

Estrategia de Capacidad 2030

Dirección de Circulación y Gestión de Capacidad
D.A. Gestión de Capacidad

14 de diciembre de 2026



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
1.1 Datos de contacto.....	4
1.2 Publicación	4
1.3 Lista de Administradores de Infraestructura implicados.....	4
1.4 Información sobre terminales e instalaciones de servicio.....	4
2. ÁREA GEOGRÁFICA.....	5
3. SERVICIOS DE TRANSPORTE CON FINES DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA	7
4. EVOLUCIÓN PREVISTA DE LA DEMANDA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO	9
5. MÉTODOS DE PLANIFICACIÓN DE TRÁFICO	11
6. CAPACIDAD ASIGNADA MEDIANTE ACUERDOS MARCO	12
7. DESARROLLO PREVISTO DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA	13
7.1 Cambios con un impacto positivo en la infraestructura	13
7.2 Cambios con un impacto negativo en la infraestructura	20
8. DISPONIBILIDAD Y USO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	22
8.1 Situación general	22
8.2 Infraestructura altamente utilizada/congestionada	23
8.3 Flujo de tráfico transfronterizo.....	26
9. PRINCIPIOS DE PLANIFICACIÓN DE LAS RTCs	28
9.1 Principios para la planificación de las RTCs.....	28
9.2 RTCs para minimizar la gravedad y la duración del impacto	29
9.3 Zonas en las que no se planificarán simultáneamente RTCs	29
9.4 Periodos en los que se planificarán ventanas regulares de las RTCs	41
10. OBRAS DE INFRAESTRUCTURA QUE DAN LUGAR A RTCs DE GRAN IMPACTO	41
11. PLAN DE CONTINGENCIAS	45
12. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	46
13. VALIDACIÓN	47

1. INTRODUCCIÓN

En los próximos años, el ferrocarril tiene como uno de sus principales objetivos aumentar su participación en el mercado del transporte. Para lograrlo, será necesario implementar procesos de planificación y producción que sean tanto competitivos como ágiles. En este contexto, y con el fin de mejorar dichos procesos, RailNetEurope (RNE), en colaboración con Forum Train Europe (FTE), desarrolló el proyecto Timetabling and Capacity Redesign (TTR).

La elaboración de este documento, denominado **“Estrategia de Capacidad 2030”**, se enmarca en el proyecto TTR, en el que participan ADIF y ADIF AV, con el objetivo general de elaborar de forma armonizada el proceso de rediseño de horarios. Este proyecto ha adquirido mayor relevancia a raíz del nuevo **Reglamento (UE) 2026/1184 de 20 de mayo de 2026** para el marco de capacidad ferroviaria en la Unión Europea, que fue aprobado el pasado mes de junio.

La Estrategia de Capacidad debe entenderse como la base para una planificación horaria más precisa. En este sentido, debería ofrecer, desde fases tempranas, información sobre las previsiones de los Administradores de Infraestructuras (AI) y de los solicitantes de capacidad (Candidatos) para los próximos años, incluyendo aspectos como nuevos flujos de tráfico, la disponibilidad de nuevas infraestructuras o datos relativos a Restricciones Temporales de Capacidad (RTC), entre otros.

Los factores que influyen en la Estrategia de Capacidad deben comunicarse con el mayor nivel de detalle disponible, aunque sea limitado, ya que esta información resulta necesaria tanto para la elaboración del plan del Administrador de Infraestructuras como para su comunicación a nivel europeo, con el fin de construir una estrategia común. No obstante, el grado de detalle de esta Estrategia de Capacidad debe ajustarse a lo actualmente establecido en el ámbito europeo. Además, es importante destacar su carácter principalmente informativo y no vinculante.

A lo largo del documento se presentan diversos datos (infraestructura, proyectos, capacidad, flujos de tráfico, etc.) con el objetivo de ofrecer un contexto al lector. Sin embargo, debido a la naturaleza cambiante de esta información, no debe tomarse como referencia definitiva, por lo que se recomienda consultar los documentos oficiales publicados por el Administrador de Infraestructuras, especialmente la Declaración sobre la Red.

Con este propósito, y siguiendo la plantilla estandarizada propuesta por RNE en su documento **“Capacity Strategy Template Timetable 203X”- Version 7.0**, el contenido se estructura en los siguientes capítulos:

1. Introducción.
2. Área geográfica.
3. Servicios de transporte ferroviario utilizados con fines de planificación estratégica.
4. Orientación estratégica sobre la utilización de la capacidad por parte de los Estados miembros.
5. Evolución prevista de la demanda de servicios de transporte ferroviario.
6. Métodos de planificación de tráfico.
7. Capacidad asignada mediante acuerdos marco.

8. Capacidad necesaria para prestar servicios de transporte en virtud de contratos de servicio público.
9. Planificación del desarrollo de la infraestructura física.
10. Información sobre la disponibilidad y uso de la infraestructura ferroviaria.
11. Principios de planificación de las restricciones temporales de tráfico (RTCs).
12. Obras de infraestructura planificadas que dan lugar a RTCs de gran impacto.
13. Plan de Contingencias.
14. Validación.

1.1 Datos de contacto

Para consultas en relación con la Estrategia de Capacidad, pueden escribir a la siguiente dirección: gestion.capacidad@adif.es

1.2 Publicación

La Estrategia de Capacidad se publica en el idioma castellano, así como en la lengua inglesa. En caso de discrepancia en cuanto a su contenido, prevalecerá la versión en lengua castellana.

1.3 Lista de Administradores de Infraestructura implicados

Administradores de Infraestructuras relacionados
SNCF Réseau
Infraestructuras de Portugal, S.A. (IP)
Línea Figueres - Perpignan S.A.

Tabla 1: lista de los Administradores de Infraestructuras relacionados.

1.4 Información sobre terminales e instalaciones de servicio

El portal de instalaciones de servicio [PISERVI](#) permite consultar de forma sencilla la información relativa a las características técnicas de las distintas instalaciones de servicio, así como acceder a sus fichas descriptivas. Entre estas instalaciones se incluyen terminales de mercancías, estaciones de viajeros, centros de mantenimiento, cargaderos privados, cambiadores de ancho, entre otros. La búsqueda puede realizarse aplicando distintos criterios, como la localización geográfica, el tipo de instalación o el tipo de servicio, lo que contribuye a una mejor planificación de los servicios ferroviarios por parte de las empresas ferroviarias y otros operadores logísticos.

Además, el portal incorpora un mapa interactivo de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), que permite combinar varios filtros de búsqueda. Los resultados obtenidos se muestran directamente en el visor cartográfico, desde donde es posible seleccionar cada instalación y consultar su correspondiente ficha descriptiva.

Por otro lado, Adif pone a disposición de las empresas ferroviarias y de otros solicitantes la aplicación informática SYACIS, que facilita la solicitud y asignación de capacidad en las instalaciones de servicio gestionadas por Adif. El procedimiento regulado para llevar a cabo estas

solicitudes y adjudicaciones está descrito en el apartado 7 de la Declaración de Red de Adif y Adif AV.

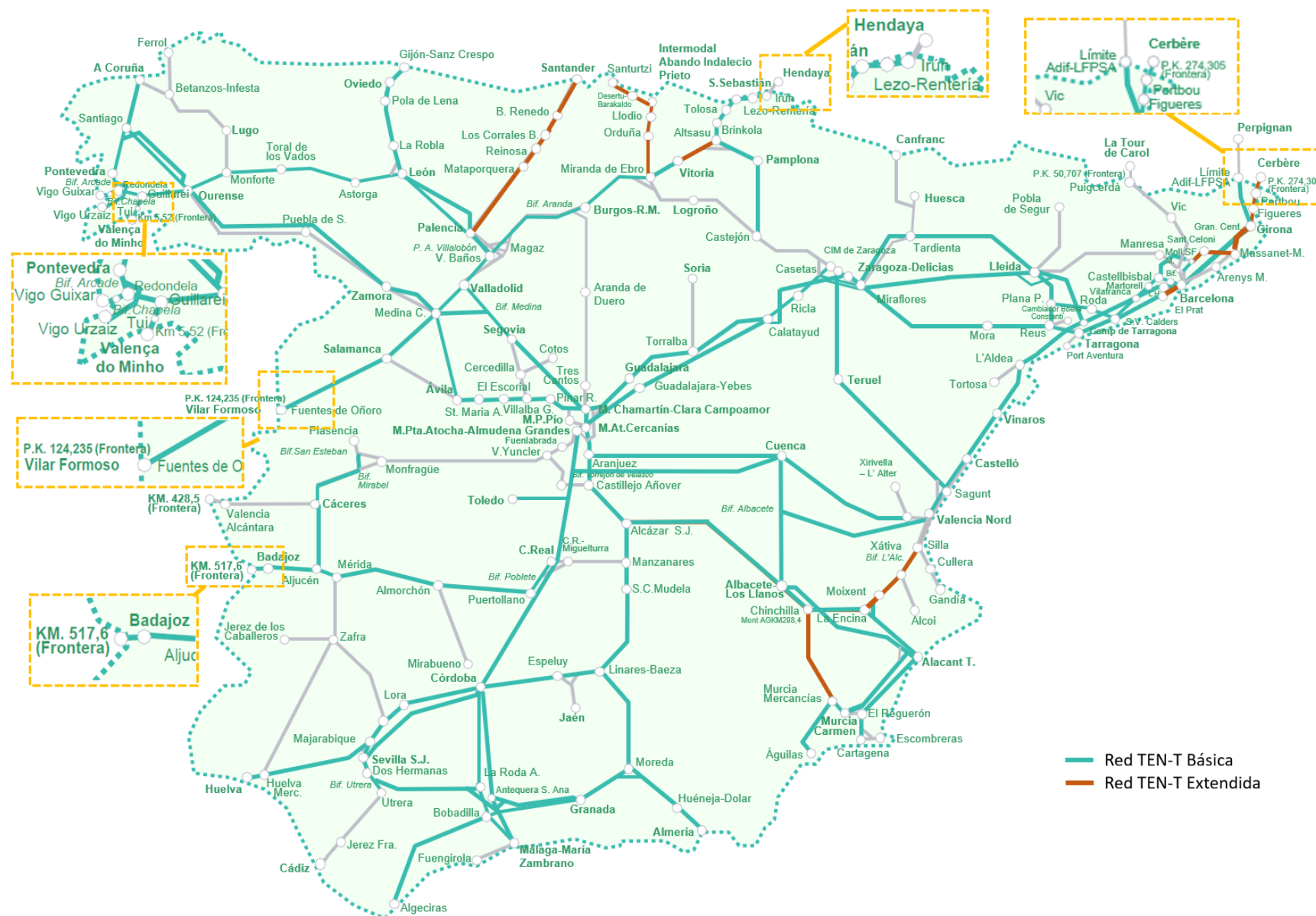
El acceso al portal de instalaciones de servicio PISERVI puede realizarse a través del siguiente enlace: [PISERVI](#).

2. ÁREA GEOGRÁFICA

La Estrategia de Capacidad 2030 se aplicará a las líneas que conforman la red TEN-T básica y la extendida, alcanzando un total de 200 líneas.

Dichas líneas se muestran, señaladas en color verde, en el siguiente mapa de la Red Ferroviaria de ADIF y ADIF-AV. Las secciones fronterizas no están incluidas en la Estrategia.





Mapa 1: área geográfica de las líneas que conforman la red TEN-T básica y extendida.

3. SERVICIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS CON FINES DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

El presente apartado tiene como objetivo establecer un marco estructurado para la clasificación y análisis de los servicios de transporte ferroviario utilizados en los procesos de planificación estratégica. En este contexto, se busca armonizar la interpretación de las categorías de servicios a nivel europeo con las particularidades operativas y organizativas de ADIF, facilitando así la comparabilidad y coherencia en la planificación.

ADIF ha definido una serie de subcategorías adaptadas a las especificidades nacionales y regionales. Estas subcategorías, recogidas en la tabla siguiente, permiten detallar con mayor precisión las características de los servicios ferroviarios en función de distintos parámetros operativos relevantes para la explotación y planificación de la red.

Este enfoque permite no solo una mejor comprensión de la diversidad de servicios ferroviarios existentes, sino también una base sólida para la toma de decisiones estratégicas, optimización de recursos y desarrollo futuro de la infraestructura ferroviaria.

A continuación, se muestran los servicios de transporte ferroviarios que ADIF utiliza con fines de planificación estratégica:



Categoría Europea (EFCM)	Subcategoría nacional	Descripción
Inter urbano	Larga distancia	Servicios de viajeros con recorridos superiores a 300 kilómetros, incluyendo las ramas comerciales de estos trenes.
Urbano y regional	Media distancia	Servicios de viajeros que no siendo de Cercanías tienen recorridos inferiores a los 300 kilómetros. Se excluyen las ramas comerciales de trenes de Larga Distancia.
	Cercanías	Servicios de viajeros que discurren íntegramente dentro de núcleos de cercanías.
Mercancías	Mercancías	Servicios de mercancías cuya longitud no supera la longitud básica de las líneas por las que discurre.
	Mercancías longitud especial	Servicios de mercancías cuya longitud supera la Longitud Básica de las líneas por las que discurre y requiere de una autorización expresa del Gestor de Capacidad.
Otros	Pruebas, Formación	Servicios de movimiento de trenes en vacío para pruebas y formación.
	Servicios Internos Administrador	Capacidad reservada para el Administrador de Infraestructuras.

Tabla 2: servicios de transporte utilizados con fines de planificación estratégica.

4. EVOLUCIÓN PREVISTA DE LA DEMANDA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

La planificación de la capacidad ferroviaria requiere disponer de una visión prospectiva de la evolución de la demanda de transporte, especialmente en aquellos corredores con dimensión internacional. Con este objetivo, se analizan las tendencias previstas en los servicios ferroviarios, diferenciadas por tipo de transporte y prestando especial atención a los tramos transfronterizos, con el fin de respaldar los procesos de planificación estratégica y la toma de decisiones a medio y largo plazo.

La evaluación de estos flujos internacionales se ha llevado a cabo considerando las conexiones de España con Francia y Portugal, promoviendo una mayor alineación entre los criterios metodológicos y los resultados obtenidos por los distintos países. De este modo, se favorece una planificación más coherente y coordinada de la red ferroviaria a escala transfronteriza.

Como referencia común para la elaboración de las previsiones, se consideran las estimaciones del European Transport Market Study (ETMS), que proporcionan una base homogénea para el análisis de la demanda futura. Su utilización contribuye a mejorar la transparencia, reforzar la cooperación internacional y apoyar una planificación de la capacidad más sólida y alineada con la evolución esperada del mercado ferroviario.

La información relativa a los ETMS se puede encontrar en los siguientes enlaces:

- [Corredor Atlántico](#).
- [Corredor Mediterráneo](#).

En la siguiente tabla se muestra la evolución prevista de la demanda de los servicios de transporte ferroviario junto con las diferencias entre la estimación de ETMS y las estimaciones armonizadas:



Elemento de la infraestructura	Estimación de ETMS	Estimaciones armonizadas	Explicación de las diferencias
Portbou (ES) – Cerbère (FR)	Según Mediterranean RFC TMS: 3.610 trenes/año. 1 circulación/hora servicio mercancías.	2 circulaciones/hora urbano y regional. 1 circulación/hora servicio de mercancías.	Solo está disponible el estudio de mercado de mercancías del Corredor Mediterráneo. La previsión del resto de servicios es una estimación propia de ADIF.
Figueres (ES) – Perpignan (FR)	Según Mediterranean RFC TMS: 1.820 trenes/año. 1 circulación/hora servicio mercancías.	1 circulación/hora urbano y regional. 3 circulaciones/hora interurbano. 1 circulación/hora servicio de mercancías.	Solo está disponible el estudio de mercado de mercancías del Corredor Mediterráneo. La previsión del resto de servicios es una estimación propia de ADIF.
Irún (ES) – Hendaya (FR)	Según Atlantic RFC TMS: 2.910 trenes/año. 1 circulación/hora servicio mercancías.	1 circulación/hora urbano y regional. 1 circulación/hora interurbano. 1 circulación/hora servicio de mercancías.	Solo está disponible el estudio de mercado de mercancías del Corredor Atlántico. La previsión del resto de servicios es una estimación propia de ADIF.
Tui (ES) – Valença do Minho (PT)	Según Atlantic RFC TMS: 2.340 trenes/año. 1 circulación/hora servicio mercancías.	1 circulación/hora interurbano. 1 circulación/hora servicio de mercancías.	Solo está disponible el estudio de mercado de mercancías del Corredor Atlántico. La previsión del resto de servicios es una estimación propia de ADIF.
Fuentes de Oñoro (ES) - Vilar Formoso (PT)	Según Atlantic RFC TMS: 1.680 trenes/año. 1 circulación/hora servicio mercancías.	1 circulación/hora servicio de mercancías.	Solo está disponible el estudio de mercado de mercancías del Corredor Atlántico. La previsión del resto de servicios es una estimación propia de ADIF.
Badajoz (ES) – Elvas (PT)	Según Atlantic RFC TMS: 1.060 trenes/año. 1 circulación/hora servicio mercancías.	1 circulación/hora urbano y regional. 1 circulación/hora interurbano. 1 circulación/hora servicio de mercancías.	Solo está disponible el estudio de mercado de mercancías del Corredor Atlántico. La previsión del resto de servicios es una estimación propia de ADIF.

Tabla 3: evolución prevista de la demanda de servicios de transporte ferroviario.

5. MÉTODOS DE PLANIFICACIÓN DE TRÁFICO

La planificación de la capacidad ferroviaria se fundamenta en una serie de enfoques y principios que permiten adaptar la oferta de infraestructura a las necesidades operativas de la red. Estos métodos, alineados con el Marco Europeo de Gestión de Capacidad, orientan la forma en que se estructura y reserva la capacidad disponible, favoreciendo una utilización eficiente y coordinada de la infraestructura.

Cuando se recurre a más de un enfoque de planificación dentro de una misma red, se identifican claramente los ámbitos geográficos en los que se aplica cada uno de ellos, garantizando la transparencia del proceso y una mejor comprensión de los criterios de gestión adoptados por el administrador de infraestructuras.

Actualmente ADIF dispone de los siguientes métodos de planificación de tráfico:

- **Modelo Libre:** es el más simple, por cuanto no supone la aplicación a priori de ningún criterio. Los surcos horarios se definen buscando la mejor combinación entre la solicitud y la capacidad. Este modelo se presenta en líneas en las cuales no se pueden establecer de manera efectiva criterios de diseño de malla. En estas líneas, por lo tanto, se insertan los surcos de modo libre, tren a tren.
- **Modelo Integral Cadenciado:** este modelo consiste en repetir de manera cadenciada un modelo de explotación. Al intervalo de repetición se le denomina *CADENCIA*. En cada periodo horario, se puede generar una cadencia distinta.

Siendo la tendencia actual la generalización de este modelo, los ejemplos más significativos de este modelo se encuentran hoy en día en las líneas con importantes tráficos de Cercanías.

- **Modelo Integral Pregrafiado:** en las líneas ferroviarias en las que la mayoría de los surcos tienen marchas homogéneas y son grafiados en batería, se realiza una malla genérica que permita optimizar la capacidad y la calidad de los surcos en batería.

Una vez diseñado el pregrafiado, las solicitudes concretas de trenes de los Candidatos serán atendidas por el Gestor de Capacidad basándose en los surcos pregrafiados, asignando los surcos genéricos en la medida de su disponibilidad.

Los trenes singulares que no puedan adaptarse al modelo de los surcos estándar se integrarán en el grafiado de manera específica, pudiendo el Gestor de Capacidad rechazar su circulación con el fin de aprovechar de mejor manera la capacidad disponible.

Este modelo se viene aplicando preferentemente a las líneas que soportan importantes tráficos de mercancías con la circulación en batería.

6. CAPACIDAD ASIGNADA MEDIANTE ACUERDOS MARCO

ADIF y los candidatos podrán celebrar Acuerdos Marco (AM) para la reserva de capacidad en los que se especificarán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato por una duración superior a un periodo de vigencia del horario de servicio.

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

Los Acuerdos Marco tendrán una vigencia máxima de cinco años, renovable por periodos iguales. Podrá acordarse, sin embargo, un periodo superior a cinco años cuando esté justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos. Para servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, podrán concertarse Acuerdos Marco por un periodo de vigencia de hasta quince años.

El modelo de Acuerdo Marco se encuentra disponible en el [Anexo I de la Declaración sobre la Red](#). Se trata de un modelo orientativo que podrá estar sujeto a variaciones convenidas entre las partes, de acuerdo con los principios y límites que rigen la actuación del administrador de infraestructuras.

En la siguiente tabla se presentan los datos de la capacidad asignada mediante Acuerdos Marco según el trayecto, la parte del Horario de Servicio a la que aplica, el tipo de transporte pactado, el porcentaje de uso y el estatus en el que se encuentra el acuerdo marco:

Trayecto	Totalidad o parte del HS	Tipo de transporte	Ratio AM sobre capacidad total	Estatus
Madrid-Barcelona	Total	Interurbano de pasajeros	75%	Adjudicado
Madrid-Córdoba-Sevilla	Total	Interurbano de pasajeros	71%	Adjudicado
Madrid-Valencia-Alicante	Total	Interurbano de pasajeros	68%	Adjudicado

Tabla 4: capacidad asignada mediante Acuerdos Marco.

7. DESARROLLO PREVISTO DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA

Entre las actuaciones que ADIF está desarrollando para incrementar la capacidad de la red se incluyen la duplicación de vías, nuevas vías y accesos, la implantación del tercer carril, la mejora de instalaciones, la implementación del sistema ERTMS en varias líneas o el desarrollo de autopistas ferroviarias.

Asimismo, se está llevando a cabo la construcción de apartaderos para trenes de hasta 750 metros de longitud, lo que facilitará la circulación de trenes de mercancías de mayor longitud y contribuirá al aumento de la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías. Además, se trabaja en la implantación del ancho UIC —ya sea mediante tramos de ancho mixto o con tramos exclusivamente de ancho UIC.

7.1 Actuaciones planificadas con un impacto positivo en la infraestructura

Las actuaciones recogidas en el presente apartado constituyen una planificación orientativa basada en la información, previsiones y condicionantes conocidos en el momento de su elaboración. Aunque se prevé el inicio de dichas actuaciones en el periodo comprendido entre la fecha actual y el año 2030, los plazos de ejecución y finalización tienen carácter estimativo y podrían sufrir modificaciones derivadas de circunstancias técnicas, económicas, administrativas, regulatorias o de cualquier otra índole:



ID	Tramo de red	Categoría	Características mejoradas
36	BIF. ARCHIDONA – BIF. CHANA	Duplicación de vía y electrificación	Vía doble ancho estándar electrificada y duplicación de vía
40	ESTACIÓN VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	Remodelación de la playa de vías. Implantación de ancho estándar	Creación de nuevas vías (se pasa de 6 a 11 vías) de ancho 1435mm en la estación
40	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	Canal de acceso (ampliación y remodelación estación Valencia Joaquín Sorolla y ampliación aparcamiento. Soterramiento del acceso a las estaciones de Valencia Joaquín Sorolla y Valencia Nord) / IISS	Mejora de la capacidad de las instalaciones de servicio de la estación. Mejora de la capacidad por cruce de vías a distinto nivel (Salto de Carnero) que evita cizallamientos.
42	ESTACIÓN ALACANT – TERMINAL	Remodelación de la playa de vías y electrificación	Se pasa de una estación con 4 vías de ancho 1435mm a una nueva estación con 10 vías de ancho 1435mm
46	SAN ISIDRO - MURCIA	Segunda vía con ancho estándar y electrificada	Cambio de ancho en la segunda vía y electrificación
50	BARCELONA SANTS-CAMP DE TARRAGONA - LA BOELLA	Implantación del ERTMS N2	Mejora del sistema de gestión y protección del tren
50	ESTACIÓN LA SAGRERA	Vía y electrificación de la nueva estación	Nueva estación con 8 vías de ancho 1435mm y 8 vías de ancho 1668m, más 10 vías de apartado
50	BARCELONA SANTS - LÍMITE ADIF-LFPSA	Implantación del ERTMS N2	Instalación de ERTMS N2 en el tramo Barcelona - Figueres (AV). Instalación de ERTMS N2 entre la salida de Figueres y la LAV Figueres - Perpignan.
50	NUDO DE MOLLET - CASTELLBISBAL – CAN TUNIS	Implantación del ERTMS N2, GSMR. Implantación de ancho mixto y electrificación en Can Tunis	Mejora del sistema de gestión y protección del tren

ID	Tramo de red	Categoría	Características mejoradas
50	TERMINAL BEST - CAN TUNIS	Nuevo a acceso por Calle 4 hasta terminal BEST (Puerto de Barcelona). Implantación de ancho estándar	Implantación del tercer carril en la Calle 4, conexión del Can Tunis con Puerto de Barcelona. Implantación del tercer carril en la vía 2 del túnel de Can Tunis, conexión vía 2 con Calle 4 en ancho mixto. Ancho mixto en vías 18-20-22-46-48-50. Conexión con vía 2 cabecera lado Morrot
80	VALLADOLID CAMPO GRANDE – NUDO NORTE VALLADOLID	Duplicación de vía	Duplicación de vía, electrificación 25 kV, ERTMS N2 y GSM-R.
80	ESTACIÓN VALLADOLID CAMPO GRANDE	Nueva playa de vías	Se pasa de una estación con 3 vías de ancho 1435mm a una nueva estación con 5 vías de ancho 1435mm
120	SALAMANCA - FUENTES DE OÑORO	Electrificación	Circulación con locomotoras eléctricas. Aumento de versatilidad de la línea. Posible uso de trenes de mayor velocidad máxima.
160	REINOSA – SANTANDER	Ejecución de las obras del proyecto de “Ampliación de apartaderos a 750m en la estación de Los Corrales de Buelna, (provincia de Cantabria)”	Aumento de longitud en trenes de mercancías. Facilita la regulación del tráfico en tramo de cercanías de vía única
160	TORRELAVEGA – SANTANDER	Duplicación de vía Renedo – Guarnizo y otras actuaciones en la C1 entre Torrelavega y Renedo	Aumento de capacidad Facilita la regulación del tráfico en tramo de cercanías actual de vía única
200	AGUJA MIRAFLORES – PLANA PICAMOIXONS	Ampliación de 5 estaciones a 750m	Aumento de longitud especial de trenes de mercancías a 750 m. Mejora de capacidad para cruces para trenes de longitud básica y especial
200	CALATAYUD – GRISÉN	Ampliación de estaciones a 750m y reforma de estación de Grisén	Aumento de longitud especial de trenes de mercancías a 750 m y versatilidad en movimientos Grisén - Cabañas de Ebro. Mejora de capacidad para cruces para trenes de longitud básica y especial

ID	Tramo de red	Categoría	Características mejoradas
210	CASTELLBISBAL - VILASECA	Implantación del ERTMS N2. Implantación ancho mixto	Sistema de gestión y protección del tren mejorado. Uso en ambos anchos de una misma vía
210	LA CARTUJA – REUS	Ampliación de 5 estaciones a 750m	Aumento de longitud especial de trenes de mercancías a 750 m. Mejora de capacidad para cruces para trenes de longitud básica y especial
222	PARETS – LA GARRIGA	Duplicación de vía y nueva estación de Parets	Aumento de capacidad y optimización de tiempos
240	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	Remodelación de la playa de vías de la estación de L'Hospitalet de Llobregat	Caben más trenes de 200m y aumenta ligeramente la capacidad por creación de nuevos andenes
240	MARTORELL – NUDO DE CASTELLBISBAL	Estudio de alternativas para incrementar la capacidad de la línea R4 de cercanías de Barcelona en el tramo Martorell – Nudo de Castellbisbal y estudio informativo de mejora de la capacidad e intermodalidad de la estación de Martorell	Gran aumento de la capacidad por Salto de Carnero
254	ACCESO NUEVA TERMINAL AEROPUERTO DE BARCELONA	Implantación de vía doble	Vía doble L254 – El Prat – Aeroport T1
294	RODA DE BARÀ	Nueva línea. Nuevo acceso. Vía única. Duplicación	Mejora de la velocidad de salida y ligero aumento de la capacidad
300	NUEVO CAMBIADOR FUENTE SAN LUIS	Estacionamiento de apoyo a Valencia Joaquín Sorolla en Fuente San Luis. Cambiador de ancho. Implantación ancho mixto	Reposición del cambiador suprimido en Joaquín Sorolla. Mejora de la capacidad de las instalaciones de servicio de la estación. Se recupera la permeabilidad que aporta a la red este punto de conexión entre los dos anchos de vía

ID	Tramo de red	Categoría	Características mejoradas
300/330	LA ENCINA – MOIXENT - XÀTIVA - VALENCIA	Nudo de La Encina – Moixent. Duplicación de vía en algunos tramos (Moixent – Alcudia). Montaje 2ª vía, electrificación y vía de apartado de 750m en vallada. En Valencia dotación ERTMS N2 + ASFA + GSMR	Mejora de la capacidad de las instalaciones de servicio de la estación y mejora de la regularidad. En Valencia aumento de la capacidad por mejora del sistema embarcado en los trenes
300	XÀTIVA – LA ENCINA	Duplicación de vía entre Xàtiva – La Encina en los tramos La Encina-Moixent-L'Alcudia de Crespins. Ampliación de la playa de vías de la estación L'Alcudia y establecimiento de una vía de apartado de 750m en la estación de Vallada.	Mejora de la capacidad de las instalaciones de servicio de la estación y mejora de la seguridad. En Valencia, aumento de la capacidad por mejora del sistema embarcado en los trenes.
336	ACCESO PUERTO DE ALICANTE - PUERTO DE ALICANTE	Implantación ancho mixto	Posibilidad del uso de la vía a servicios en ambos anchos
400	CÓRDOBA EL HIGUERÓN	Rehabilitación de vías en Córdoba El Higuerón para el acceso de trenes de la AF Algeciras – Zaragoza	Mejora y adecuación de las instalaciones para la recepción / expedición de trenes de la futura Autopista Ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza.
400	VENTA DE CÁRDENAS-LOS CANSINOS	Adecuación de gálibo de túneles Ampliación de vías a 750m	Adecuación de gálibo de 13 túneles (Venta de Cárdenas – Los Cansinos). Ampliación de vías a 750m (en Pedro Abad, Fernán Núñez, Montilla y Puente Genil).
400	JEREZ DE LA FRONTERA	Nueva estación Cercanías	Nueva estación de cercanías de Jerez y modificación de la playa de vías de la estación Aeropuerto de Jerez.
420	BOBADILLA – RONDA	Suspensión del Bloqueo Telefónico. Implantación de BAU y GSM-R.	Mejora la fiabilidad de las instalaciones y aumenta la capacidad de la línea

ID	Tramo de red	Categoría	Características mejoradas
420	ALGECIRAS - RONDA - BOBABILLA	Electrificación del tramo Ronda - Algeciras. Implantación de BAU	Circulación con locomotoras eléctricas. Aumento de versatilidad de la línea. Posible uso de trenes de mayor velocidad máxima. Electrificación vía única. Supresión bloqueo telefónico
432	CÓRDOBA	Ampliación de apartaderos a 750 m en la estación de Córdoba Mercancías	Construcción de vías de 750 m en la estación de Córdoba Mercancías. Posibilidad de recepción, formación y expedición de trenes de mayor longitud
400/452	LA NEGRILLA - LA SALUD	Señalización y ERTMS al puerto de Sevilla (La Negrilla – Puerto de La Salud)	Aumento de fiabilidad y optimización de los tiempos. Acceso al puerto de Sevilla. Variante desde La Negrilla hasta nueva parrilla de recepción de trenes.
520	MÉRIDA – ALJUCÉN	Duplicación de vías	Aumento de capacidad y optimización de tiempos
600	CAMBIADOR DE LA BOELLA - CASTELLÓN	Cambio de ancho	Implantación ancho estándar
600	CASTELLÓN - VALENCIA	Implantación ancho mixto	Uso en ambos anchos de una misma vía
600	L'AMETLLA – CAMBIADOR DE LA BOELLA	Proyecto de instalaciones de seguridad. ERTMS N2	Aumento de capacidad por mejora del sistema embarcado en los trenes
610	BIF. TERUEL - CAMINREAL BIF. TERUEL - SAGUNTO SAGUNTO - MONREAL	Bif. Teruel – Caminreal: implantación de BAU. Bif. Teruel – Sagunto: electrificación y ampliación de gálibo. Sagunto – Monreal: implantación de BAU.	Bif. Teruel – Caminreal: aumento de capacidad al poder expedir más de un tren entre dos estaciones. Bif. Teruel – Sagunto: circulación con locomotoras eléctricas. Aumento de la versatilidad de la línea. Posible uso de trenes de mayor velocidad máxima. Sagunto – Monreal: aumento de capacidad al poder expedir más de un tren entre dos estaciones.
420	BOBADILLA - ALGECIRAS	Adecuación de gálibos	Posibilidad de operar servicios de autopistas ferroviarias
602/606	ACCESO PUERTO DE VALENCIA	Implantación ancho mixto	Uso en ambos anchos de una misma vía

ID	Tramo de red	Categoría	Características mejoradas
220/270	VALLBONA/BIF. AIGÜES	Variante de Vallbona y Bif. Aigües (Barcelona)	Aumento de la capacidad debido a la creación de Salto de Carnero. Estimación de entrada en servicio: 2028/2029
300/100	ARANJUEZ – VILLALBA	Implantación ERTMS N2	Aumento de fiabilidad y optimización de los tiempos. Aumento de capacidad enfocado a tráfico de cercanías
Nueva línea	FUENTE DE SAN LUIS – ALMUSSAFES	Nueva línea. Vía única en ancho mixto con puesta en servicio para mercancías y viajeros	Vía casi paralela a la línea de AV existente. Aumentan las vías en el tramo Valencia Silla con previsión de uso de bypass de mercancías
Nueva línea	MURCIA – ALMERÍA	Nueva línea en ancho UIC	Nueva línea. Vía doble ancho estándar, 25KV, ERTMS N2. Uso mixto
Nueva línea	MURCIA – LORCA	Murcia - Lorca se convierte en nueva línea de 1435 mm. El tramo Murcia Mercancías - Lorca lleva cerrado desde Octubre '21	Nueva línea
Nueva línea	VALENCIA - XÀTIVA (NUEVA LINEA UIC)	Puesta en servicio de nueva línea en ancho UIC. Implantación del ERTMS N2	Nueva línea. Sistema de gestión y protección del tren mejorado. Vía doble ancho estándar, 25KV, ERTMS N2
Cercanías	CANTABRIA	Instalación del sistema de señalización ERTMS. Cercanías Cantabria	Aumento de capacidad. Facilita la regulación del tráfico en tramo de cercanías actual de vía única

Tabla 5: cambios con un impacto positivo en la infraestructura.

7.2 Actuaciones planificadas con un impacto negativo en la infraestructura

Las actuaciones recogidas en el presente apartado constituyen una planificación orientativa basada en la información, previsiones y condicionantes conocidos en el momento de su elaboración. Aunque se prevé el inicio de dichas actuaciones en el periodo comprendido entre la fecha actual y el año 2030, los plazos de ejecución y finalización tienen carácter estimativo y podrían sufrir modificaciones derivadas de circunstancias técnicas, económicas, administrativas, regulatorias o de cualquier otra índole:



ID	Tramo de red	Categoría	Características afectadas
46	SAN ISIDRO – MURCIA	Segunda vía con ancho estándar	No podrán circular trenes de ancho ibérico
600	CAMBIADOR DE LA BOELLA – CASTELLÓN	Instalación de ancho UIC	No podrán circular trenes de ancho ibérico. Baja del tramo en 1668mm

Tabla 6: cambios con un impacto negativo en la infraestructura.



8. INFORMACIÓN SOBRE LA DISPONIBILIDAD Y USO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Como punto de partida, se analizará la situación general de la disponibilidad y utilización de la infraestructura ferroviaria en la red objeto de estudio, con el fin de obtener una visión global del grado de ocupación de la capacidad y de su adecuación a las necesidades actuales y futuras de explotación.

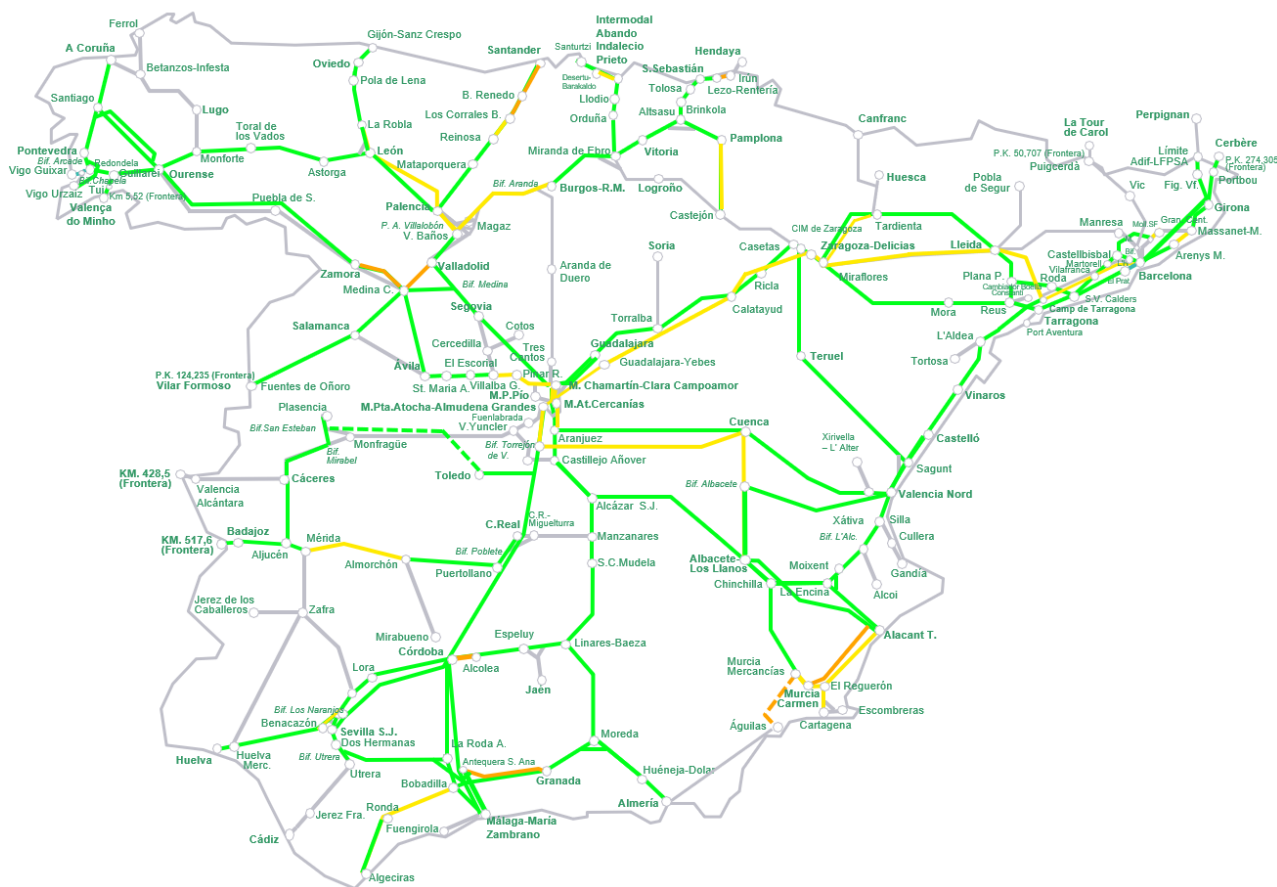
Posteriormente, se profundizará en el estudio de los tramos de infraestructura altamente utilizados y de aquellos declarados congestionados dentro del ámbito de aplicación de la red, evaluando las causas que originan estas situaciones y su impacto sobre la explotación ferroviaria.

Por último, se abordará el análisis de los flujos de tráfico transfronterizos, examinando tanto las relaciones ferroviarias con Francia como con Portugal. Este estudio permitirá diferenciar los surcos de viajeros por hora, tanto de larga distancia como regionales/cercanías.

8.1 Situación general

A continuación, se presenta el mapa de saturación de los tramos de la red incluidos en el ámbito de aplicación. Cada uno de los tramos significativos ha sido coloreado de modo que se visualice su grado de saturación siguiendo las siguientes referencias:

- Verde: no presenta problemas de saturación. Todas las peticiones de capacidad se pueden adjudicar.
- Amarillo: presenta problemas puntuales de saturación. Es posible que haya que proponer cambios a las peticiones recibidas.
- Naranja: presenta problemas sistemáticos de saturación, alcanzando puntualmente la congestión. Es posible que haya que rechazar peticiones.



Mapa 2: grado de saturación de los tramos de la red.

Debido a la disponibilidad limitada de información proyectada para el horizonte 2030, el presente mapa se ha elaborado utilizando los datos más recientes disponibles, correspondientes al año actual.

8.2 Infraestructura altamente utilizada/congestionada

En este apartado se presentan los tramos actualmente declarados como altamente utilizados/congestionados para las diferentes líneas consideradas:

Código	Línea	Tramo	Altamente utilizado/ congestionado
10	MADRID P. ATOCHA A.G.-SEVILLA S. JUSTA	MADRID P. ATOCHA A.G.-BIF. TORREJON V.	Congestionado

Tabla 9: tramos declarados actualmente como altamente utilizados o congestionados.

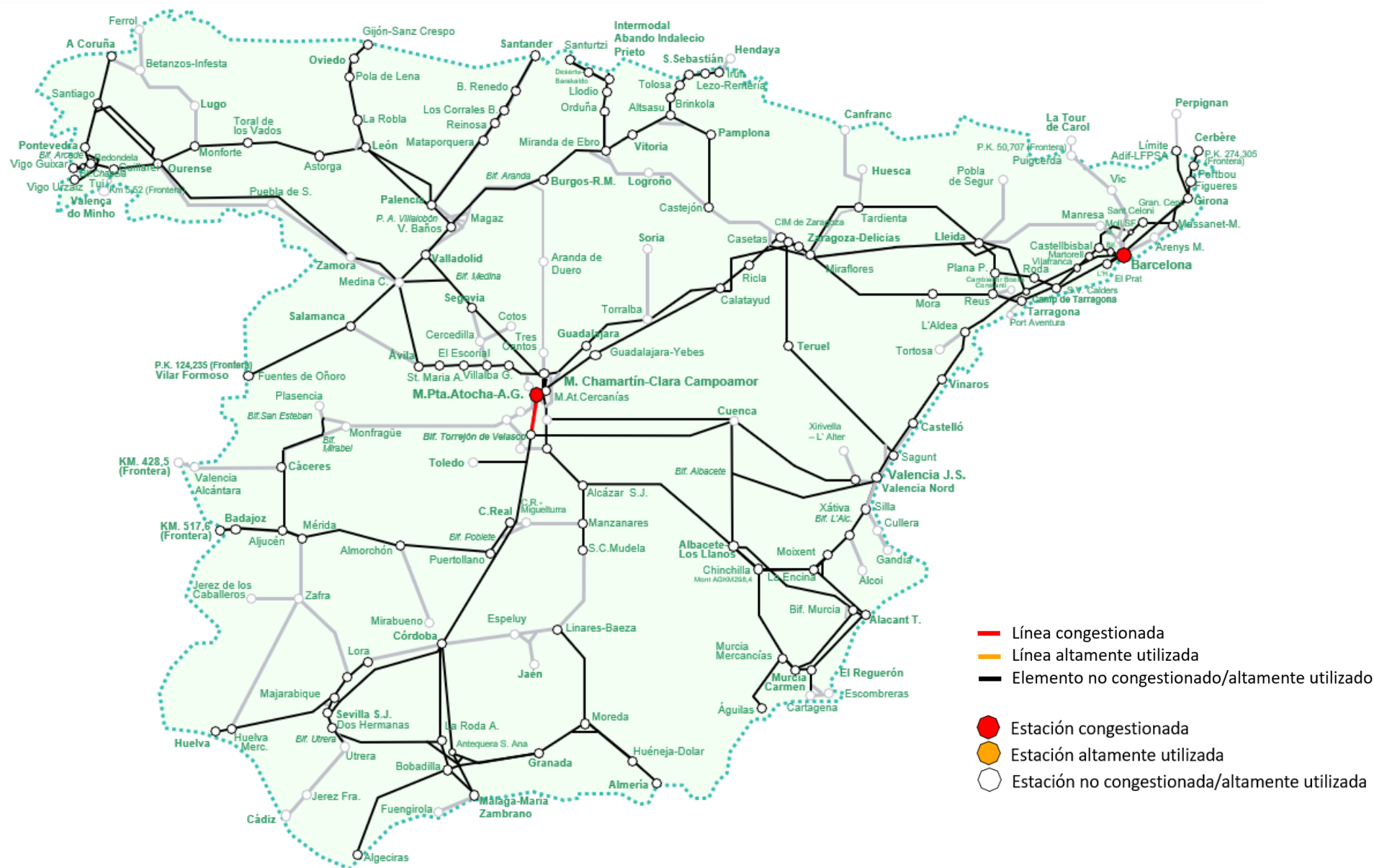
De igual manera, se presentan las estaciones actualmente declaradas como altamente utilizadas/congestionadas:

Código	Estación	Líneas relacionadas	Altamente utilizado/ congestionado
60000	MADRID PTA. ATOCHA A.G.	MADRID P. ATOCHA A.G.-SEVILLA S. JUSTA (L010) Y MADRID P. ATOCHA A.G.-LÍMITE ADIF-LFPSA (L050)	Congestionado
71801	BARCELONA SANTS	MADRID P. ATOCHA A.G.-LÍMITE ADIF-LFPSA (L050)	Congestionado

Tabla 10: estaciones declaradas actualmente como altamente utilizados/congestionados.

A continuación, se presenta un mapa con las infraestructuras declaradas como altamente utilizada/congestionada:





Mapa 3: tramos y estaciones congestionados, altamente utilizados o no congestionados/altamente utilizados.

8.3 Consideraciones generales del flujo de tráfico transfronterizo

Para el cálculo del número de trenes por hora se han considerado 7 días/semana y 24 horas/días salvo en algún caso que se especifica.

Es necesario tener en cuenta que el flujo del tráfico transfronterizo puede no ser homogéneo a lo largo del día, en particular durante los periodos de mantenimiento en los que la capacidad de la infraestructura puede verse mermada.

8.3.1 Frontera España-Francia

El análisis del flujo de tráfico por las fronteras Portbou-Cerbère e Irún-Hendaya se ha realizado por separado teniendo en cuenta las 2 vías de diferente ancho (UIC e ibérico) que cruzan el tramo fronterizo.

Los datos consignados en la tabla proceden de la información de la que dispone el Administrador de Infraestructuras (esencialmente el número de circulaciones solicitadas para el HS 2027) y la experiencia basada en los Horarios de Servicio anteriores. Algunas empresas ferroviarias españolas de mercancías han adquirido locomotoras para circular por la Sección Internacional Figueres-Perpignan, por lo que se prevé un incremento potencial del tráfico de mercancías por esta sección fronteriza en los próximos años.

Sección fronteriza	Surcos de viajeros por hora		Surcos de mercancías por hora
	Larga distancia	Regionales/ Cercanías	
Figueres V. – Perpignan BV	0,8 ⁽¹⁾	0	0
Figueres V. – Perpignan FI (Le Soler)	0	0	0,8 ⁽¹⁾
Cerbère – Portbou (vía UIC)	0	1,0	0,7
Cerbère – Portbou (vía ibérica)	0	0,9 ⁽²⁾	0,1
Irún – Hendaya (vía UIC)	0	0,5	0,4
Irún – Hendaya (vía ibérica)	0	1,3	0,1
Puigcerdà – La Tour de Carol (vía ibérica)	0	0,7	0

(1) La banda de mantenimiento en la sección internacional implica el cierre total durante 5 horas por el que el número de horas por día considerado es de 19 horas.

(2) Se contabiliza el tráfico en ambos sentidos, aunque haya sido demandado en una única solicitud (para ambas direcciones).

Tabla 7: surcos previstos en las secciones fronterizas de España-Francia.

El flujo de tráfico transfronterizo entre España y Francia ha sido objeto de intercambio de información y coordinación entre ADIF y SNCF Réseau.

8.3.2 Frontera España-Portugal

Los datos consignados en la tabla proceden de la información de la que dispone el Administrador de Infraestructuras (esencialmente el número de circulaciones solicitadas para el HS2027).

Sección fronteriza	Surcos de viajeros por hora		Surcos de mercancías por hora
	Larga distancia	Regionales	
Badajoz - Elvas	0	0,2	0,2
Vilar Formoso – Fuentes de Oñoro	0	0	0,2
Valença do Minho - Tui	0,2	0,2	0,4

Tabla 8: surcos previstos en las secciones fronterizas de España-Portugal.

El flujo de tráfico transfronterizo entre España y Portugal ha sido objeto de intercambio de información y coordinación entre ADIF e IP.



9. PRINCIPIOS DE PLANIFICACIÓN DE LAS RESTRICCIONES TEMPORALES DE TRÁFICO (RTCs)

9.1 Principios para la planificación de las RTCs

La labor continua de conservación e inversión que tiene encomendada ADIF en todas las líneas que gestiona, ya sea mediante labores de mantenimiento de las infraestructuras en servicio, o bien llevando a cabo obras de mejora y ampliación de su red, puede conllevar inevitables restricciones de capacidad.

De conformidad con lo establecido por la Decisión Delegada 2017/2075 por la que se sustituye el Anexo VII de la Directiva 2012/34/UE, y siguiendo las “**Guidelines for Coordination/Publication of Planned Temporary Capacity Restrictions for the European Railway Network**” publicadas por RailNet Europe, ADIF realiza la siguiente clasificación de RTCs:

- **Impacto mínimo:** días sin especificar – menos del 10 % del tráfico afectado.
- **Impacto menor:** 7 días o menos consecutivos – más del 10 % del tráfico afectado.
- **Impacto medio:** 7 días o menos consecutivos – más del 50 % del tráfico afectado.
- **Impacto alto:** más de 7 días consecutivos – más del 30 % tráfico afectado.
- **Impacto grande:** más de 30 días consecutivos – más del 50 % tráfico afectado.

Para realizar el cálculo del porcentaje de tráfico afectado que permita una clasificación homogénea de las RTC se tomará como unidad de medida de referencia un día completo, como normal general, un jueves, que sea representativo, esto es, con un alto volumen de tráfico únicamente sobre todo el tramo de la línea en que se encuentre la RTC respectiva, sin tener en cuenta los efectos colaterales de la RTC en otros tramos de la línea.

A tales efectos, la fórmula a aplicar será la siguiente:

$$\text{Impacto del RTC en el tráfico} = \frac{\text{Número de surcos afectados por la RTC}}{\text{Número de surcos en el día representativo}} \times 100$$

Asimismo, para los casos “intermedios” en que una RTC no cumpla a la vez los criterios de números de días consecutivos y % tráfico cancelado, desviado o sustituido para ser calificada por su impacto como mínimo – menor – medio – alto – grande, dicha RTC será calificada por su impacto inmediatamente inferior.

El Manual de Capacidades de ADIF incluye, entre otras informaciones, como pudieran ser las características y el equipamiento de cada una de las líneas o el intervalo de banda de mantenimiento, aquellas restricciones de tráfico que pudiesen existir para poder acceder a cada una de las líneas que componen la red de ADIF y ADIF-AV.

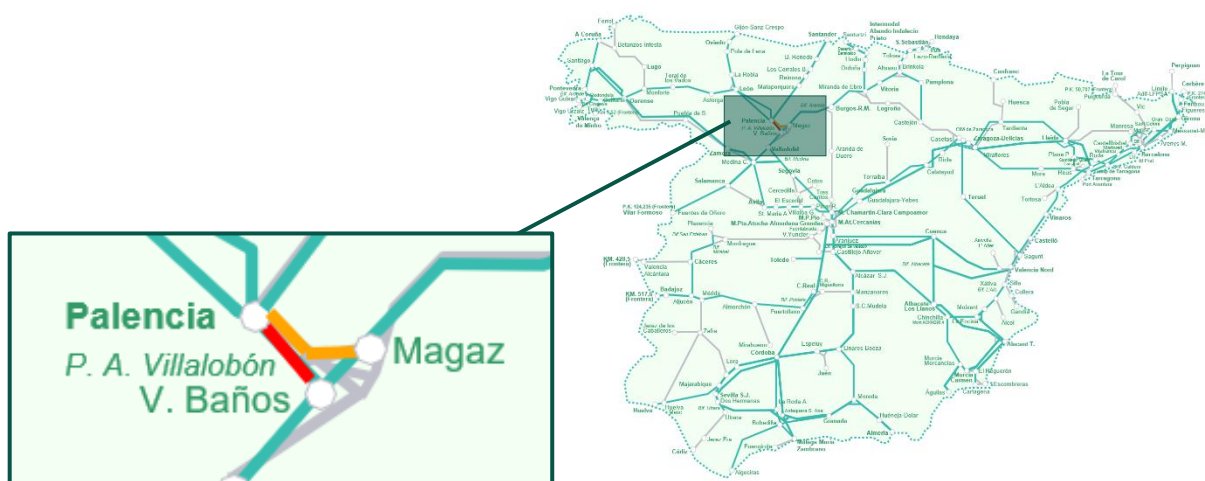
9.2 Agrupación de las RTCs para minimizar la gravedad y la duración del impacto

De acuerdo con el procedimiento específico “**Programación de Intervalos para Trabajos Extraordinarios (ADIF-PE-402-001-005-SC-524)**”, siempre que sea posible y se den las condiciones adecuadas, se intentará hacer coincidir los trabajos extraordinarios en una línea o trayecto, aprovechando así la suspensión del tráfico y los planes alternativos.

9.3 Descripción de las zonas conectadas en las que se tratará de no planificar simultáneamente RTCs por escasez de capacidad

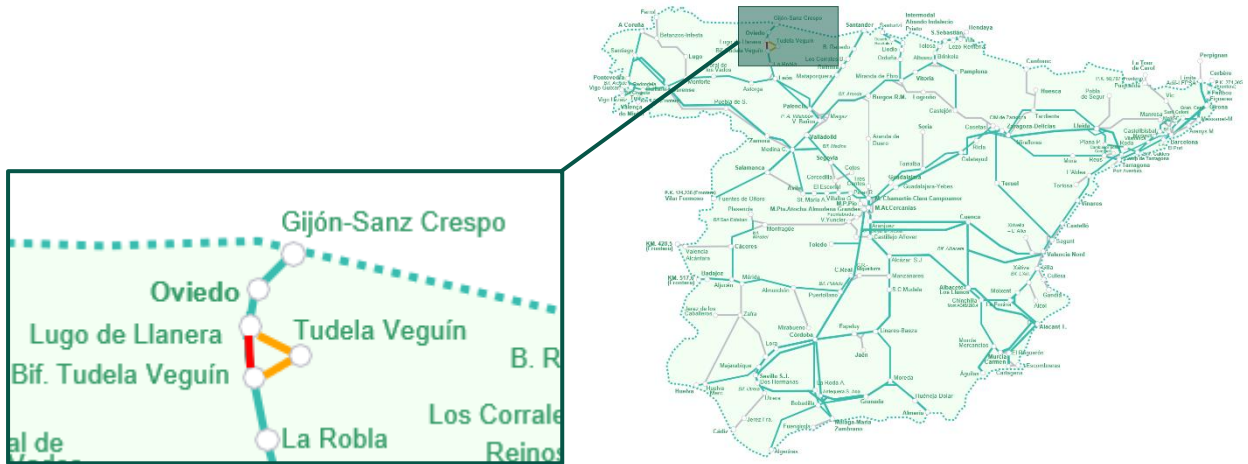
En la medida de lo posible, se tratará de no planificar RTCs de gran impacto simultáneamente (ya sea por escasez de capacidad o por suponer caminos alternativos) en los siguientes tramos:

a) Tramo Venta de Baños – Palencia de la línea 130 y tramo Magaz – Palencia de la línea 164:



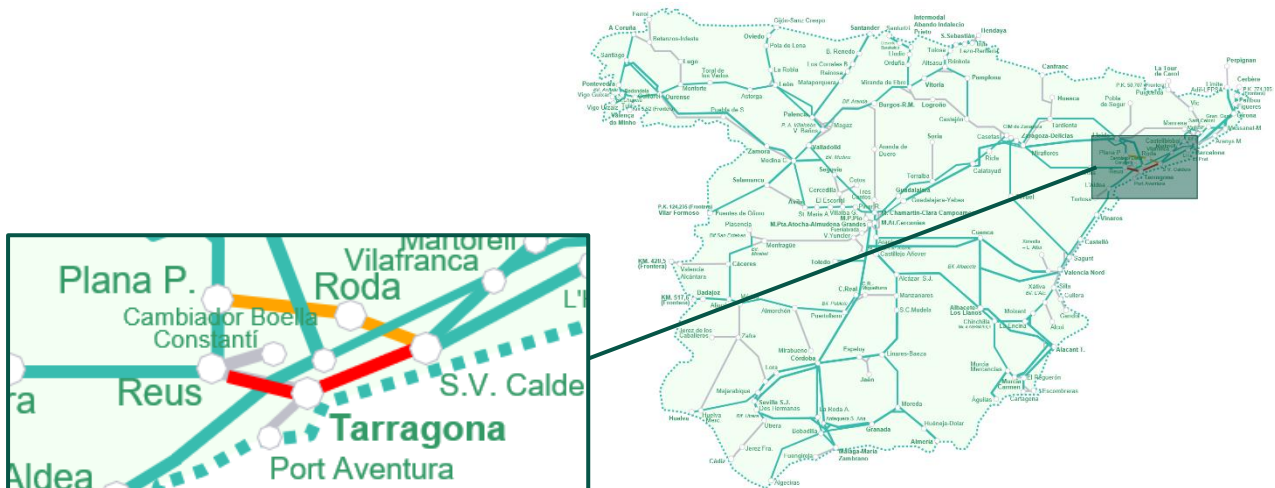
Mapa 4: tramos de las líneas 130 y 164 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

- b) Tramo Bif. Tudela Veguín – Lugo de Llanera de la línea 130 y tramos Bif. Tudela Veguín – Tudela Veguín de la línea 140 y Tudela Veguín – Lugo de Llanera de la línea 154:



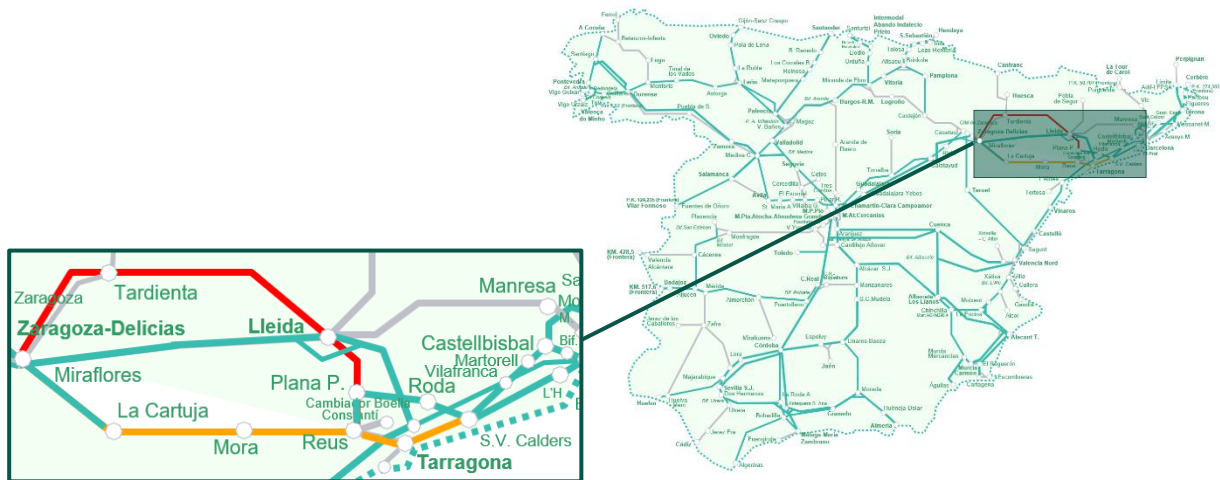
Mapa 5: tramos de las líneas 130, 140 y 154 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

- c) Tramo La Plana-Picamoixons – Sant Vicenç de Calders de la línea 200 y tramo Reus – Sant Vicenç de Calders de la línea 210:



Mapa 6: tramos de las líneas 200 y 210 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

d) Tramo Miraflores – La Plana-Picamoixons de la línea 200 y tramo La Cartuja – Sant Vincenç de Calders de la línea 210:



Mapa 7: tramos de las líneas 200 y 210 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

e) Tramo CIM de Zaragoza – Miraflores de la línea 200 y tramo CIM de Zaragoza – La Cartuja de la línea 214:



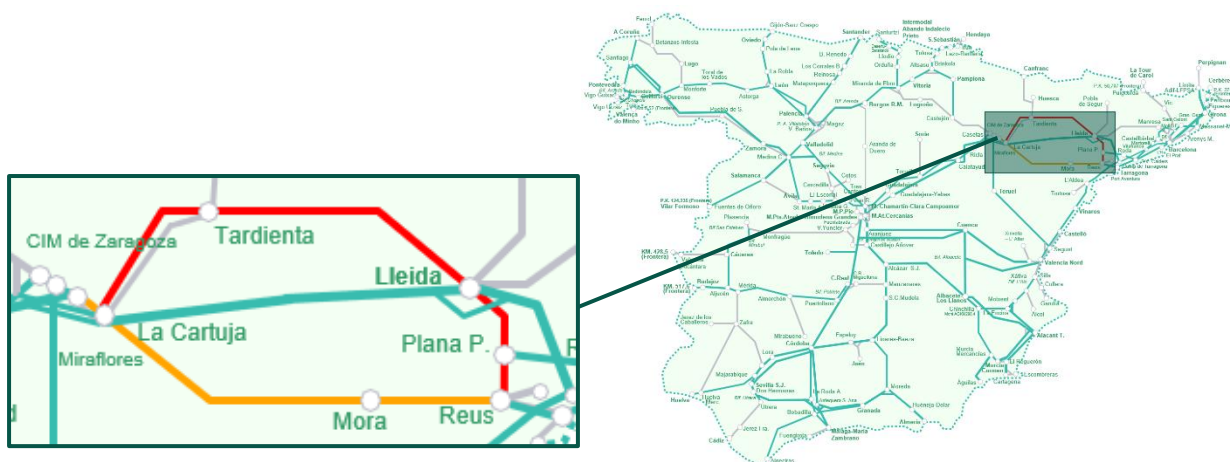
Mapa 8: tramos de las líneas 200 y 214 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

- f) Túnel urbano de Zaragoza de la línea 200 frente a la Ronda Sur de Zaragoza de la línea 214, entre el CIM de Zaragoza y La Cartuja:



Mapa 9: tramos de las líneas 200 y 214 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

- g) Tramo de Aguja de Miraflores – Plana Picamoixons de la línea 200, tramo de Plana – Reus de la línea 230 y tramo La Cartuja – Reus de la línea 210:



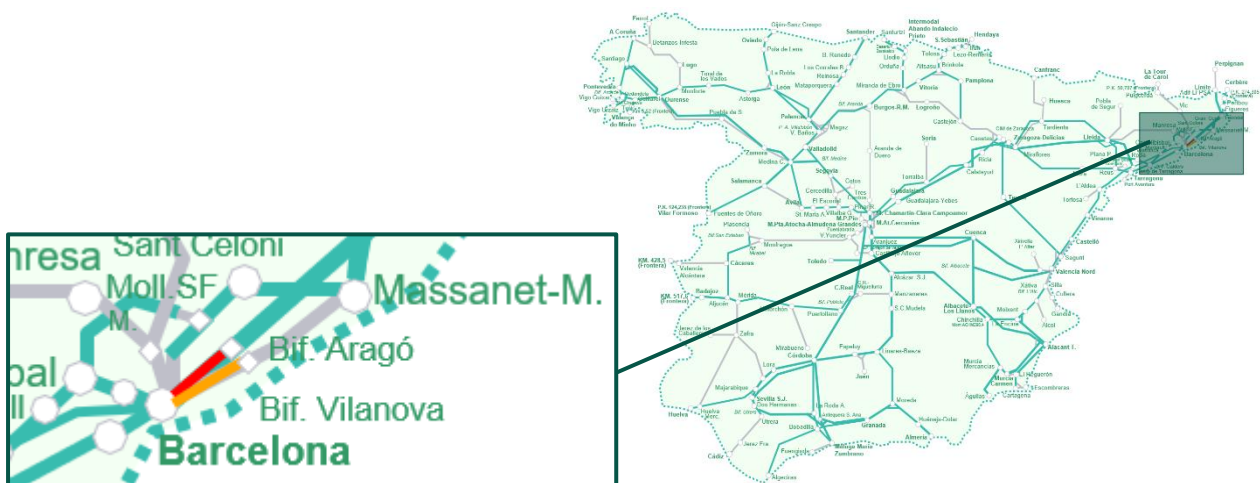
Mapa 10: tramos de las líneas 200, 230 y 210 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

h) Tramo de Sant Vicenç de Calders – Bellvitge de la línea 200 y tramo Sant Vicenç de Calders – Castellbisbal de la línea 240:



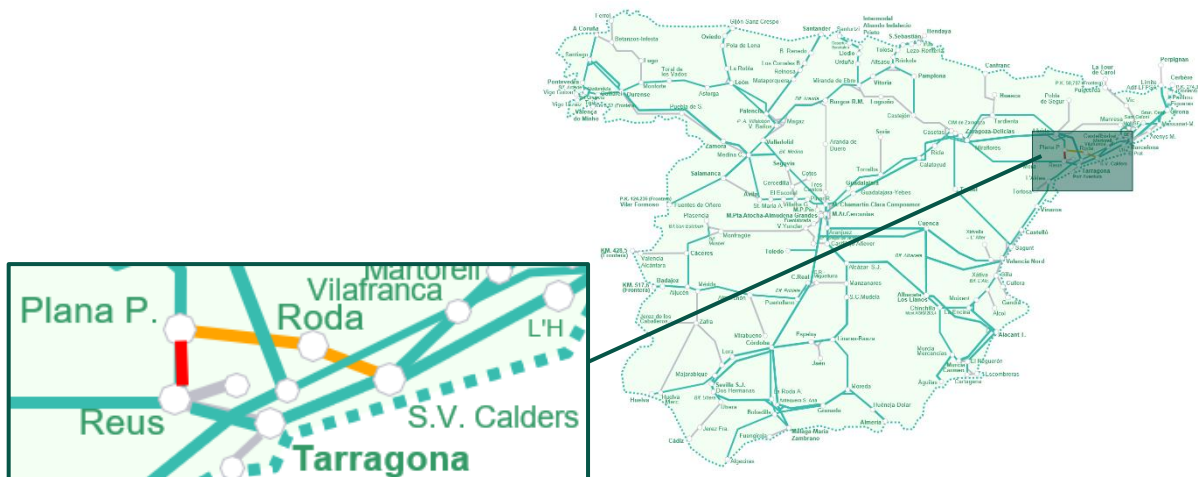
Mapa 11: tramos de las líneas 200 y 240 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

i) Tramo Barcelona Sants – Bif. Aragón de la línea 200 y tramo Barcelona Sants – Bif. Vilanova de la línea 276:



Mapa 12: tramos de las líneas 200 y 276 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

j) Tramo Reus – La Plana-Picamoixons de la línea 230 y tramo La Plana-Picamoixons – Sant Vicenç de Calders de la línea 200:



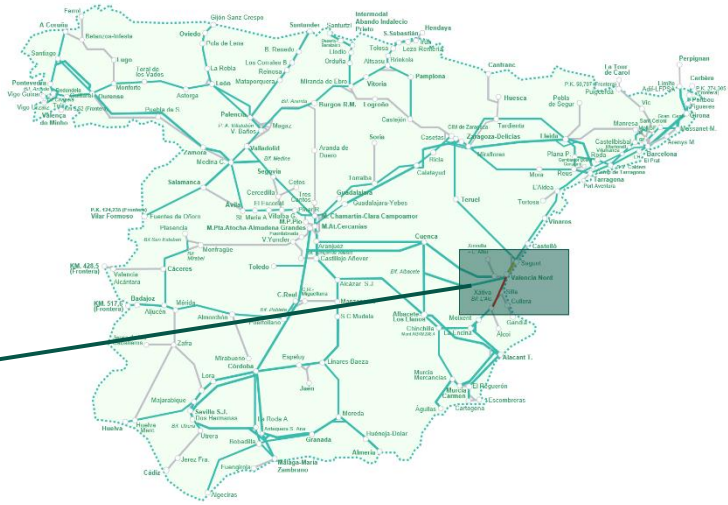
Mapa 13: tramos de las líneas 230 y 200 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

k) Tramo Sant Vicenç de Calders – Castellbisbal de la línea 240, tramo Sant Vicenç de Calders – Aguja Bellvitge-Gornal de la línea 250, tramo Aguja Bellvitge-Gornal a L'Hospitalet de Llobregat de la línea 250 y tramo L'Hospitalet de Llobregat – Castellbisbal de la línea 240:



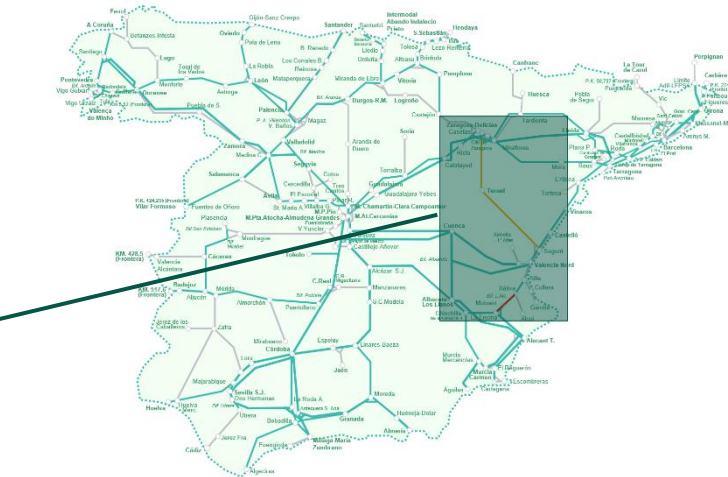
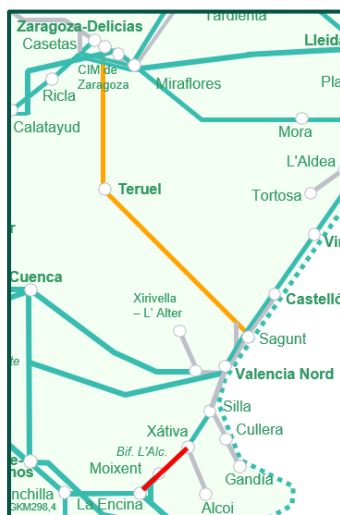
Mapa 14: tramos de las líneas 240 y 250 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

l) Tramo Valencia – Xàtiva de la línea 300 y tramo Valencia – Sagunto de la línea 600:



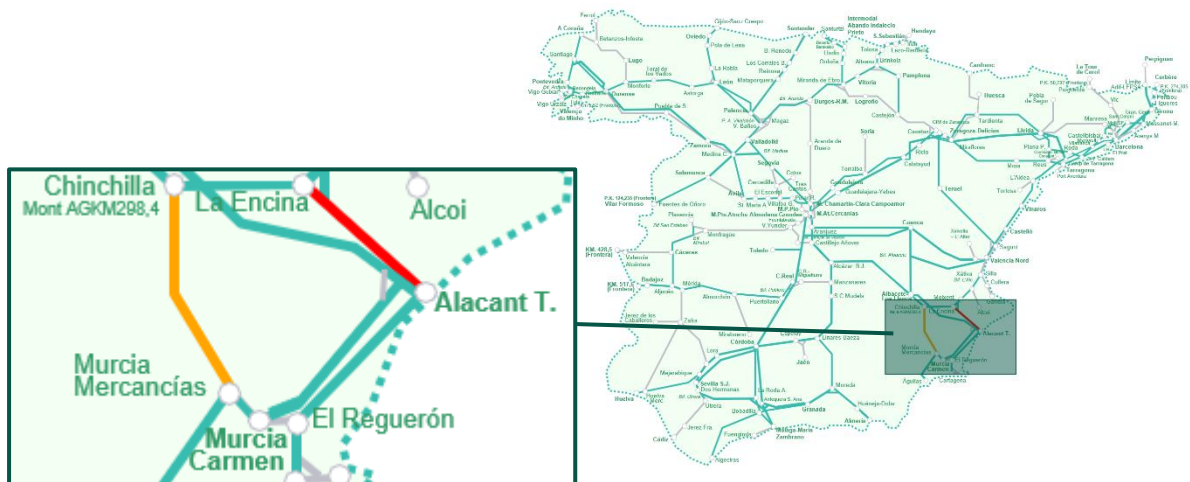
Mapa 15: tramos de las líneas 300 y 600 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

m) Tramo Xàtiva – La Encina de la línea 300 y tramo Sagunto – Zaragoza de la línea 610:



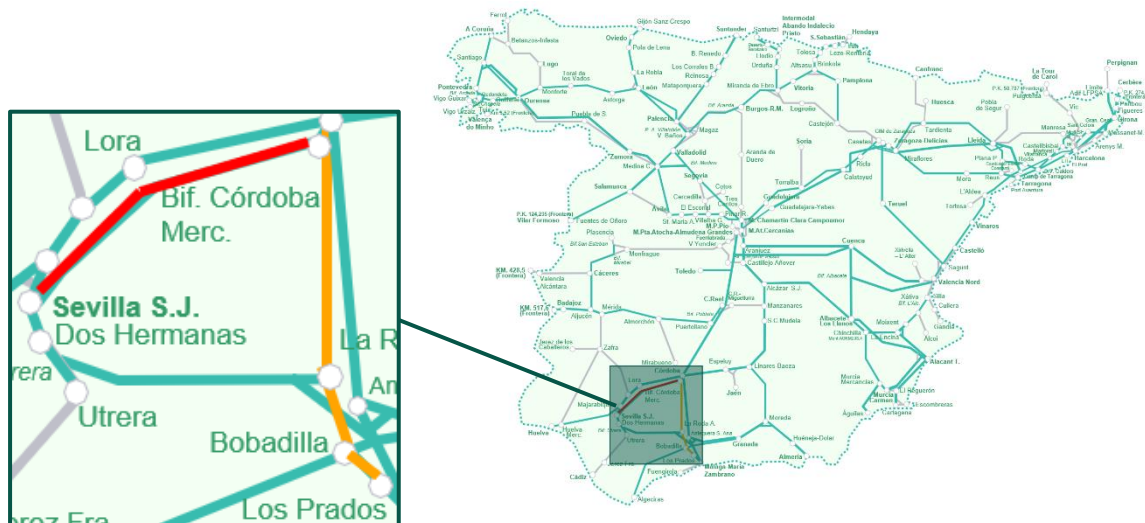
Mapa 16: tramos de las líneas 300 y 610 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

n) Tramo Chinchilla – Murcia Mercancías de la línea 320 y tramo Alicante T. – La Encina de la línea 330:



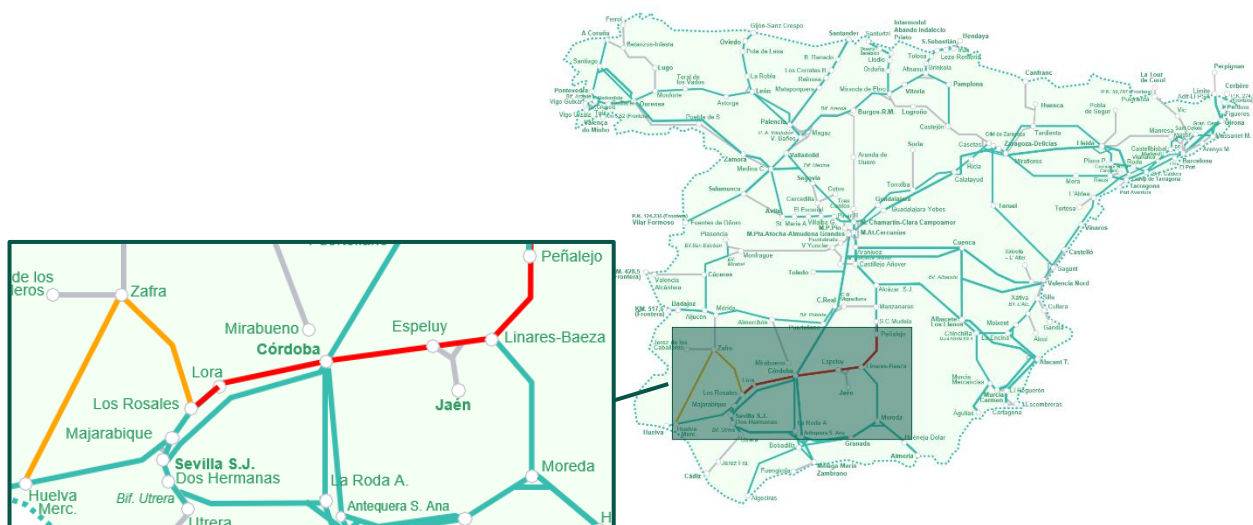
Mapa 17: tramos de las líneas 320 y 330 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

o) Tramo Bif. Córdoba Mercancías – Sevilla Santa Justa de la línea 400 y tramo Bif. Córdoba Mercancías Los Prados de la línea 430:



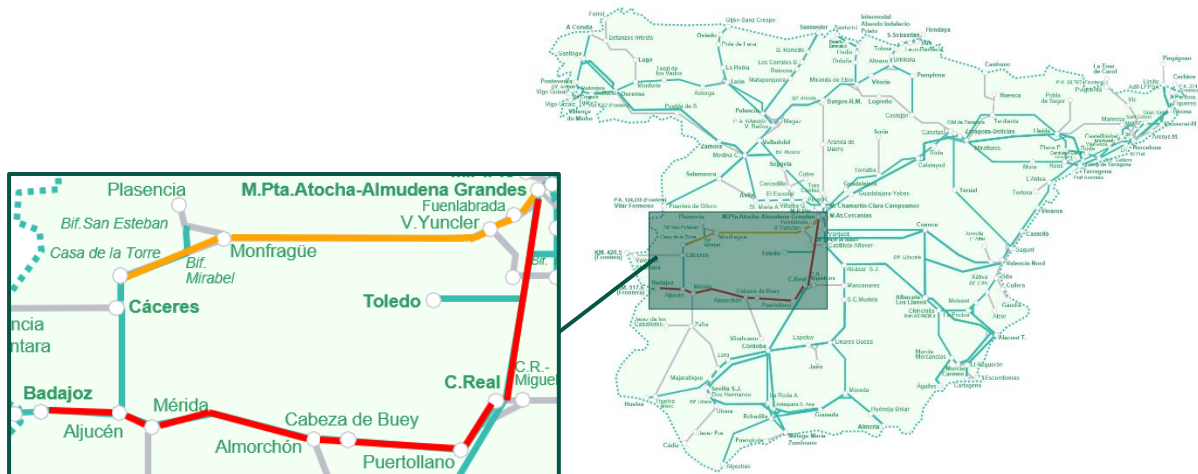
Mapa 18: tramos de las líneas 400 y 430 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

p) Tramo Peñalajo – Los Rosales/Zafra de la línea 400 y tramos Zafra – Los Rosales/Zafra – Huelva Mercancías de las líneas 512/516:



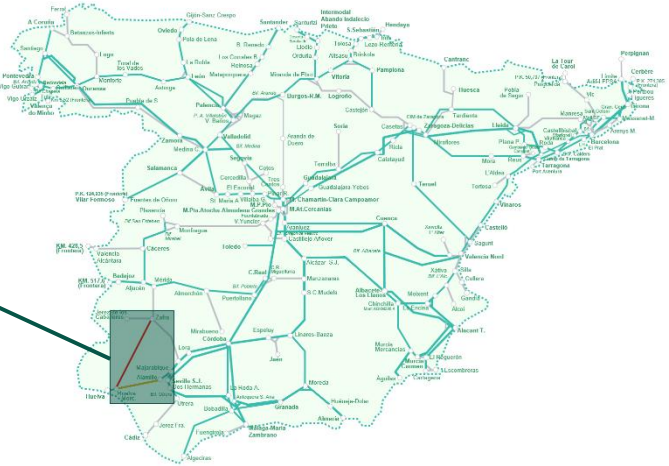
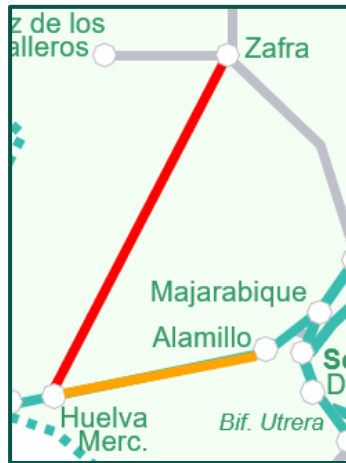
Mapa 19: tramos de las líneas 400 y 512/516 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

q) Tramo Bif. Casa de la Torre – Bif. Planetario de la línea 500 y tramo Cabeza de Buey – Badajoz de la línea 520:



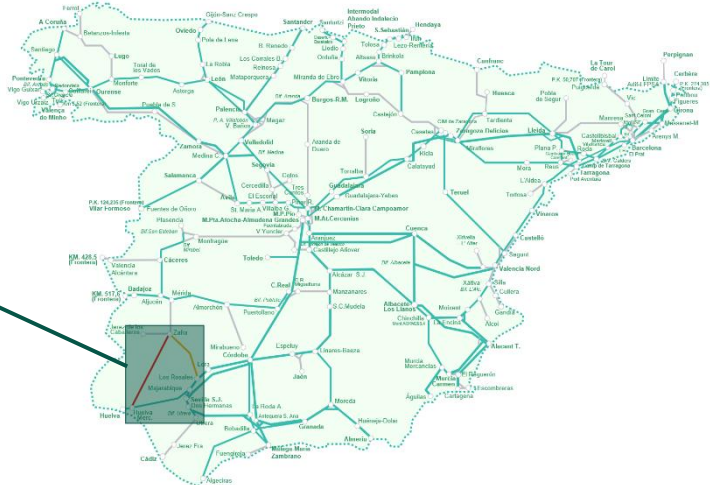
Mapa 20: tramos de las líneas 500 y 520 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

r) Tramo Zafra – Huelva Mercancías de la línea 512 y tramo Zafra – Los Rosales de la línea 516:



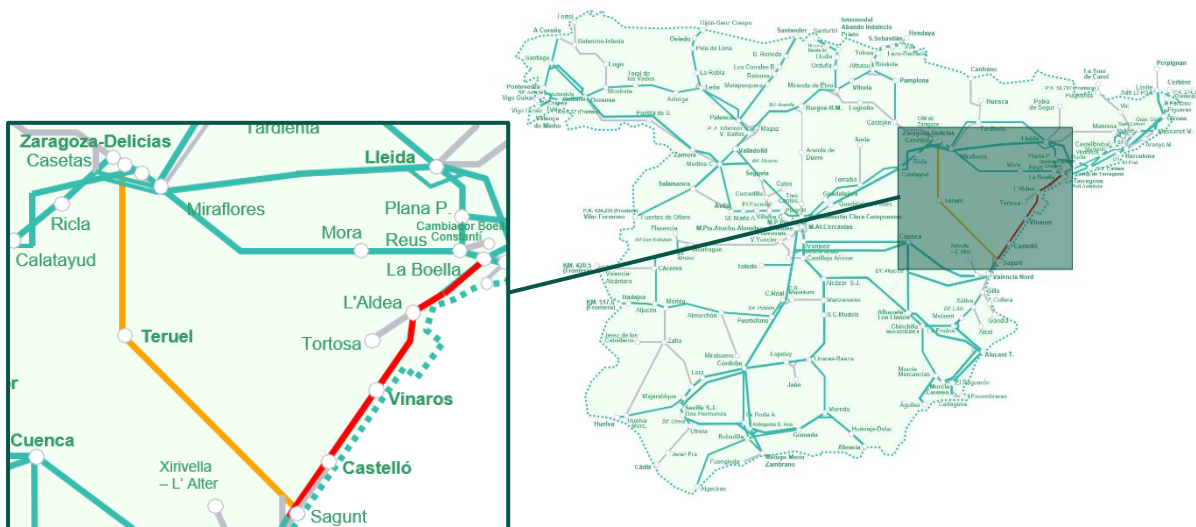
Mapa 21: tramos de las líneas 512 y 516 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

s) Tramo Zafra – Huelva Mercancías de la línea 512 y tramo Alamillo – Huelva Mercancías de la línea 440:



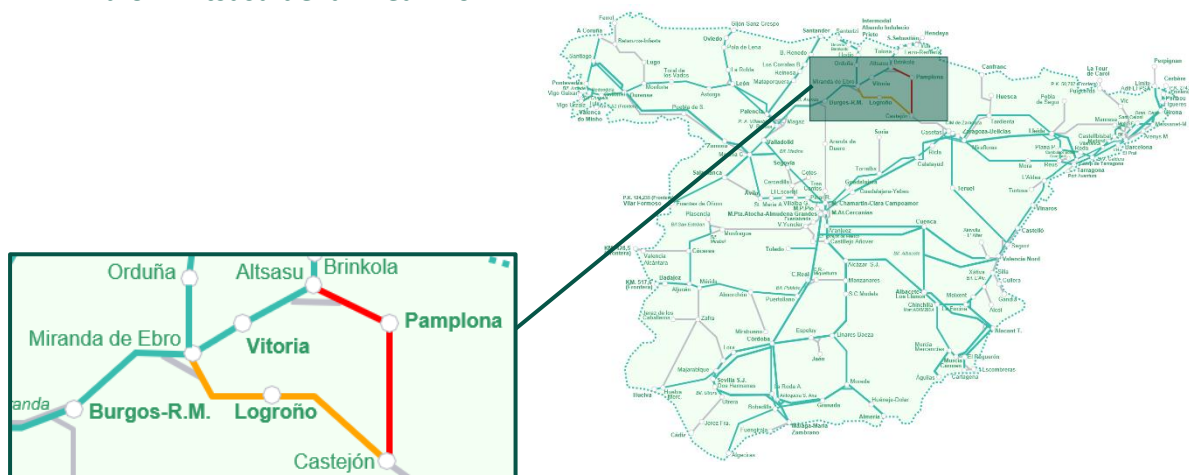
Mapa 22: tramos de las líneas 512 y 440 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

t) Tramo Sagunto – La Boella de la línea 600 y tramo Sagunto – Zaragoza de la línea 610:



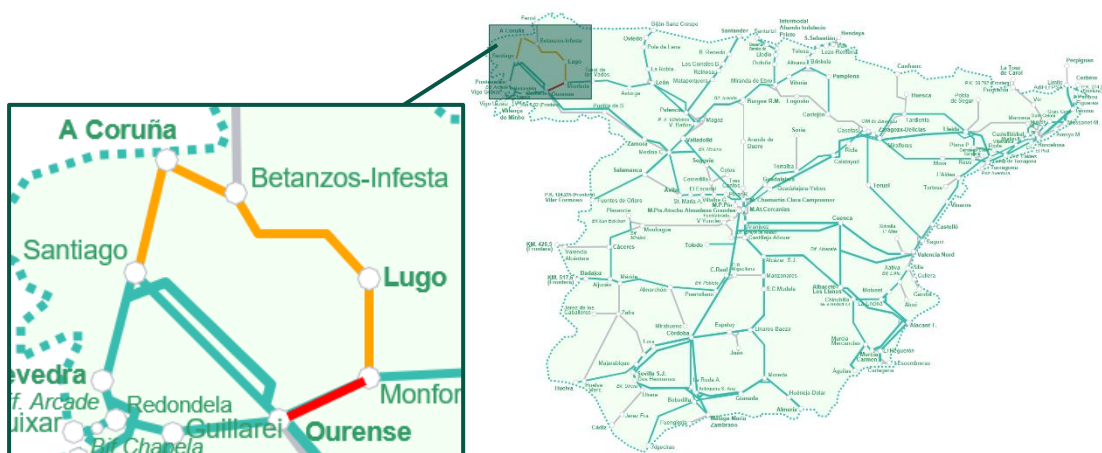
Mapa 23: tramos de las líneas 600 y 610 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

u) Tramo Castejón de Ebro – Miranda de Ebro de la línea 700 y tramo Castejón de Ebro – Altsasu de la línea 710:



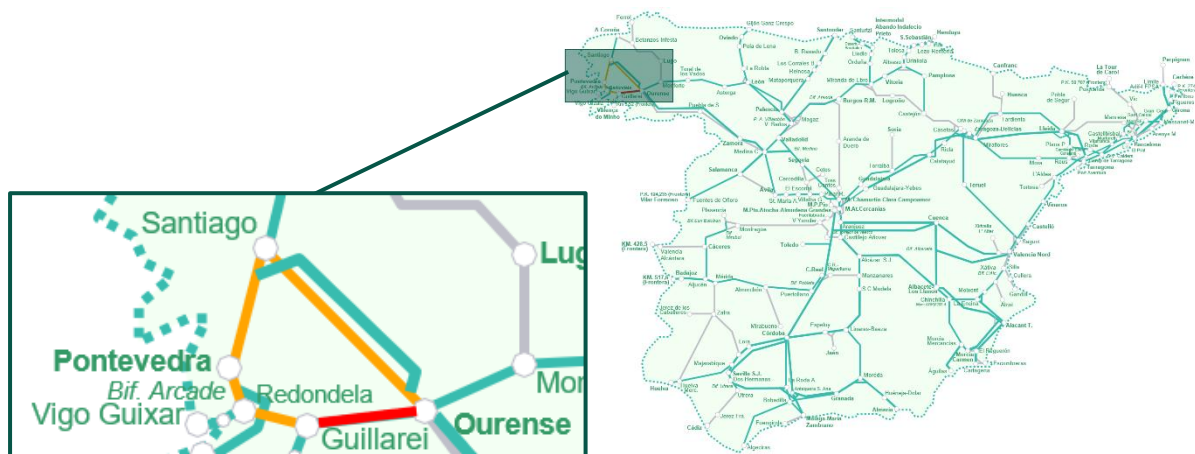
Mapa 24: tramos de las líneas 700 y 710 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

v) Tramo Ourense – Monforte de la línea 810 y tramos A Coruña – Monforte de la línea 800 y A Coruña – Santiago de la línea 822:



Mapa 25: tramos de las líneas 810, 800 y 822 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

w) Tramo Guillarei – Ourense de la línea 810 y tramos Santiago – Ourense de la línea 822 y Guillarei – Santiago de la línea 824:



Mapa 26: tramos de las líneas 810, 822 y 824 en las que se tratará de no simultanear RTCs.

9.4 Descripción de los periodos en los que se planificarán ventanas regulares de las RTCs (noches, fines de semana)

En lo que se refiere a los principios generales para tener en cuenta para la planificación de dichas RTCs, las actuaciones supondrán en la mayor parte de los casos, trabajos en banda mantenimiento no teniendo, por tanto, afectación al tráfico. En cuanto a aquellas actuaciones que requieran de un corte de tráfico intentarán en la medida de lo posible realizarse en fin de semana cuando la afección al tráfico es menor y, en último caso, supondrán cortes de circulación en días laborables, preferiblemente de una vía, de manera que el corte total de ambas vías solo se efectúe en casos estrictamente necesarios. Así mismo, las restricciones más severas se planifican preferentemente en las temporadas con menor volumen de tráfico como la temporada de verano.

10. OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PLANIFICADAS QUE DAN LUGAR A RTCs DE GRAN IMPACTO

Por el significativo impacto que pudieran tener respecto a la capacidad adjudicada y con vistas a su consideración por parte de las empresas ferroviarias para la planificación de sus planes de transporte, se señalan a continuación aquellas obras que dan lugar a RTCs de gran impacto, es decir, aquellas cuya duración se prevé superior a los 30 días consecutivos y que dan lugar a una cancelación, reencaminamiento o sustitución por otros modos de transporte de más del 50% del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria, para 2030 y exclusivamente para el área geográfica seleccionada.

La información detallada de estas restricciones, así como las del resto de la red ferroviaria, está disponible en la Declaración sobre la Red de ADIF y ADIF-AV.



Código	Línea	Tramo	Propósito	Tiempo de ejecución	Impacto	Impacto en el tráfico estimado (opcional, si se conoce)
100	MADRID CHAM. C. C.- P.K. 641.181 (FRONTERA)	ST. MARÍA ALAMEDA- ÁVILA	Reparación de 5 túneles	2028-2029	Operación en vía única durante 10 meses y cierre total en 20 fines de semana	Sustitución por autobuses de todos los servicios de pasajeros
						Servicios de mercancías desviados
130	VENTA DE BAÑOS-GIJÓN- SANZ CRESPO	POLA DE LENA-SOTO DE REY	Renovación trayecto	1º Semestre 2026 - 2º Semestre 2029	Cortes diarios 5 horas	-
					Puntualmente explotación en vía única durante 53 horas	
					Excepcionalmente cierre total	
130	VENTA DE BAÑOS-GIJÓN- SANZ CRESPO	SOTO DE REY-OVIEDO	Renovación trayecto	1º Semestre 2026 - 2º Semestre 2029	Cortes diarios 5 horas	-
					Puntualmente explotación en vía única durante 53 horas	
					Excepcionalmente cierre total	
200	MADRID CHAM. C. C.- BARNA-FRANÇA	MADRID CHAM. C. C.-S. FERNANDO HEN.	Remodelación del haz de vías de Madrid Chamartín	2030-2032	Cierre total durante 3,7 + 2 meses y operación en vía única durante 21,5 meses	-
200	MADRID CHAM. C. C.- BARNA-FRANÇA	S. FERNANDO HEN. - ALCALÁ HENARES	Remodelación de las estaciones de S. Fernando de H. y Torrejón de Ardoz	2027-2032	Operación en vía única durante 3 meses en Torrejón de Ardoz + 18 días sin acceso a Torrejón Mercancías	-
210	MIRAFLORES-S. VICENÇ CALDERA	MORA LA NOVA-REUS	Reparación viaductos de Riera de Riudecols, Riera de Les Borges del Camp y Riera de Maspujols	3T 2029 - 4T 2029	Corte total de 4 semanas	Sustitución por autobuses de R15 entre Marçà y Reus
						Servicios de mercancías desviados por L200

Código	Línea	Tramo	Propósito	Tiempo de ejecución	Impacto	Impacto en el tráfico estimado (opcional, si se conoce)
300	MADRID CHAM. C. C.- VALENCIA-NORD	BIF. MOIXENT-L' ALCUDIA	Reparación de losa del túnel nº1 de La Encina	Agosto 2029 - Septiembre 2029	Corte total	Sustitución por autobuses de todos los servicios de pasajeros
						Servicios de mercancías desviados por línea 610 (una vez electrificada)
330	LA ENCINA-ALACANT-TERMINAL	LA ENCINA-S. VICENT CENTRE (APD)	Implantación ancho mixto entre La Encina y Alacant-Terminal	Enero 2028 - Septiembre 2029	Corte total	Sustitución por autobuses de todos los servicios de pasajeros
						Servicios de mercancías sin itinerario alternativo posible
330	LA ENCINA-ALACANT-TERMINAL	S. VICENT CENTRE (APD)-ALACANT-TERMINAL	Implantación ancho mixto entre La Encina y Alacant-Terminal	Enero 2028 - Septiembre 2029	Corte total	Sustitución por autobuses de todos los servicios de pasajeros
						Servicios de mercancías sin itinerario alternativo posible
336	EL REG. AG. 525.3-ALACANT-TERMINAL	EL REG. AG. 525.3-ALACANT-TERMINAL	Cambio de ancho a UIC del tramo San Isidro-Murcia	Enero 2028 - Septiembre 2029	Corte total	Sustitución por autobuses de todos los servicios de pasajeros
						Servicios de mercancías sin itinerario alternativo posible
410	LINARES BAEZA-ALMERÍA	MOREDA-ALMERÍA	Proyecto de acondicionamiento del tramo Granada - Almería	2º Trimestre 2028 - 1º Trimestre 2030	Corte total de 22 meses	Sustitución por autobuses de todos los servicios de pasajeros
416	MOREDA-GRANADA	MOREDA-AG. KM 54.289	Proyecto de acondicionamiento del tramo Granada - Almería	2º Trimestre 2028 - 1º Trimestre 2030	Corte total de 22 meses	Sustitución por autobuses de todos los servicios de pasajeros

Código	Línea	Tramo	Propósito	Tiempo de ejecución	Impacto	Impacto en el tráfico estimado (opcional, si se conoce)
416	MOREDA-GRANADA	AG. KM 54.289-GRANADA	Proyecto de acondicionamiento del tramo Granada - Almería	2º T 2028 - 1º T 2030	Corte total de 22 meses	Sustitución por autobuses de todos los servicios de pasajeros
800	LEÓN AG. KM. 123.6-A CORUÑA	LEÓN AG. KM. 123.6-ASTORGA	Renovación integral trayecto León - Monforte de Lemos y simultáneamente adecuación de estaciones a 750 m.	Durante 2028 - 2029	Corte total 16 meses tramo León - Ponferrada (León - Porqueros tendrá una afectación por determinar)	-
800	LEÓN AG. KM. 123.6-A CORUÑA	ASTORGA-PONFERRADA				
800	LEÓN AG. KM. 123.6-A CORUÑA	PONFERRADA-MONFORTE LEMOS				
810	MONFORTE LEMOS-BIF. CHAPELA	MONFORTE LEMOS-OURENSE	Nueva estación intermodal de Ourense	Julio 2024 - Mayo 2030	Cierre total lado Santiago. Duración pendiente de estimar	-
810	MONFORTE LEMOS-BIF. CHAPELA	OURENSE-GUILLAREI	Nueva estación intermodal de Ourense	Julio 2024 - Mayo 2030	Cierre total lado Santiago. Duración pendiente de estimar	-
822	BIF. VALORIO-A CORUÑA	TABOADELA AG. KM 234.0-OURENSE	Nueva estación intermodal de Ourense	Julio 2024 - Mayo 2030	Cierre total lado Santiago. Duración pendiente de estimar	-
822	BIF. VALORIO-A CORUÑA	OURENSE-SANTIAGO COMPOSTELA	Nueva estación intermodal de Ourense	Julio 2024 - Mayo 2030	Cierre total lado Santiago. Duración pendiente de estimar	-
908	HORTALEZA-AEROPUERTO-T4	HORTALEZA-AEROPUERTO-T4	Por el corte de ID 74 se ve afectada esta línea de forma colateral	2030-2032	Cierre total	-

Tabla 11: obras de infraestructura planificadas que dan lugar a RTCs de gran impacto.

11. PLAN DE CONTINGENCIAS

El Plan de Contingencias de ADIF cuenta con la aprobación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y consiste en un conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual, diseñados para garantizar su continuidad incluso cuando alguna función o instalación deje de estar operativa debido a incidentes, ya sean internos o externos a la organización. Su objetivo es establecer un marco general de actuación que permita organizar y dar respuesta a cualquier situación que altere el desarrollo normal del tráfico ferroviario, abordándola desde una perspectiva preventiva, predictiva y correctiva.

Este plan incluye, entre otros aspectos, el marco general de actuación, los criterios de prioridad para la regulación del tráfico en situaciones de contingencia, las actuaciones recomendadas, los procedimientos de comunicación con los órganos del administrador de infraestructuras y con las Administraciones Públicas, así como los mapas de riesgo y otros planes y protocolos que lo complementan y desarrollan.

El Plan de Contingencias se puede consultar en el siguiente enlace:

- [Plan de Contingencias.](#)

Este Plan de Contingencias está compuesto por los siguientes anexos:

- [Anexo I](#): criterios de prioridad en la regulación del tráfico en supuestos de incidencias.
- [Anexo II](#): manual de prevención y gestión de incidencias.
- [Anexo III](#): directorio de responsables y teléfonos de contacto.
- [Anexo IV](#): seguimiento de indicadores de contingencias.
- [Anexo V](#): Plan Director de Medidas Preventivas de Invierno.
- [Anexo VI](#): Plan Director de Medidas Preventivas de Verano.
- [Anexo VII](#): Plan de prevención de incendios.

Los criterios de prioridad en la Regulación del Tráfico en supuestos de contingencias aparecen recogidos en el Anexo I, y se basan en los siguientes principios:

- **Principio de trato no discriminatorio:** para evitar el trato no discriminatorio por razón de pertenencia a una empresa ferroviaria, la definición de los criterios de prioridad se realiza en función de las circunstancias que hacen que un tren ocupe una posición preferente, en cada supuesto de hecho, desligado del titular de la licencia. Posición preferente que puede ocupar indistintamente cada una de las EE.FF. en cada una de las contingencias.
- **Principio de jerarquía:** el Centro de Gestión de Red H24 como superior jerárquico de los PM podrá alterar en cualquier momento dicho orden, motivadamente y por causas debidamente justificadas.
- **Principio de publicidad:** estos criterios se darán a conocer a los intervinientes del proceso de la regulación de los trenes (EE.FF., otros candidatos, etc.). Asimismo, cuando

no se sigan por alguna circunstancia dichos criterios se dará a conocer a través de la confección de la ficha de incidencias.

- **Principio de objetividad:** la toma de decisiones estará basada en datos objetivos y que obren en poder del Centro de Gestión de Red H24 y los PM en el momento de la decisión.
- **Principio de regulación:** el objetivo de la regulación del tráfico es lograr que todos los trenes lleguen a su destino a la hora fijada en el plan de transporte, o dentro del margen de puntualidad establecido. Para ello se tendrá en cuenta el margen real de regularidad disponible de cada tren en circulación.
- **Principio de proporcionalidad:** se ponderarán las decisiones con arreglo a las situaciones en las que se toma y las consecuencias que tienen para las EE.FF., evitando fuertes daños a unas por evitar un perjuicio menor a otra.

En el Anexo III aparecen recogidos los responsables y teléfonos por periodo temporal de cada una de las EE.FF. y del administrador de infraestructuras con quien contactar en caso de contingencia en el desarrollo de la circulación ferroviaria.

Las EE.FF. están obligadas para completar su Certificado de Seguridad, de acuerdo con lo exigido en el artículo 13.3.I, del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, a establecer un Plan de Contingencias acordado con el administrador de infraestructuras ferroviarias.

12. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

Con el objetivo de proporcionar el contexto necesario y garantizar la trazabilidad de la información utilizada, en este apartado se recogen los enlaces a la documentación disponible en formato electrónico que complementa el contenido de este documento, permite ampliar determinados aspectos y constituye una fuente de consulta actualizada para su seguimiento y revisión. Estas referencias han sido consideradas durante el proceso de análisis, definición y validación de la estrategia, contribuyendo a asegurar su alineamiento con las directrices, criterios y objetivos establecidos por la organización.

- [Catálogo de Restricciones Temporales de Capacidad \(RTCs\) de ADIF.](#)
- [Catálogo de RTCs de ADIF-AV.](#)
- [Anexo H de la Declaración sobre la Red de ADIF.](#)
- [Anexo H de la Declaración sobre la Red de ADIF-AV.](#)
- [PISERVI.](#)
- [Información de los ETMS del Corredor Atlántico.](#)
- [Información de los ETMS del Corredor Mediterráneo.](#)
- [Plan de Contingencias.](#)

13. VALIDACIÓN

Javier Achútegui Hernández

Director Adjunto de Gestión de Capacidad de ADIF

