97 y 98.

Por su parte, el artículo 100 de la LSF establece que la propuesta de modificación o revisión de las cuantías de los cánones 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.

Esta memoria se pronunciará sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate con base en lo establecido en el Derecho de la Unión Europea y la justificación de la cuantía propuesta. Los costes utilizados para los cálculos se basarán en los pagos efectuados o previstos. De igual forma, incluirá una breve referencia al impacto económico y presupuestario, al contenido, oportunidad de la disposición que se pretende aprobar y las alternativas previstas, a su justificación en este artículo y a la distribución de competencias.

Esta propuesta establecerá los valores concretos de los parámetros del sistema de cánones y será publicada en el portal web del administrador de infraestructuras con el objeto de dar audiencia, durante un plazo no ampliable de quince días naturales, a los ciudadanos afectados y obtener cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades.

Durante este mismo plazo, la propuesta se consultará con los obligados al pago de los cánones, de acuerdo con los artículos 97.2 y 98.2, y con las comunidades autónomas, que podrán remitir el correspondiente informe antes de que concluyan los referidos quince días.

Por último, la versión final de la propuesta será sometida a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, quien supervisará que se respeta lo establecido en el marco previsto por el Derecho de la Unión Europea y en esta ley.

Los valores obtenidos tras el procedimiento señalado en el apartado anterior se aprobarán por los administradores de infraestructuras ferroviarias en el correspondiente Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

Asimismo, la transposición a nuestro ordenamiento jurídico de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, modificada por la Directiva 2016/2370, de 14 de diciembre, implicó la modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, para establecer el 1 de enero de 2019 como fecha para la apertura del mercado de transporte de viajeros por ferrocarril, permitiendo la entrada de nuevas empresas a dicho mercado y que las mismas puedan efectivamente acceder a la infraestructura ferroviaria y prestar el servicio de transporte ferroviario en el horario de servicio iniciado el 14 de diciembre de 2020.

Este nuevo impulso a la **liberalización del mercado ferroviario** requiere llevar hasta sus últimas consecuencias el principio de no discriminación y mejorar en determinados aspectos la transposición de la normativa europea referida.

Con la vista puesta en este objetivo, en la actualidad, la **Ley 26/2022, de 19 de diciembre, modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario**, que contempla la reforma del sistema de cánones ferroviarios, de forma que con esta nueva reforma se introducen modificaciones que afectan a un amplio número de materias.

Entre otras materias, se transpone la definición de infraestructura ferroviaria y la delimitación de las instalaciones de servicio en los mismos términos con que lo hace la Directiva 2012/34/UE, separando en dos categorías lo que tradicionalmente se había considerado incluido globalmente bajo el concepto de infraestructuras ferroviarias.

La transposición de dichas categorías debe, no obstante, conciliarse con las exigencias de nuestro ordenamiento interno en cuanto a la correcta delimitación de funciones de planificación, proyecto y construcción de la Red Ferroviaria de Interés General, en la que se integran tanto elementos de la infraestructura ferroviaria como instalaciones de servicio, en tanto que la definición de dicha Red deriva de la función de garantía del sistema común de transporte ferroviario que cumple a nivel nacional. En dicha Red quedan integrados, por tanto, todos aquellos elementos necesarios para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, tales como los vinculados a

los itinerarios de tráfico internacional, los 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, sin distinguir si dichos elementos tienen naturaleza lineal o nodal, de infraestructura o de instalación de servicio. De igual modo, la distinción entre infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio, de conformidad con la Directiva 2012/34/UE, debe conciliarse con la delimitación de funciones de los administradores de infraestructuras ferroviarias en cuanto a su patrimonio, así como con el régimen específico de los puertos de interés general.

Por otra parte, la Directiva 2012/34/UE, establece en su artículo 4 el principio de independencia de la gestión, indicando en su apartado 2 que, respetando el marco y las normas específicas establecidas por los Estados miembros en materia de cánones y de adjudicación, el administrador de infraestructuras será responsable de su gestión, administración y control interno. Por su parte, el artículo 29 de dicha Directiva establece que los Estados miembros crearán un marco para los cánones, respetando la independencia de gestión establecida en el artículo 4, especificando asimismo que el administrador de infraestructuras determinará el canon por la utilización de infraestructuras y se encargará de su cobro, de conformidad con el marco y las normas de los cánones establecidos.

En este contexto, se hace necesario flexibilizar el sistema de determinación de los cánones, trasladando las competencias para su cuantificación final a los administradores de infraestructuras, que deberán hacer públicos los criterios para dicha cuantificación en un instrumento como es la declaración sobre la red, aprobada con una periodicidad mínima anual, con posibilidad de realizar las adaptaciones y modificaciones necesarias en el transcurso del ejercicio correspondiente al horario de servicio al que se refiera.

Para ello se recurre a una figura de reciente introducción en nuestra legislación, las denominadas **prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario**, de conformidad con la disposición adicional undécima de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

La consideración de los cánones como prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario permite conciliar las exigencias que impone la legislación comunitaria en cuanto a la independencia de gestión de los administradores de infraestructuras, con el principio de reserva de ley del artículo 31.3 de la Constitución, que, con un alcance más reducido que la reserva de ley en materia tributaria, permitiría que la cuantificación final de los cánones se llevara a cabo por los administradores de infraestructuras ferroviarias, publicando los criterios para la misma en la declaración sobre la red, estableciéndose mediante la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, el marco general para dicha cuantificación. La regulación de dichos cánones respeta, por tanto, la reserva de ley en su creación y en la determinación de sus elementos esenciales. La fijación o determinación de estas prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario por los administradores de infraestructuras ferroviarias constituyen una aplicación de la metodología contenida en la legislación comunitaria, y, en su caso, del impacto de las bonificaciones previstas en esta ley, por lo que queda salvaguardada la reserva legal exigible a este tipo de prestaciones.

Junto con ello, esta nueva regulación configura los cánones como un instrumento clave en el proceso de liberalización que atraviesa el sector ferroviario, respondiendo de forma más precisa al marco europeo, permitiendo la introducción en la estructura de cánones de parámetros que refuerzan la vinculación de los costes con el grado de desgaste y deterioro de la infraestructura, e incluyendo como parámetros que pueden considerar los administradores de infraestructura la totalidad de los establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909, de la Comisión, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

Así, tendrán la consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario los cánones previstos en el artículo 97 de la ley, que son exigidos coactivamente por el acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y el acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio, así como los cánones previstos en el artículo 98, exigidos coactivamente por la utilización de instalaciones de servicio de gestión exclusiva de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, en su condición de explotadores de dichas instalaciones. Más allá de los supuestos regulados en el referido artículo 98, el artículo 101 y siguientes configuran como precios privados las contraprestaciones exigidas por los explotadores de instalaciones de servicio por el acceso a este tipo de instalaciones y por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares definidos en la ley de conformidad con la normativa europea.

Con la Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, los cánones previstos en el artículo 97 de la ley38/2015 del Sector Ferroviario se denominan **“Cáñones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio”** y, se establecen, las siguientes modalidades de cánones:

- **Canon por los servicios de acceso y gestión de capacidad (Modalidad A).**

Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la prestación de los siguientes servicios del paquete de acceso mínimo: tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, puesta a disposición de la capacidad concedida, control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria y por cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

- **Canon por utilización de las líneas ferroviarias y otros elementos relacionados con las mismas (Modalidad B).**

Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de red.

- **Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C).**

Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.

Por otro lado, con la Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, los cánones previstos en el artículo 98 de la ley38/2015 del Sector Ferroviario se denominan **“Cáñones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los administradores generales de infraestructura”** y, se establecen, las siguientes modalidades de cánones:

- **Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A).**

Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la utilización de estaciones de transporte de viajeros.

- **Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructura (Modalidad B).**

Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario, la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible. También estarán incluidas en esta modalidad la utilización de vías en estaciones de viajeros como vías de apartado y para la realización de determinadas operaciones.

Se distinguen las siguientes modalidades del canon:

- a) Modalidad B1 - Utilización de vías de apartado, formación de trenes y maniobra, mantenimiento, lavado, limpieza y suministro de combustible.
- b) Modalidad B2 - Vías de estaciones de viajeros utilizadas como vías de apartado.
- c) Modalidad B3 – Vías utilizadas para la realización de determinadas operaciones, distinguiéndose, a su vez, 2 tipologías:
 - 1º Tipo A: Limpieza del tren interior y/o exterior mínimo (Frontales y cristales de puertas y ventanas)
 - 2º Tipo B: 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 equipos utilizados.

- **Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (Modalidad C).**

Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario, el uso de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura, que incluye la utilización de vías de carga y descarga de mercancías.

Para la utilización de estas instalaciones de servicio, se precisará de la obtención de capacidad en la instalación, que será requerida por el obligado al pago al administrador de infraestructuras ferroviarias.

El catálogo de puntos de carga disponibles, las características de sus componentes básicos y equipamiento se publicará en la declaración sobre la Red.

La entrada en vigor de, en la nueva redacción del artículo 100 (conforme a la Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre), se establece que las tarifas se determinarán por los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias, aprobando un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el Boletín Oficial del Estado e incorporado a la Declaración sobre la Red.

Asimismo, en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, se establece:

"Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones. Seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma. Asimismo, seguirá siendo de aplicación el régimen sancionador previsto en el artículo 109 de la normativa anterior relativo a las sanciones por la comisión de las infracciones contempladas en los puntos 2.1 y 2.2 del apartado Uno.2 del artículo 107, hasta la aprobación conforme a esta ley del primer Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios".

Con la publicación de esta última Disposición Transitoria se garantiza el mantenimiento de las cuantías establecidas para la liquidación de los cánones ferroviarios hasta que los Administradores

de Infraestructuras Ferroviarias cuenten con un Reglamento donde se establezcan nuevas tarifas o se modifiquen las vigentes.

Como, hasta el día de la fecha de publicación de este documento, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) no cuenta con un Reglamento aprobado por el Consejo de Administración de la Entidad Público Empresarial, sería de aplicación la Disposición Transitoria Primera de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Por último, y en lo que respecta a la adecuación de la norma a los principios de buena regulación, cabe señalar que la modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, simplifica el procedimiento de determinación de cánones ferroviarios y durante cuya elaboración se han podido pronunciar todas las entidades y empresas afectadas.

V.2 Previsión de la evolución de tráfico, modelo de costes y tarifas

En base a lo anterior, la previsión de ingresos por Cánones Ferroviarios para el periodo 2023 - 2026 se ha realizado en base a las siguientes hipótesis de trabajo:

- Estimación de la evolución del Tráfico ferroviario para todo el periodo.
- Estimación de la Previsión de los costes subyacentes a cada modalidad de canon y tipo de servicio calculados para todo el período, mediante la aplicación del modelo de costes.

A continuación, se detallan los principios básicos para su determinación de ambos elementos:

V.2.1 Estimación de tráficos

La metodología para calcular las previsiones de tráfico ferroviario sobre la RFIG de ADIF se basa en un modelo de capas superpuestas, en el que partiendo de la evolución del tráfico actual (tráfico base) se van superponiendo capas del impacto de nuevas situaciones futuras de la infraestructura (nuevas puestas en servicio o bajas de la infraestructura o equipamiento en la RFIG) y del mercado (entrada o salida de empresas operadoras y la evolución de la liberalización del tráfico ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías).

- 1) Para determinar el “tráfico base” se analiza la evolución previsible del tráfico, tomando como base lo sucedido en el año actual y el anterior, así como información que aportan las áreas de gestión de tráfico y adjudicación de capacidad y relación con clientes, entre otras:
 - Se estudian los porcentajes de crecimiento o decrecimiento del año actual sobre el mismo periodo del año anterior y sus causas.
 - Se identifican y estudian las principales modificaciones en la oferta de trenes a petición de las empresas ferroviarias, ocurridas durante este año y el anterior.
 - Se prevén modificaciones en la oferta de trenes según información del área de adjudicación de capacidad y relación con clientes.
 - Se detectan situaciones coyunturales que afectan a la oferta de trenes (actuales, pasadas o previstas). Por ejemplo, suspensiones temporales de la circulación o reapertura al tráfico en determinados trayectos, huelgas o incidencias meteorológicas.
 - Se detectan situaciones estructurales que afectan a la oferta de trenes (actuales, pasadas o previstas). Por ejemplo, trayectos con cambio de titularidad o cierre definitivo al tráfico.

Para cuantificarlo se tiene en cuenta el efecto de la estacionalidad, por lo que se trabaja con información detallada por meses. Se construye la “capa de partida” con el tráfico del año actual por meses, de forma que el tráfico de los meses que faltan del año actual se completa con la información del tráfico del año anterior. Se tasan, en términos de aumento o descenso de tráfico por meses, las situaciones detectadas anteriormente y se estima un grado de certeza para cada tasación realizada.

Las previsiones del tráfico ferroviario se van revisando y si fuera necesario, realizando pequeños ajustes iterativos, en los que se trabaja con el mayor nivel de detalle disponible (eje, línea, corredor, etc.), pero se controla el impacto sobre el resultado global, de forma que los crecimientos/decrecimientos que se produzcan sobre el año anterior sean razonables con respecto al comportamiento histórico del tráfico o que estén justificados y que se mantenga la coherencia estacional.

2) Para analizar el impacto de la evolución de la infraestructura se identifican las puestas en servicio de nueva infraestructura o equipamiento, o baja de infraestructuras o equipamiento en la RFIG:

- Se identifican las modificaciones de la norma de cánones que afectan a la imputación del tráfico a tipo de servicio o tipo de línea, en el horizonte de la previsión.
- Se extrae del Calendario de previsión de puestas en servicio y las informaciones complementarias, la información correspondiente al horizonte del plan (año actual y siguientes cuatro años) como la identificación del trayecto nuevo o cambio de equipamiento, la fecha de puesta en servicio prevista, las características del proyecto y la longitud.
- Se clasifica el trayecto por tipo de línea según sus características.
- Se revisa el tipo de línea a la que pertenece el trayecto por si cambiara.
- Se hace una previsión de qué trenes usarán el trayecto (tipo, origen, destino, frecuencia, etc.)
- Se estudia la afectación de los trenes previstos sobre la oferta actual de trenes en otras líneas.

Para cuantificarlo siempre que sea posible se tiene en cuenta el efecto de la estacionalidad. Se tasa el tráfico directo, es decir, el volumen de tráfico que aportaría cada nuevo trayecto o cambio de equipamiento, según la longitud, la fecha de inauguración, nº de trenes al día previstos por años. Además, se tasa el tráfico inducido, es decir, la modificación del volumen de tráfico que produciría cada nuevo trayecto, tanto en la línea a la que pertenece como en otras líneas, según la fecha de inauguración y el nº de trenes al día previstos por años. Asimismo, se tasa la modificación del volumen de tráfico que suponen las bajas en la infraestructura, según fecha prevista de baja y nº de trenes y tren-km por tipo de servicio afectados.

Las estimaciones del impacto de la evolución de la infraestructura se van revisando, verificando que los aumentos o descensos sobre el tráfico del año anterior sean razonables o que estén justificados.

3) Para analizar el impacto de la evolución del mercado se trata de cuantificar el efecto de entrada/ salida de empresas a operar en la RFIG y la evolución de la liberalización del tráfico ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías:

- Se identifica, de entre las empresas ferroviarias que tienen Licencia Ferroviaria y Certificado de Seguridad, pero no están operando, cuáles tienen previsión de inicio de actividad en el horizonte de trabajo, según el área de adjudicación de capacidad y relación con clientes.
- Se hace un análisis de los medios con los que cuenta cada una de estas empresas.
- Se consulta el nivel de actividad declarado en la Licencia y las líneas sobre las que puede operar según su Certificado de seguridad.
- Se estudia la repercusión del inicio de actividad de nuevas empresas.
- Se estudia la evolución de la liberalización del tráfico ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, que incluyen los Acuerdos Marco para la liberación del tráfico de viajeros en las líneas de Alta Velocidad.
- Se identifican empresas ferroviarias que están operando, pero que tienen previsto su cese de actividad en el horizonte de trabajo.

Para cuantificarlo siempre que sea posible se tiene en cuenta el efecto de la estacionalidad. Se tasa el volumen de tráfico que supondría el inicio de actividad de las nuevas empresas ferroviarias de mercancías y viajeros identificadas, también la evolución de la liberalización del tráfico ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, que incluyen los Acuerdos Marco para la liberación del tráfico de viajeros en las líneas de altas prestaciones (tipo A). Se tasa el descenso de tráfico que supone el cese de actividad de las empresas que dejarían de operar en el horizonte de trabajo.

Las estimaciones del impacto de la evolución del mercado se van revisando, verificando que los incrementos o descensos de tráfico son equivalentes a los registrados en situaciones anteriores de inicio o cese de operaciones de empresas similares o que estén justificados.

De esta forma, los tráficos estimados para el periodo 2024-2026 **Trenes-kilómetro/año**, por tipo de línea y tipo de servicio, son los siguientes:

Tabla 44. Tráficos estimados para el periodo 2024-2026 (trenes-km/año) por tipo de línea y tipo de servicio

2024	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M	Total
A	364.193	18.049	35.242	459.406	48.369	0	925.260
NOA	2.675.168	2.971.708	1.474.138	88.923.444	2.605.524	23.497.467	122.147.448
TOTAL	3.039.361	2.989.757	1.509.379	89.382.851	2.653.892	23.497.467	123.072.708
2025	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M	Total
A	361.235	17.911	35.123	457.280	43.465	0	915.014
NOA	2.562.951	2.810.330	1.486.549	88.816.283	2.609.599	23.427.469	121.713.182
TOTAL	2.924.186	2.828.241	1.521.673	89.273.563	2.653.065	23.427.469	122.628.196
2026	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M	Total
A	361.235	17.911	35.123	457.280	43.465	0	915.014
NOA	2.356.283	2.468.915	1.486.549	88.816.283	2.609.599	23.427.469	121.165.098
TOTAL	2.717.518	2.486.826	1.521.673	89.273.563	2.653.065	23.427.469	122.080.113

(*) Fuente de datos: D. de Tráfico. Junio /2024

Asimismo, en base a la previsión de la producción se han estimado las **plazas-kilómetro/año** para cada uno de los servicios:

Tabla 45. Tráficos estimados para el periodo 2024-2026 (plazas-km/año) por servicios

2024	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M	Total
A1	0	0	0	0	0	0	0
A2	0	0	0	0	0	0	0
A3	1.014.640	45.621	97.488	1.413.207	0	0	2.570.956
TOTAL	1.014.640	45.621	97.488	1.413.207	0	0	2.570.956
2025	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M	Total
A1	0	0	0	0	0	0	0
A2	0	0	0	0	0	0	0
A3	978.349	43.989	98.504	1.425.410	0	0	2.546.252
TOTAL	978.349	43.989	98.504	1.425.410	0	0	2.546.252
2026	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M	Total
A1	0	0	0	0	0	0	0
A2	0	0	0	0	0	0	0
A3	978.349	43.989	98.504	1.425.410	0	0	2.546.252
TOTAL	978.349	43.989	98.504	1.425.410	0	0	2.546.252

(*) Fuente de datos: D. de Tráfico. Junio /2024

Se establece como aclaración al Programa de Actividad, la definición de los Tipos de Línea y Tipo de Servicio que dan lugar a las estimaciones de tráfico para los tipos de línea y tipos de servicio:

Tabla 46. Clasificación de los tipos de líneas ferroviarias

CLASIFICACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS		
TIPO DE LÍNEA		CARACTERÍSTICAS
A1	Madrid-Barcelona-Frontera	
A2	Madrid – Toledo-Sevilla - Málaga	Todas las líneas y sus enlaces y bypass que permiten una velocidad máxima superior a 200 kilómetros/hora en 2/3 de su longitud.
A3	Resto de líneas A	
B1		Comprende los trayectos Inter ciudades, 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	NOA	Comprende los trayectos Inter ciudades, incluidos sus enlaces y bypass, utilizados principalmente por servicios de viajeros, o que resulten esenciales 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 C 1 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 C 1, se calificarán como C2.

CLASIFICACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS		
TIPO DE LÍNEA		CARACTERÍSTICAS
D	NOA	<p>Aquellos trayectos no clasificados como A, B o C en los que concurra al menos una de estas circunstancias:</p> <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.
		Los no comprendidos en los anteriores tipos de línea.

Tabla 47. Características de los tipos de servicios y tipos de tren

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, 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 discorra 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.

V.2.2 Modelo de costes

El modelo de determinación de costes se remitió a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) el 29 de junio de 2017 y con posterioridad se han ido incorporando año tras año mejoras, con el objetivo de identificar de forma aún más precisa los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

Como resumen, a continuación, se relacionan las mejoras que se han ido incorporando al modelo de costes desde su presentación:

- Mejora en la metodología de cálculo de los costes fijos relacionados con la puesta a disposición de un tramo de línea que el administrador de infraestructura debe sufragar incluso en ausencia de circulación de trenes.
- Mejora en los criterios de reparto de costes imputables a cada servicio.
- Implementación de una herramienta de Gestión de Modelos de Costes.
- Nueva metodología de reparto de los costes financieros.
- Acceso automatizado al módulo de gestión de activos que permite una mejor identificación de las amortizaciones y de las subvenciones de capital asociadas.
- Mejora de la información de los costes no elegibles relacionados con las incidencias.
- Mejora en la imputación de los costes a cada especialidad y tipo de instalación.

La metodología de cálculo de las tarifas de los cánones, conforme a lo establecido en la normativa europea aplicable y en la LSF, se orienta a trasladar al operador ferroviario todos los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

Los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General se obtienen, como diferencia entre los costes de prestación de los servicios ferroviarios y los costes no elegibles contemplados en el artículo 4 del RE (UE) 909/2015.

Los costes directamente imputables al servicio ferroviario prestado son los siguientes:

- 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 (recuperables por la modalidad A)
- Los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria (recuperables por la modalidad B), y
- Los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición (recuperables por la modalidad C)

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 a la cuota íntegra del canon por utilización de las líneas ferroviarias (modalidad B).

A partir de los costes de administración de la red, que incluyen 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 - y una vez detraídos los costes no elegibles aplicando lo dispuesto en el RE-909/2015, se obtienen los costes subyacentes al servicio ferroviario, desglosados por líneas de altas prestaciones y resto de líneas.

Las cuentas de resultados previsionales incluidas en el Convenio suscrito entre los Administradores de Infraestructuras y la Administración General del Estado (BOE 4 agosto 2021), contemplan para los ejercicios futuros un incremento en los gastos de servicios del exterior, fundamentalmente pagos a terceros (proveedores de servicios y suministros) como consecuencia de prestación de servicios y suministros relacionadas con el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias.

Este incremento de gastos relacionados con los servicios del exterior tiene su origen fundamentalmente en la implantación del nuevo Plan de Mantenimiento, que tiene como finalidad, el cumplimiento íntegro de los Planes de Mantenimiento definidos por las áreas responsables, ejecutando las actuaciones establecidas en el Sistema de Gestión de ADIF, con el objetivo de mantener la calidad de las instalaciones y a su vez, cumplir las exigencias de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Así mismo, busca la modernización en las actuaciones de mantenimiento con nuevas tecnologías para proporcionar un mantenimiento más ágil, rápido, seguro y moderno.

En el ámbito de la gestión de Estaciones de Viajeros, el incremento de gastos se encuentra relacionado, fundamentalmente, con la implantación de un programa de mejoras de la prestación de servicios en estaciones de viajeros, para mejorar los servicios de atención a los viajeros y para dar una respuesta correctiva adecuada, realizar los mantenimientos preventivos (legales y recomendado), con el objetivo de evitar el deterioro de las estaciones y minimizar los riesgos que puedan derivarse del mal estado de las instalaciones.

Para poder acometer estas actuaciones, se va a desarrollar un Plan Plurianual de Empleo, que prevé la cobertura de las bajas previstas y el anticipo de la tasa de reposición en dos años, así como un pequeño incremento de recursos humanos adicionales para acometer los nuevos retos recogidos en los Planes Estratégicos de los Administradores de Infraestructuras, como son la liberalización del sector ferroviario, los nuevos requerimientos de seguridad conforme a la normativa europea, la puesta en servicio de nuevos tramos o el proceso de digitalización.

Partiendo del análisis de los costes reales establecidos en las Cuentas de Resultados del último ejercicio cerrado de los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias, el comportamiento de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, desglosados por líneas de altas prestaciones y resto de líneas, servirán de base para el establecimiento de las tarifas aplicables en los años posteriores, trasladando esa misma distribución de los costes a los gastos previstos en las Cuentas de Resultado Previsionales de los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias, incluidas en los convenios suscritos entre el MITRAMS (Administración General del Estado) y los Administradores de Infraestructuras para el periodo (2021-2025) (BOE 4 agosto 2021), donde se establecen los presupuestos de ingresos y gastos estimados para ese periodo de tiempo.

De esta forma, a partir de la cuenta de resultados presupuestada para los ejercicios 2023 y siguientes, incluidas en los convenios suscritos entre el MITRAMS (Administración General del Estado) y los Administradores de infraestructuras para el periodo (2021-2025), y con el criterio señalado anteriormente de incremento de costes directamente imputables al servicio ferroviario, los costes subyacentes por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, desglosados por líneas de altas prestaciones y resto de líneas, que servirán de base para el establecimiento de las tarifas de cánones aplicables para el año 2023 y siguientes, desglosadas por modalidad de canon, tipo de línea (altas prestaciones y resto de líneas) y tipo de servicio.

Para los cánones por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la RFIG, 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.

Los costes subyacentes al Canon por adjudicación de capacidad (**Modalidad A**) 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, dado que es el volumen de tráfico lo que afecta a estos costes y no las características del tren.

Los costes subyacentes al Canon por utilización de las líneas ferroviarias (**Modalidad B**) se distribuyen por tipo de servicio ponderando los tráficos en función de la degradación que cada servicio produce en la vía. Esta modalidad es la que concentra los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura por lo que es la más afectada por el impacto que provoca la mayor carga y su concentración por eje del tren y su velocidad.

La degradación que cada servicio produce en la vía se calcula con el **Tráfico Virtual**, 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 sólo las toneladas acumuladas sino también su mayor o menor agresividad sobre la vía.

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, la tracción y sus efectos dinámicos (velocidad).

Una vez calculado el tren-tipo para cada servicio (VL1, VL2, VL3, VCM, VOT y M) se le asocia una velocidad máxima de circulación, que depende del tren y del tipo de línea por la que circula.

La contribución de los diferentes tráficos al deterioro de la vía se sintetiza en la ficha UIC 714 R, a través del Tráfico Virtual (Tf), de forma que lo primero es calcular, para cada tren-tipo y tipo de línea, las toneladas virtuales en que se convierten sus toneladas reales.

El tren-tipo de menor número de toneladas virtuales se fija como referencia asignándole un coeficiente 1 y se calculan los coeficientes de los demás en relación con el de referencia. Estos coeficientes representan cuánto más agresivo es el tren-tipo de cada servicio por tipo de línea respecto al de referencia.

Por otro lado, los costes subyacentes al canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (**Modalidad C**) se distribuyen por tipo de servicio en función de los tren-km circulados con tracción eléctrica por líneas ferroviarias electrificadas en cada servicio, puesto que es el volumen de tráfico el que determina los costes de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción y no las características del tren.

V.2.3 Tarifas propuestas por ADIF para el periodo 2024 - 2026

La entrada en vigor de la Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, en la nueva redacción del artículo 100, se establece que las tarifas se determinarán por los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias, aprobando un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el Boletín Oficial del Estado e incorporado a la Declaración sobre la Red.

Asimismo, en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, se establece:

"Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones. Seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma. Asimismo, seguirá siendo de aplicación el régimen sancionador previsto en el artículo 109 de la normativa anterior relativo a las sanciones por la comisión de las infracciones contempladas en los puntos 2.1 y 2.2 del apartado Uno.2 del artículo 107, hasta la aprobación conforme a esta ley del primer Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios".

Con la publicación de esta última Disposición Transitoria se garantiza el mantenimiento de las cuantías establecidas para la liquidación de los cánones ferroviarios hasta que los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias cuenten con un Reglamento donde se establezcan nuevas tarifas o se modifiquen las vigentes.

Por tanto, en base a lo anteriormente expuesto, para el ejercicio 2024, se mantienen las tarifas establecidas en el artículo 86 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023. Asimismo, en la disposición Transitoria Octava de dicha Ley, se establecen las tarifas (reducidas) que tienen que abonar los Operadores ferroviarios, determinando que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible compensará a los administradores de infraestructuras ferroviarias por la diferencia existente entre los cánones que dichas entidades deberían haber percibido mediante la aplicación de las cuantías unitarias previstas en el artículo 86 y, las efectivamente abonadas por los obligados al pago, como consecuencia de las liquidaciones emitidas con las cuantías unitarias establecidas en punto 1 de esta disposición Transitoria Octava, publicada en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

Con el objetivo de facilitar el proceso de liberalización de los servicios de viajeros y mercancías, la intención de los Administradores de Infraestructuras Ferroviarios es mantener el nivel tarifario actual durante la vigencia del Programa de Actividad.

En este sentido, se encuentran en tramitación la Propuesta de Reglamento para la determinación de los cánones ferroviarios para 2024 de Adif, dónde se propone la congelación de las tarifas de los cánones ferroviarios, por cuarto año consecutivo.

De esta forma se intenta compatibilizar la necesidad de garantizar la sostenibilidad económica de los administradores de infraestructuras y unas condiciones atractivas para la utilización de las líneas férreas, manteniendo la disminución del canon mínimo de acceso, que se aplicaba con anterioridad al inicio de la pandemia para los trenes de viajeros de larga distancia que circulan por las líneas de alta velocidad con el objetivo de facilitar la expansión de la oferta de servicios.

Con todo, la previsión de ingresos por cánones de la Entidad es la que se muestra en el siguiente cuadro. En el mismo no se diferencia la parte que soporta los costes elegibles de la posible adición (recargo) que en su caso se pueda proponer, toda vez que esta distinción se realizará en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, que no se ha publicado en el momento de redacción de este Programa de Actividad. En todo caso, esto no invalida la intención de la Entidad de mantener las cuantías que se vienen abonando por las Empresas y Operadores Ferroviarios por cánones ferroviarios.

Tabla 48. Previsiones de ingresos por cánones imputables al conjunto de la red de ADIF

	Ingresos por cánones en el periodo (millones de €)		
	2022-2024	2025-2026	Total 2022-2026
Cánones por utilización de la RFIG	1.710,71	1.147,87	2.858,58
Cánones por utilización instalaciones	110,77	74,17	184,94
Otras tasas ferroviarias	9,72	4,22	13,94
Total previsiones	1.831,20	1.226,26	3.057,46

Adicionalmente, con fecha uno de abril de 2024 se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado la "Comunicación 1/2024, de 12 de marzo, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, sobre la supervisión de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general". Según su preámbulo, dicha Comunicación tiene por objeto dar transparencia a los principios que guiarán su actuación en el análisis de la legalidad de los cánones y recargos regulados en los artículos 96.4 y 97.5.3º de la Ley del Sector Ferroviario, propuestos por el administrador de infraestructuras. Teniendo en cuenta la reciente fecha de publicación de dicha Comunicación, ADIF se encuentra, en estos momentos, analizando dicha metodología y supuestos de cálculo.

