

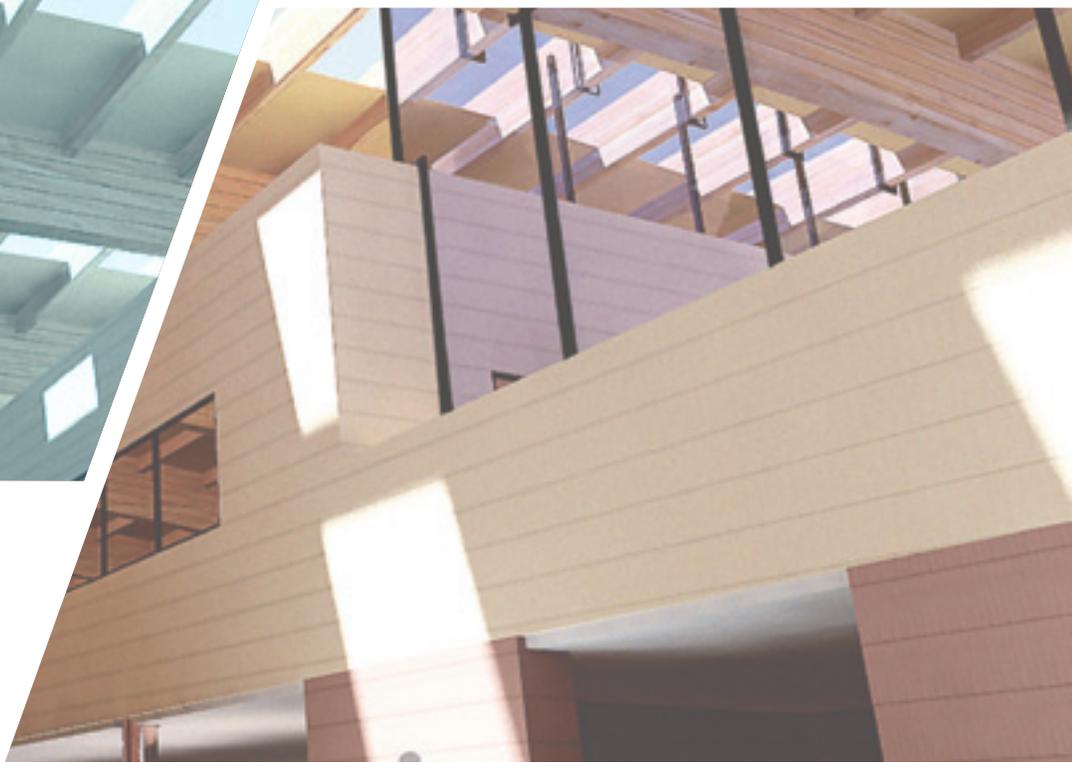


Actualización  
**Declaración**  
sobre la Red

**2011**



Edita: D.G. DE EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA  
Dirección de Contratación y Coordinación Comercial  
Queda prohibida la reproducción total o parcial de  
este libro sin la autorización expresa de **Adif**  
ISBN: 978-84-934572-4-2  
Depósito Legal: M-11296-2011





# Índice

## CAPITULO 1

### Información General

---

1.1. Introducción	9
Antecedentes	9
Actualización de la Declaración sobre la Red	9
1.1.1. El Sector Ferroviario en España	11
1.2. Objetivos de la Declaración sobre la Red	31
1.2.1. Red Gestionada por Adif, REFIG	31
1.2.2. Grandes Cifras de Adif	34
1.3. Marco Legal	36
1.4. Estatus Jurídico de la DR	36
1.4.1. Consideraciones Generales	36
1.4.2. Información sobre Seguridad en la Circulación	36
1.4.3. Reclamaciones	36
1.5. Estructura de la DR	39
1.6. Validez de la DR	40
1.6.1 Período de Validez	40
1.6.2. Proceso de Actualización	40
1.7. Publicación y Distribución	41
1.8. Directorio de Adif	41
1.9. Cooperación Internacional entre los Distintos Administradores de Infraestructuras	44
1.9.1. Directorio de Ventanillas Únicas de RNE (OSS)	44
1.9.2. Aplicaciones Informáticas Vía WEB de RNE	48
1.10 Glosario	48

## CAPITULO 2

### Condiciones de Acceso

---

2.1. Introducción	51
2.2. Requisitos Generales de Acceso	51
2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Adjudicación de Capacidad	51
2.2.2. Quién puede acceder a la Red gestionada por Adif	52
2.2.3. Licencias y Habilitaciones	53
2.2.4. Certificado de Seguridad	53
2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros	53
2.3. Condiciones Comerciales Generales	54
2.3.1. Acuerdos Marco	54
2.3.2. Convenios de Prestación de Servicios	54
2.4. Normativa de Circulación	55
2.5. Transportes Excepcionales	56
2.6. Mercancías Peligrosas	56
2.7. Requisitos Técnicos del Material	57
2.7.1 Inspección sobre el Material Rodante	57
2.8. Requisitos del Personal Ferroviario	58
2.8.1 Habilitación y Formación	58
2.8.2 Idioma	58
2.8.3 Inspección de Adif sobre el Personal	58

## CAPITULO 3

### Descripción de la Red

---

3.1. Introducción	61
3.2. Ámbito de la Red Gestionada por Adif	61
3.2.1. Límites Geográficos	62
3.2.2. Conexiones con otras Redes	62
3.2.3. Información Adicional sobre la Red	62
3.3. Descripción de la Red Gestionada por Adif	63
3.3.1. Identificación Geográfica	63
3.3.2. Prestaciones de la Red	63
3.3.3. Sistemas de Seguridad, Control del Tráfico y Comunicaciones	68
3.4. Restricciones de Tráfico	72
3.4.1. Líneas Especializadas	72
3.4.2. Normativa Medioambiental	72
3.4.3. Transporte de Mercancías Peligrosas	73
3.5. Disponibilidad de la Infraestructura	73

3.6. Estaciones de Viajeros	74
3.6.1. Grandes Estaciones	74
3.6.2. Estaciones de Cercanías	75
3.6.3. Otras Estaciones	75
3.6.4. Plan de Accesibilidad de Estaciones de Adif	76
3.6.5. Servicio Adif Dialoga	76
3.7. Instalaciones Técnicas y Logísticas de Mercancías	77
3.7.1 Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías	79
3.7.2 Instalaciones Logísticas de Mercancías en régimen de Autoprestación	80
3.8. Otras Instalaciones	81
3.8.1. Vías de Formación de Trenes	81
3.8.2. Vías de Apartado	81
3.8.3. Instalaciones de Mantenimiento de Material Rodante	81
3.8.4. Instalaciones de Suministro de Combustible	81
3.8.5. Instalaciones Auxiliares	81
3.8.6. Instalaciones para Cambio de Ancho de Vía	81
3.9. Desarrollo de la Infraestructura	83
3.9.1. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT)	83
3.9.2. Contrato Programa Administración General del Estado - Adif (2007-2010)	83
3.9.3. Encomiendas de Construcción y Modificaciones en la Red	84

## CAPITULO 4

### Adjudicación de Capacidades

---

4.1. Introducción	91
4.2. Descripción del Proceso de Solicitud de Capacidad	91
4.2.1. Candidatos para Solicitar Capacidad	91
4.2.2. Documentación para la Solicitud de Capacidad	91
4.2.3. Tipos de Solicitudes de Surcos	92
4.2.4. El Horario de Servicio	94
4.2.5. Procedimiento de Solicitud y Adjudicación de Surcos Regulares y Ocasionales	96
4.3. Calendario de Solicitud de Capacidad (Surcos)	97
4.3.1. Calendario de Reserva de Surcos	97
4.4. Adjudicación de Capacidad	100
4.4.1. Uso Diferenciado de la Infraestructura	100
4.4.2 Proceso de Adjudicación de Capacidades	100

4.4.3. Proceso de Coordinación	104
4.4.4. Proceso de Alegaciones	104
4.4.5. Infraestructura Congestionada	104
4.4.6. Acuerdos Marco entre Adif y los Candidatos	104
4.5. Mantenimiento y Obras en la Red Gestionada por Adif	106
4.6. Control del Uso de los Surcos	108
4.7. Transportes Excepcionales y Mercancías Peligrosas	108
4.7.1. Transportes Excepcionales	108
4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas	109
4.8. Perturbaciones y Control en el Tráfico	109
4.8.1. Criterios para el Control del Tráfico	109
4.8.2. Normas Aplicables para el Control del Tráfico	109

## CAPITULO 5

### Servicios de Adif

---

5.1. Introducción a la Prestación de Servicios de Adif	113
5.2. Paquete de Acceso Mínimo	113
5.2.1. Adjudicación de Capacidades	113
5.2.2. Uso de la Infraestructura	113
5.2.3. Información Básica	113
5.2.4. Acceso a las Estaciones de Viajeros	114
5.2.5. Acceso a Cambiadores de Ancho de Vía	114
5.3. Servicios Adicionales y Complementarios	115
5.3.1. Servicios Adicionales	115
5.3.2. Acceso a Instalaciones de Electrificación para la Tracción	115
5.3.3. Acceso a Instalaciones de Suministro de Combustible	115
5.3.4. Servicios Complementarios	115
5.3.5. Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios	118
5.3.6. Oferta de Servicios, Definición y Descripción	120
5.4. Servicios Auxiliares	132
5.4.1. Condiciones de la Prestación de los Servicios Auxiliares	132
5.4.2. Oferta de Servicios, Definición y Descripción	133

## CAPITULO 6

### Régimen Económico y Tributario

---

6.1. Principios de Tarificación	139
6.2. Tasas Ferroviarias y Cánones	139
6.2.1. Tasas	139
6.2.2. Cánones	140

6.2.3	Modificación de las Tasas Ferroviarias y Cánones	148
6.2.4	Forma de Pago de las Tasas Ferroviarias y Cánones	149
6.2.5	Sistema de Incentivos (Performance Scheme)	149
6.2.6	Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones	150
6.3	Tarifas Provisionales 2011 por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.	154
6.3.1.	Introducción	154
6.3.2	Régimen Jurídico y Determinación de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.	154
6.3.3	Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios.	155
6.3.4	Ámbito de Aplicación.	156
6.3.5.	Tablas de Tarifas de Servicios Adicionales y Complementarios 2011	156
6.3.6	Aprobación y Vigencia de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.	160
6.3.7.	Facturación Tarifas por Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.	161
6.4	Fijación de las Unidades de Cuantificación de los Servicios Auxiliares	162

## ANEXOS

---

Anexo A:	Horario de Servicio 2011 / 2012	166
Anexo B:	Catálogos de Surcos Internacionales	168
Anexo C:	Modelos de Solicitud de Capacidad	169
	Modelo de Solicitud de Capacidad Nacional	169
	Modelo de Solicitud de Capacidad Internacional	169
Anexo D:	Características de la Infraestructura y Condiciones de Circulación entre Barcelona y la Sección Internacional para Trenes de Mercancías en Ancho UIC.	170
Anexo E:	Organigrama del Ministerio Fomento	176
Anexo F:	Documentación de Referencia	177
	Derecho Internacional	177
	Normativa Europea	178
	Normativa Estatal	181
	Normativa Básica de Circulación de Aplicación en Adif	188
Anexo G:	Glosario: Acrónimos y Definiciones	191
	Acrónimos	191
	Definiciones	193
Anexo H:	Mapas de la Red Gestionada por Adif	202



# Capítulo 1

## Información General

## 1.1 Introducción

### Antecedentes

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

Se ha actualizado para el periodo 2011/2012 incluyendo el Horario de

Servicio, cumpliendo con lo establecido en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

Dicha normativa transpone la Directiva 2001/14/CE, de conformidad con la cual se debe proporcionar toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso, con el fin de garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria de todos los Candidatos a solicitar Capacidad para prestar servicios de transporte ferroviario.

### Actualización de la Declaración sobre la Red

#### Principales Agentes del Sector Ferroviario

Se ha actualizado la información del Sector Ferroviario español, con la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, los principales agentes, sus funciones y competencias, y las Empresas Ferroviarias (EEFF) y Candidatos Habilitados inscritos en el Registro Especial Ferroviario.

#### Inclusión de Nuevos Activos en la Red Gestionada por Adif

Se incorpora información detallada sobre la variación en los activos (altas, bajas y modificaciones) de la Red gestionada por Adif, debido a

las actuaciones en Alta Velocidad, la modernización de la Red existente y la puesta en servicio de nuevos tramos.

#### Actualización del Régimen de Prestación de los Servicios

Desde el 1 de enero de 2011, 55 instalaciones logísticas de Adif se gestionan bajo el modelo de prestación para la asignación de espacios y el uso en régimen de autoprestación de los servicios complementarios y auxiliares, a las Empresas Ferroviarias y Candidatos titulares de material rodante habilitado, conforme se detalla en el apartado 3.7 de este documento.

Este modelo de gestión se basa en la asignación de espacio y el uso de instalaciones, para lo cual Adif ha

establecido un procedimiento que se encuentra a disposición de los interesados en la página web de Adif, [www.adif.es](http://www.adif.es).

### Actualización del Régimen Económico y Tributario del Uso de la Infraestructura

#### ■ Tasas y Cánones

Se han actualizado los importes correspondientes, de las tasas y cánones ferroviarios. En ambos casos se han aplicado las directrices de la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011, (BOE de 23 de diciembre de 2010), que establece un incremento del 1% para dichas actualizaciones.

Publicada la "Orden FOM/3236/2010, de 13 de diciembre, por la que se determina la clasificación de la nueva línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Levante, y de los nuevos tramos ferroviarios Mollet-Girona y Figueres Vilafant-Límite Tramo Internacional, así como de sus estaciones, con motivo de su respectiva puesta en servicio". BOE núm. 304 de 15 de diciembre de 2010.

#### ■ Tarifas Provisionales por la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2011

Se incorpora el contenido del documento "Tarifas Provisionales por

la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2011", conforme Resolución de 29 de diciembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, por la que se publica la aprobación de la propuesta de Tarifas Provisionales por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2011 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, con vigencia para el año 2011. (BOE núm. 7 de 8 de enero de 2011).

#### Horario de Servicio 2010/2011 y 2011/2012

Se ha actualizado el Calendario de Adjudicación de Capacidad del Horario de Servicio 2011/2012, conforme a las directrices de Rail Net Europe, RNE, para la realización de solicitudes por parte de los Candidatos.

El Horario de Servicio 2011 permanecerá vigente hasta el 10 de diciembre de 2011 y el Horario de Servicio 2012 tendrá vigencia hasta el 8 de diciembre de 2012 (segundo sábado de diciembre, conforme se determina en el Art. 7.2 de la Orden FOM/897/2005). Ambos incluyen las fechas determinadas para la realización de los correspondientes Ajustes Concertados y los Ajustes Mensuales. Asimismo, se incluye el Catálogo actualizado de Surcos Internacionales.



### Normativa Ferroviaria Actualizada

Se ha actualizado el Anexo F, "Documentación de Referencia", con la información jurídica en vigor más relevante sobre el Sector Ferroviario a fecha 31 de enero de 2011, tanto en el ámbito nacional como europeo, conteniendo adicionalmente las referencias sobre la principal normativa técnica vigente.

### Mapas

Se ha renovado y ampliado la información de los Mapas de la Red gestionada por Adif, detallándose las nuevas líneas de Alta Velocidad puestas en servicio comercial en diciembre de 2010, Madrid - Castilla la Mancha - Levante y Mollet - Girona y Figueres Vilafant - Límite Tramo Internacional.

España se sitúa como líder europeo de la alta velocidad con 2.763 Km. en operación y la segunda del mundo en kilómetros, por detrás sólo de China, y ostenta el liderazgo con respecto al sistema interoperable de gestión del tráfico (ERTMS).

### Otros Datos de Interés

Finalizada la construcción del tramo Figueres - Perpignan, realizado en cooperación con Francia y el consorcio privado TP Ferro, que permite la conexión de la Red de Alta Velocidad entre España y Francia, inaugurado el 19 de diciembre de 2010. En el anexo D se detallan las características de la infraestructura y condiciones de circulación entre Barcelona y la Sección Internacional para trenes de viajeros y mercancías en ancho UIC.

## 1.1.1. El Sector Ferroviario en España

### 1.1.1.1. Infraestructuras Ferroviarias

El Ministerio de Fomento a través del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020, PEIT, establece unas directrices específicas para el desarrollo de la política ferroviaria en nuestro país, con el objetivo de impulsar el nuevo modelo ferroviario mediante la promoción de la función del ferrocarril en la accesibilidad al conjunto del territorio.

Se promueve el establecimiento de una Red de Altas Prestaciones, la conservación y modernización de la Red Convencional y un aumento de la participación del ferrocarril en el transporte de Mercancías en media y larga distan-

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

Está prevista la actualización del PEIT durante el año 2011, como una pieza básica del nuevo patrón de crecimiento a través del Proyecto de Ley de Economía Sostenible. Las directrices de la citada revisión se enmarcan en la búsqueda de eficiencia, competitividad y sostenibilidad de nuestra economía.

Por otra parte, se ha presentado en el año 2010, el Plan Estratégico para el impulso del transporte de Mercancías por ferrocarril, que define una red básica para mercancías; el Plan Extraordinario de Infraestructuras, PEI, destinado a reactivar la

economía y el empleo a través de la inversión en infraestructuras de transporte y se ha impulsado la colaboración Público-Privada para la construcción de infraestructuras ferroviarias. **Adif** va a promover la creación de un Centro Logístico Intermodal en Aranjuez (Madrid), en el ámbito de las iniciativas de colaboración público-privada. Un proyecto que, como el resto de los que integran la selección de los que formarán parte del PEI, ha sido elegido en función de su rentabilidad social, medioambiental y económica.

En línea con los principios del PEI, **Adif** está impulsando un conjunto de medidas dirigidas a potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril, destinando recursos a infraestructuras especializadas en mercancías, mejorando la eficiencia del sector logístico y transformando sus instalaciones logísticas en espacios dinámicos, con parámetros de calidad de servicio y flexibilidad en la gestión.

El PEI movilizará inversiones por valor de 17.000 millones de euros en los dos próximos años, equivalente al 1,7% del PIB.

En torno al 70% de las inversiones serán en ferrocarril (11.900 millones de euros), para mejorar las redes ferroviarias de altas prestaciones y de cercanías y el transporte de mercancías.

Su contribución a la sostenibilidad de nuestro sistema de transporte es decisiva por la reducción en la emisión de toneladas de CO<sub>2</sub> y en el consumo de combustibles fósiles, disminuyendo nuestra dependencia del petróleo.

Este modelo ferroviario se inserta en el marco de un impulso de las políticas de transporte por ferrocarril en Europa que, entre otros proyectos, incluye el desarrollo de corredores internacionales para el transporte de Mercancías.

Entre los proyectos transfronterizos actuales, destaca la finalización de la construcción del tramo Figueres - Perpignan, realizado en cooperación con Francia y el consorcio privado TP Ferro, que permite la conexión de la Red de Alta Velocidad entre España y Francia, inaugurado el 19 de diciembre de 2010, y es el primer corredor transfronterizo de mercancías en ancho internacional que une la zona franca de Barcelona y la frontera francesa.

Las características especiales de dichas infraestructuras quedan recogidas en el Anexo D "Características de la infraestructura y condiciones de circulación entre Barcelona y la Sección Internacional para trenes de mercancías en ancho UIC", donde se realiza la descripción de la línea, incluyendo el esquema de vías, gálibos, rampas y demás instalaciones, para facilitar el acceso a los operadores.

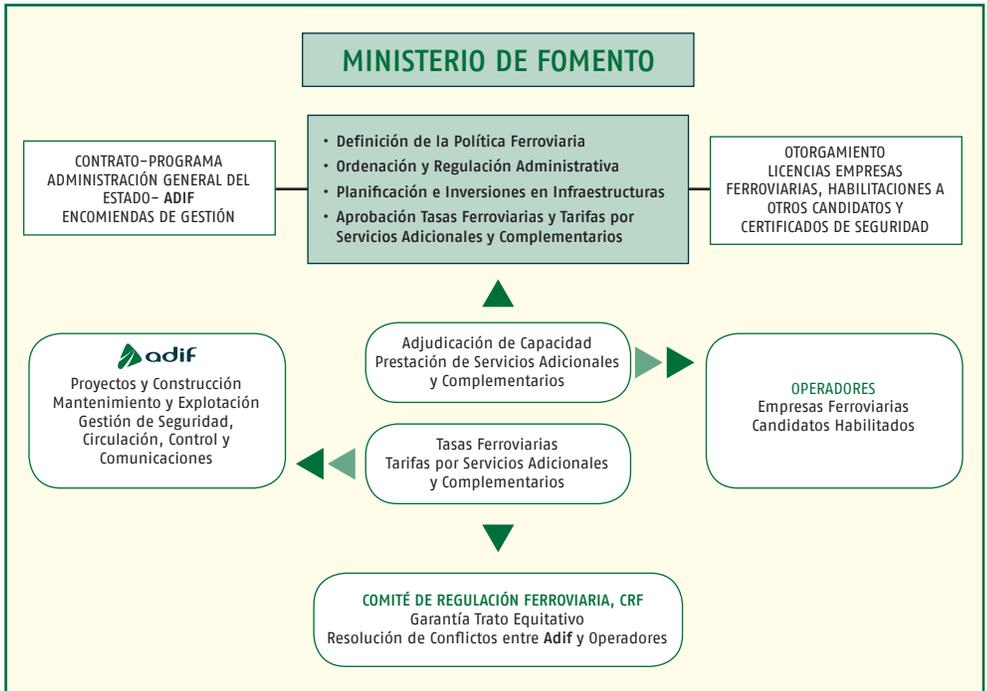


### 1.1.1.2. Principales Agentes del Sector Ferroviario en España

A continuación se describen los principales agentes del Sector Ferroviario español incluyendo sus funciones

y competencias, con el objeto de facilitar una visión general. Esta información se incorpora a efectos únicamente informativos y carece de vinculación legal.

#### Cuadro del Sector Ferroviario Español



#### A. Ministerio de Fomento: Organización y Funciones

##### • Organización General

Corresponde al Ministerio de Fomento, en el ámbito ferroviario, la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de infraestructuras y de transporte de competencia estatal, y el control, la ordenación y la regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes, así como

la planificación y programación de las inversiones relativas a las infraestructuras y los servicios mencionados. Se estructura en los siguientes órganos:

- SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS, de la que depende la Secretaría General de Infraestructuras.
- SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, de la que depende la Secretaría General de Transportes.

- SECRETARÍA DE ESTADO DE VIVIENDA Y ACTUACIONES URBANAS.

- SECRETARÍA GENERAL DE RELACIONES INSTITUCIONALES Y COORDINACIÓN.

- SUBSECRETARÍA DE FOMENTO.

• **Funciones Relacionadas con el Ferrocarril**

Según lo dispuesto en la Ley 39/2003 de 17 de diciembre, del Sector Ferroviario, las principales competencias del Ministerio de Fomento relacionadas con el ferrocarril son:

- La planificación estratégica del sector ferroviario, y su desarrollo.

- La ordenación general y la regulación del sistema ferroviario, que incluye el establecimiento de las reglas básicas del mercado ferroviario y la elaboración de la normativa necesaria para su correcto desenvolvimiento, en especial todo lo relacionado con la seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario y con las relaciones entre los agentes del sector.

- La definición de objetivos y la supervisión de la actividad de las entidades

públicas empresariales ferroviarias, Adif y Renfe - Operadora, así como de su sistema de financiación.

- El otorgamiento de licencias a las Empresas Ferroviarias, en adelante EEFF, así como el otorgamiento de habilitaciones a otros Candidatos distintos de las EEFF, para la adjudicación de Capacidad de infraestructura ferroviaria.

- El otorgamiento de los certificados de seguridad a las EEFF y las autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras ferroviarias.

- El otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios declarados de interés público y el establecimiento del régimen de ayudas a las EEFF adjudicatarias.

- La definición y supervisión del régimen tarifario y su aprobación.

- El establecimiento o, en su caso, la modificación de la cuantía de los cánones ferroviarios, de conformidad con los elementos o parámetros fijados en la LSF.

- La investigación de accidentes ferroviarios de conformidad con la normativa vigente.



- La aplicación del régimen sancionador.
- Otras competencias que le vengan atribuidas de acuerdo a la normativa vigente.

• **Órganos**

**a.) Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras**

Es el órgano responsable de la definición y propuesta de las políticas del Ministerio referentes a la planificación y realización de las infraestructuras del transporte a través de los órganos y organismos públicos de ella dependientes.

De la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras depende la Secretaría General de Infraestructuras.

**a.1.) Secretaría General de Infraestructuras.**

Corresponde a esta Secretaria General impulsar la realización de las inversiones en infraestructuras del transporte por carretera y ferrocarril.

De la Secretaría General depende, entre otros órganos, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Están adscritas a la Secretaría General de Infraestructuras las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (**Adif**) y Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), correspondiendo a dicho órgano la dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de la actividad de dichas entidades.

Por último, la Secretaría General de Infraestructuras, ejerce la tutela de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, (SEITT).

**a.1.1.) Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.**

Ejerce todas aquellas funciones que la LSF y la normativa reglamentaria para su desarrollo y aplicación atribuye al Ministerio de Fomento en relación con las infraestructuras ferroviarias cuyo ejercicio no se encuentre expresamente atribuido a otro órgano del Departamento y, en particular, las siguientes:

- La elaboración, seguimiento, supervisión y control de la planificación de infraestructuras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General y de los correspondientes planes ferroviarios.
- La elaboración, seguimiento, supervisión y control de estudios informativos, anteproyectos y proyectos ferroviarios, y la elaboración de proyectos de delimitación y utilización de espacios ferroviarios.
- La gestión y control de la ejecución de las obras de infraestructuras ferroviarias de su competencia, así como la gestión y supervisión, el control de calidad, el seguimiento técnico y el control económico de las obras y sus incidencias.
- Las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras ferroviarias.
- La elaboración de los proyectos de disposiciones de carácter general relativos a las infraestructuras ferroviarias, a las condiciones de circulación, a la seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario, a las condiciones y requisitos del material rodante y al personal ferroviario relacionado con la seguridad.
- El ejercicio de las competencias que correspondan al Ministerio de Fomento en materia de interoperabilidad y de seguridad en la circulación ferroviaria en todo lo relativo a infraestructuras,

sistemas de seguridad, material rodante, centros de mantenimiento del mismo, personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria y centros de formación y de reconocimiento médico de dicho personal.

- El ejercicio de las competencias que corresponden al Ministerio de Fomento en relación con la defensa del dominio público ferroviario y con la modificación de la línea límite de la edificación, sin perjuicio de las competencias que correspondan al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

- La representación del Ministerio de Fomento en los organismos internacionales y de la Unión Europea relacionados con las infraestructuras ferroviarias, la interoperabilidad y la seguridad en la circulación ferroviaria y la participación en los órganos de coordinación y gestión de los corredores ferroviarios europeos.

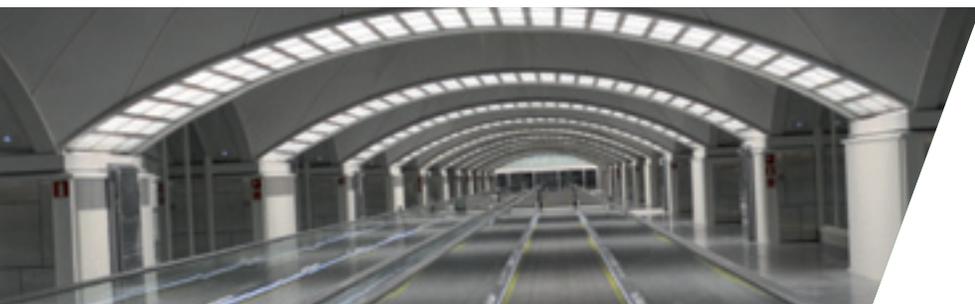
- La preparación y seguimiento de protocolos, acuerdos y convenios sobre actuaciones concertadas con otras Administraciones Públicas en materia de infraestructuras ferroviarias, así como la coordinación y cooperación con otros órganos administrativos, entidades públicas y Administraciones en materia ferroviaria.

- La elaboración de los anteproyectos de presupuesto en relación con las inversiones ferroviarias de su competencia, así como su control y el seguimiento de la ejecución presupuestaria y de los contratos-programa con las entidades públicas ferroviarias dependientes de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras.

- La gestión de los asuntos relativos a la contratación, adquisiciones y tramitación de los correspondientes expedientes de gasto y de expropiaciones, la gestión e impulso de los sistemas informáticos de la Dirección General, la tramitación a la Subsecretaría de los asuntos relacionados con recursos humanos y la organización técnica de los archivos y registros.

#### b.) Secretaría de Estado de Transportes.

La Secretaría de Estado de Transportes es el órgano responsable de la definición, propuesta y ejecución de las políticas del Ministerio referentes a la ordenación general de los transportes terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal, así como de las relativas a la realización de infraestructuras de transportes portuario y aeroportuario a través de los órganos y entidades públicas empresariales de ella dependientes. También es responsable de formular



propuestas en relación con los procesos de planificación realizados por la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, de acuerdo con los criterios dirigidos a la mejora de la eficacia, eficiencia y calidad de los servicios del transporte terrestre.

De la Secretaría de Estado de Transportes depende, entre otros órganos, la Secretaría General de Transportes.

Depende directamente de la Secretaría de Estado la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte, a la que corresponde el estudio y desarrollo de programas de movilidad sostenible en los servicios de los distintos modos de transporte, así como el seguimiento, información permanente y control sobre la aplicación de la política de transportes de la UE, en coordinación con los centros directivos competentes. Asimismo, le corresponde el fomento de los sistemas inteligentes de transporte y de las nuevas tecnologías aplicables a los distintos modos de transporte.

Dependen de la Secretaría de Estado de Transportes, a través de la referida División, la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas y la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas.

**b.1.) Secretaría General de Transportes**

Corresponde a la Secretaría General de Transportes la ordenación general del transporte terrestre y del transporte marítimo de competencia estatal. De la Secretaría General de Transportes, depende, entre otros órganos directivos, la Dirección General de Transporte Terrestre.

Están adscritos a dicha Secretaría Ge-

neral, entre otros, los siguientes organismos públicos:

- Los entes públicos Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.
- La entidad pública empresarial Renfe-Operadora.
- La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

**b.1.1.) Dirección General de Transporte Terrestre**

Le corresponde la ordenación general, en el ámbito de las competencias del Estado, en materia de transporte por carretera, servicios de transporte ferroviario y transporte por cable, y en particular, las siguientes:

- La ordenación general y regulación del sistema de transporte terrestre, que incluye la elaboración de los proyectos normativos mediante los que se establezcan las reglas básicas del mercado ferroviario y de transportes por carretera, así como el resto de las normas que resulten necesarias para el correcto desenvolvimiento de dichos mercados.
- La elaboración de reglas de coordinación relativas al ejercicio de las competencias delegadas por el Estado en las comunidades autónomas en materia de servicios de transporte ferroviario y por carretera, sin perjuicio de las funciones que puedan corresponder a la Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación.
- La relación ordinaria con los órganos colegiados integrados en el Ministerio de Fomento y con todas aquellas entidades que representen al sector empresarial en materia de servicios de transporte ferroviario y por carretera.

- El otorgamiento de las licencias, autorizaciones y otros títulos habilitantes para ejercer las actividades que sean precisas para la prestación de los servicios de transporte ferroviario o para ejercer la actividad de transporte por carretera que resulten exigibles conforme a la legislación interna o de la Unión Europea, o los convenios internacionales suscritos por España.

- El otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios declarados de interés general y de establecimiento de compensaciones por las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas adjudicatarias, así como la tramitación y adjudicación de contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular permanente de viajeros por carretera y de uso general.

- La elaboración de estudios para el análisis de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y la elaboración de planes de actuación administrativa sobre dichas materias, así como el apoyo y promoción del desarrollo del transporte intermodal y la elaboración de criterios y propuestas en relación a los procesos de planificación con especial atención a la obtención de la eficacia funcional y económica de los nodos de transporte.

- La inspección y el control del cumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario

y por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias, y la incoación, instrucción y resolución de los expedientes sancionadores en esta materia, así como la coordinación con los órganos y entidades encargadas de la vigilancia del transporte por ferrocarril y por carretera y la elaboración de los planes de actuación general de los servicios de inspección, en colaboración, en su caso, con las comunidades autónomas con competencias en la materia.

- El impulso a la implantación y aplicación de nuevas tecnologías en el transporte ferroviario y por carretera.

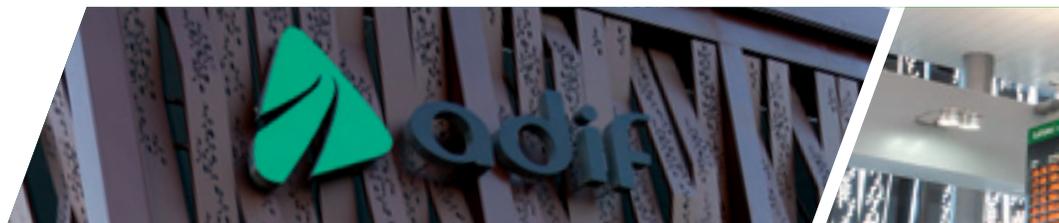
- El otorgamiento de ayudas para la mejora de los transportes ferroviarios y por carretera.

- El control y seguimiento de la ejecución presupuestaria y de los contratos a través de los que se compensan las obligaciones de servicio público impuestas a Renfe-Operadora.

- Todas aquellas funciones que la legislación sobre transporte atribuye al Ministerio de Fomento en relación con los servicios de transporte ferroviario prestados por Renfe-Operadora, FEVE o cualquier otra empresa ferroviaria.

### c.) Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación

Le corresponde la coordinación entre las políticas sectoriales del Departamento, el impulso de las relaciones



institucionales y de colaboración con instituciones, organismos y entidades internacionales y con las Administraciones públicas territoriales en las materias de responsabilidad del Ministerio de Fomento.

#### d.) Subsecretaría de Fomento

Corresponde a la Subsecretaría la dirección, impulso y supervisión de los órganos directamente dependientes de ella.

Directamente dependientes del Subsecretario existen los siguientes órganos directivos, la Secretaría General Técnica, la Dirección General de Programación Económica y Presupuestos y la Inspección General de Fomento. Queda adscrito al Ministerio de Fomento, a través de la Subsecretaría, entre otros, el Comité de Regulación Ferroviaria, CRF.

#### • Organigrama Ministerio Fomento.

Ver anexo E.

### B. Órgano Regulador

#### • Comité de Regulación Ferroviaria, CRF

Es el órgano regulador del sector ferroviario, tiene carácter colegiado y está adscrito a la Subsecretaría de Fomento. Es competente para resolver los conflictos entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, las EEFF

y los demás Candidatos, en los siguientes asuntos:

- Otorgamiento y uso del Certificado de Seguridad.
- Aplicación de los criterios de la Declaración sobre la Red.
- Procedimientos de Adjudicación de Capacidad.
- Cuantía, estructura y aplicación de Tarifas a los operadores.

El CRF tiene encomendadas funciones de supervisión de la competencia del mercado ferroviario para salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de servicios sobre la REFIG y garantizar la igualdad entre las EEFF en las condiciones de acceso al mercado y el desarrollo de la actividad. Asimismo actuará en:

- Resolución de conflictos entre EEFF sobre actuaciones que persigan un trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a los servicios.
- Interpretación de las cláusulas de las licencias y de las autorizaciones para la prestación de los servicios de interés público, informando además en los procesos de licitación.
- Información y asesoramiento al Ministro de Fomento y a las autoridades regionales sobre materias ferrovia-



rias, especialmente en las que puedan afectar al desarrollo de un mercado ferroviario competitivo.

El ejercicio de las funciones del Comité de Regulación Ferroviaria se realizará con pleno respeto a las competencias que la Ley 16/1989, de 17 de julio, atribuye a los órganos de Defensa de la Competencia.

El Comité actuará de oficio o a instancia de parte interesada. Las entidades que se consideren perjudicadas por una decisión o actuación tendrán el plazo máximo de un mes para acudir al Comité. Las resoluciones del Comité son vinculantes para las entidades que actúen en el ámbito ferroviario. El incumplimiento de las resoluciones será sancionado conforme a la LSF.

#### **Comité de Regulación Ferroviaria**

Paseo de la Castellana, 67.  
28071 Madrid  
crf@fomento.es

### C. Órganos Colegiados

#### • **Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.**

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios es un órgano

colegiado especializado, adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Transporte y regulada por el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, REFIG. Realiza sus actividades de forma transparente y no discriminatoria, independientemente de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, de la Dirección General de Transporte Terrestre, de Adif y de cualquier empresa ferroviaria, organismo notificado o de certificación, y del Comité de Regulación Ferroviaria.

Sus competencias en materia de investigación de accidentes ferroviarios son las siguientes:

- La investigación técnica de los accidentes ferroviarios graves que se produzcan sobre la REFIG, así como la investigación de los demás accidentes e incidentes ferroviarios, cuando así lo considere.
- El establecimiento del alcance y los procedimientos que habrán de seguirse en la realización de cada investigación de accidente ferroviario. La investigación de los accidentes ferroviarios tendrá como finalidad determinar sus causas y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos



en el futuro, y formular las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario. Dicha investigación no se ocupará, en ningún caso, de la determinación de la culpa o responsabilidad y será independiente de cualquier investigación judicial.

Con independencia de la investigación llevada a cabo por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, Adif investigará todos los accidentes ferroviarios que se produzcan en la RE-FIG. De igual modo, las EEFF deberán llevar a cabo una investigación interna de todos los accidentes ferroviarios en los que se hubieran visto implicadas.

En cualquier caso, las investigaciones de los accidentes ferroviarios que lleven a cabo Adif y las EEFF implicadas en los mismos, no interferirán con la llevada a cabo por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, a la cual prestarán toda la colaboración requerida por la misma.

**• Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas (CCTMP)**

Es un órgano colegiado interministerial adscrito a la Secretaría de Estado de Transportes a través de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte, cuyo fin es coordinar las competencias de los departamentos ministeriales en todo lo referente al transporte de mercancías peligrosas y a la aplicación de las disposiciones vigentes reguladoras del mismo, siendo preceptivo recabar su informe por los distintos Ministerios en relación con cualquier disposición que proyecten dictar sobre esta materia, así como servir de órgano de enlace en las relaciones con los organismos internacionales en materia de transporte de mercancías peligro-

sas, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación y de acuerdo con éste.

**• Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas (CCTMP)**

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

**• Consejo Nacional de Transportes Terrestres (CNTT)**

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

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

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

Tiene como cometidos principales:

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

#### **D. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif.**

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, **Adif**, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras. Goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la LSF, en la Ley

de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, LOFAGE, en las normas de desarrollo de ambas, en el Estatuto de **Adif** y en la legislación presupuestaria y demás normas que le son de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

En el ejercicio de sus funciones **Adif** actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por su Estatuto y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

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

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

La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias otorgó el 29 de abril de 2010, la correspondiente Autorización de Seguridad a **Adif**, de conformidad con lo especificado en el R.D. 810/2007.

#### **• Competencias de Adif**

De acuerdo con lo establecido en el Art. 21 de la LSF, corresponden a **Adif** las siguientes competencias:

- La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la REFIG, cuando así se establezca en la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que

se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga dicho Ministerio.

- La construcción de infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de aquellas que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- La elaboración y publicación de la DR, en los términos previstos en la LSF y en sus normas de desarrollo.
- La Adjudicación de Capacidad de infraestructura a las EEF y otros Candidatos que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.
- La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio

de Fomento, de las licencias de EF y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la LSF.

- La elaboración de las órdenes, circulares y consignas necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red gestionada por Adif.
- La prestación de Servicios Adicionales y, en su caso, Complementarios y Auxiliares, al servicio del transporte ferroviario.
- La propuesta al Ministerio de Fomento de las Tarifas por la prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios y el cobro de las mismas, así como la fijación y cobro de los precios por la prestación de los servicios auxiliares.
- La gestión, liquidación y recaudación de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, de conformidad con lo establecido en la LSF, y de las Tasas Ferroviarias cuando así lo tenga atribuido.
- La cooperación con los organismos que en otros Estados de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar Capacidad de Infraestructura que abarque más de una red nacional.



- La celebración, con las EEFF, de acuerdos marco.
- El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan, y la elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.
- La elaboración de un Plan de Contingencias que recoja las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico, o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.
- La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial a causa de su actividad.
- Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

#### • Misión, Visión y Valores de Adif

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

El Plan Estratégico de Adif establece la Misión, Visión y Valores de la empresa y concreta sus objetivos estratégicos.

Éstos son los siguientes:

#### Misión:

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

#### Visión:

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

#### Valores:

La vocación de servicio, esencia de la Entidad, hace que los valores estén intrínsecamente unidos a la calidad del servicio, eficacia en la gestión de la red, eficiencia en la gestión de los recursos, la seguridad y la satisfacción de las demandas sociales. Los valores definidos son:

- La exigencia en la gestión.
- El compromiso en la actuación.



- La transparencia y responsabilidad social.

### • Responsabilidad Social Corporativa

Para **Adif**, la Responsabilidad Social Corporativa consiste en incorporar a la estrategia y gestión de la empresa las preocupaciones sociales, económicas y medioambientales de sus grupos de interés, de forma que, a partir del diálogo con éstos, la empresa desarrolle un compromiso real y contrastable con la cohesión social, el respeto al medio ambiente, la ética y la transparencia; el objetivo último es generar valor para todos los grupos de interés de la organización y mejorar la contribución al desarrollo sostenible.

Por ello, **Adif** ha diseñado e implantado el Plan Director de Responsabilidad Social Corporativa (denominado Plan Empresa Ciudadana -PEC-), el cual se estructura en seis compromisos y se despliega en objetivos líneas estratégicas y proyectos; además de contemplar un sistema de gestión que incluye un cuadro de mando de indicadores. Los compromisos del PEC se refieren a aspectos clave de la actividad de **Adif** en los que se realiza un esfuerzo voluntario para potenciar nuestra contribución a un modelo de desarrollo más sostenible: compromiso con la seguridad, con la protección del medio ambiente, con la generación de valor en los entornos locales, con la ética y los sistemas de Responsabilidad Social Corporativa, con el orgullo de pertenencia de los trabajadores y con la transparencia y el diálogo con nuestros grupos de interés.

Asimismo, los objetivos estratégicos de **Adif** se concretan en el cumpli-

miento de los compromisos marcados como esenciales para la entidad:

### • Compromiso con el Ciudadano.

Nuestro compromiso es hacer de las infraestructuras e instalaciones ferroviarias un espacio cada vez de mayor valor para la ciudadanía, generador de bienestar, progreso y cohesión social.

El Plan de accesibilidad universal para los servicios ferroviarios, promovido por los Ministerios de Fomento y de Sanidad y Política Social, prevé garantizar la accesibilidad universal en este modo de transporte, en unos plazos inferiores a los contemplados en la Ley. **Adif** y Renfe-Operadora, prestan asistencia a los viajeros ferroviarios con dificultades en su desplazamiento mediante el servicio Atendo en las grandes estaciones, y en otras estaciones de forma concertada con cita previa. Para más información consultar con el servicio de gestión de ayudas, en horario permanente, 902.240.505 y en [www.adif.es](http://www.adif.es) y [www.renfe.es](http://www.renfe.es).

**Adif** preside desde 2010 y es miembro desde hace varios años de FORÉTICA, que es la asociación de empresas y profesionales de la Responsabilidad Social Empresarial líder en España, que tiene como misión fomentar la cultura de la gestión ética y la responsabilidad social en las empresas.

### • Compromiso con el Medio Ambiente, la Calidad y la Gestión Excelente

La necesidad de respetar y conservar el Medio Natural forma parte esencial de la estrategia de **Adif** y representa un esfuerzo técnico y económico para avanzar en las operaciones de trans-

porte ferroviario, integrando Calidad Medioambiental y Calidad del Servicio basado en la gestión excelente.

Las principales líneas de actuación de **Adif** en relación al Medio Ambiente, Calidad y Excelencia en la Gestión están recogidas en el Plan Estratégico de Calidad y Medio Ambiente, PECYMA, y se desarrolla, además, mediante los siguientes proyectos:

- El "Proyecto **Adif** verde", integrado también en la estrategia de Responsabilidad Social Corporativa (Plan Empresa Ciudadana), que tiene como objetivo reforzar los criterios de sostenibilidad ambiental de la infraestructura, la ecoeficiencia a través del diseño, construcción, mantenimiento y modernización de activos en infraestructura, mejorando el ambiente acústico, reduciendo residuos y sensibilizando a clientes, proveedores y agentes sociales.
  - El "Proyecto Excelencia", cuyo objetivo es alcanzar la Visión de **Adif** a través de un Proceso de Mejora estructurado, mediante la implantación de Planes de Acción derivados de un proceso de Autoevaluación sistemática, frente al modelo EFQM, para alcanzar la excelencia en la gestión.
  - El "Proyecto Certadif", tiene por objeto obtener la certificación del Sistema de Gestión de la Calidad de **Adif**, de forma integral, en relación con la Norma UNE-EN ISO 9001:2008 de Gestión de la Calidad.
- Fruto de este compromiso, **Adif**, de forma integral obtuvo, en el mes de diciembre de 2010, la Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad según Norma UNE-EN ISO 9001:2008.

Además, **Adif** dispone, como parte de su estrategia de Responsabilidad Social Corporativa, de un "Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética", que establece medidas de ahorro energético y reducción de emisión de toneladas de CO<sub>2</sub> y desarrolla programas de generación de energía renovables, así como de un manual "Estación Sostenible 360º", para el diseño, construcción y gestión de estaciones de ferrocarril bajo el prisma de la sostenibilidad integral, entre otras actuaciones.

#### • Compromiso con I+D+i

En el marco de esta mejora continua del desempeño de **Adif** y en línea con el objetivo de desarrollar la tecnología ferroviaria nacional, el Plan de I+D+i define las actuaciones dirigidas al impulso en la gestión, la definición de procesos, la identificación de líneas de investigación, la protección y explotación de resultados, la vigilancia y transferencia tecnológicas y, en general, a impulsar la participación, aumentando la presencia en los programas nacionales y europeos de ayuda a la I+D+i.

Este sistema de gestión actualmente está certificado por AENOR conforme la norma UNE EN 166.002 y la norma ISO 9001:2008. El esfuerzo de la entidad en la actividad investigadora se ha centrado, con carácter preferente aunque no exclusivo, en las siguientes líneas estratégicas:

- Elevar la Eficiencia Energética y Medioambiental.
- Incremento de Prestaciones del Sistema Ferroviario (velocidad, carga por eje, capacidad de la infraestructura, etc.)

- **RAMS y coste:** mejora de la eficiencia del sistema (fiabilidad, disponibilidad, mantenimiento y seguridad) y reducción del ciclo del coste de vida de los activos ferroviarios.

Entre sus desarrollos tecnológicos principales, destacan los siguientes:

- **ERTMS. Adif** se sitúa como líder en Europa en interoperabilidad con el mayor número de Km. de líneas con ERTMS en servicio, integrando con éxito tecnologías diversas.
- **Plataforma de gestión y control Da Vinci.** Da Vinci es un sistema que supone una evolución en la integración multidisciplinar del entorno ferroviario, orientada a la gestión de procesos, sistemas y usuarios, agrupando los subsistemas antes independientes de señalización, electrificación y comunicaciones, entre otros, que son centralizados en una plataforma que permite su comunicación y monitorización remota. Este sistema se ha exportado a varios países.
- **Proyecto Eolo.** Sistema avanzado de medición y protección del viento para aumentar la seguridad en los sistemas ferroviarios con ERTMS.

- **Tren laboratorio Séneca.** Tren Auscultador de la Infraestructura, que proporciona la información precisa para mantener e incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de dicha infraestructura.

- **Proyecto de innovación para la interoperabilidad ferroviaria denominado "Unichanger",** este proyecto pretende la definición de un estándar común en la infraestructura para la implantación de un cambiador de ancho unificado y homogéneo a nivel europeo, impulsando la interoperabilidad y mejorando la competitividad del transporte de mercancías.

- **Centro Innovación Tecnológica.** Este centro, concebido como un espacio de innovación abierta, multidisciplinar y con presencia estable de grupos de investigación y empresas de vanguardia tecnológica, está ubicado en el Parque Tecnológico de Andalucía en Campanillas, Málaga. El Centro de Tecnología Ferroviario, CTF, en una primera fase contará con dos laboratorios especializados de **Adif**, el laboratorio de GSM-R, para la tecnología de comunicaciones GSM-R, para la tecnología de comunicaciones RBC-Tren y el desarrollo de ingeniería de datos ERTMS 2, y el laboratorio Tec-



nología de la Información y la Comunicación (TIC), dedicado a sistemas inteligentes de transporte y a la evolución del sistema Da Vinci, sistema avanzado de gestión del tráfico ferroviario.

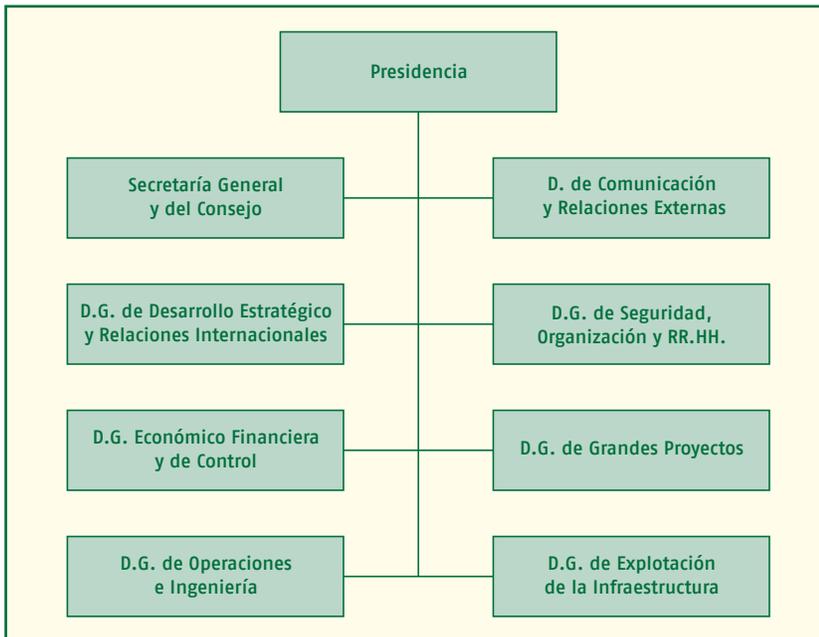
Además, en el Centro se establecerán departamentos especializados de Formación, Vigilancia Tecnológica para el desarrollo de proyectos nacionales e internacionales propios de Adif, en cooperación o incluso destinados a terceros bajo contrato.

Por otra parte, la difusión y transferencia de las actividades propias del CTF se complementarán con la coordinación de las diferentes infraestructuras ferroviarias dedicadas al I+D+i a nivel nacional; en centros como el Laboratorio de Diná-

mica Ferroviaria; el Centro de Ensayos y Validación; Laboratorio de Sistemas de Energía; el Instituto de Magnetismo Aplicado; el Centro de Validación de Tecnologías Ferroviarias; el Centro de Tecnología de Vía de Valladolid y, finalmente, los trenes laboratorio de Adif.

El CTF, está concebido para ser un centro de excelencia mundial en materia de innovación ferroviaria, gracias a la futura construcción de un Anillo Ferroviario de Pruebas y Experimentación que será una referencia a nivel europeo y mundial, al mismo tiempo que servirá de instalación complementaria al propio CTF y dará respuesta a la demanda del sector de fabricación de material rodante, ofreciendo una instalación avanzada para la realización de procesos de homologación y certi-

## Organigrama



ficación de innovaciones en dinámica ferroviaria, tracción y frenado de nuevas generaciones de trenes, nuevas tecnologías en energías renovables y eficiencia energética, telecomunicaciones, desarrollo de ERTMS y sistema de señalización, catenaria polivalente e infraestructura de vía.

### E. Empresas Ferroviarias

Desde el 1 de enero de 2005, se permite el libre acceso a la Adjudicación de Capacidad a las EEFF en posesión de Licencia de EF y otros Candidatos, para la realización de transporte ferroviario de mercancías nacional e internacional. Se debe, para ello, solicitar la correspondiente Capacidad a **Adif**, siguiendo el procedimiento reglamentariamente establecido. En el momento de la adjudicación de la misma, las EEFF deberán estar, además, en posesión del Certificado de Seguridad, necesario para poder circular con su material rodante y personal de conducción, por el itinerario solicitado.

A fecha 31 de diciembre de 2010, el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de Mercancías, conforme a la normativa vigente, las siguientes Licencias de EF, por orden de concesión:

- Renfe-Operadora.
- COMSA RAIL TRANSPORT, S.A.
- CONTINENTAL RAIL, S.A.
- ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.
- ACTIVA RAIL, S.A.
- TRACCIÓN RAIL, S.A.
- EUSKO TRENBIDEAK Ferrocarriles Vascos S.A.
- ARCELORMITTAL SIDERAIL, S.A.
- LOGITREN FERROVIARIA, S.A.U.
- FESUR, Ferrocarriles del Suroeste S.A.

- FGC Mobilitat S.A.
- ALSA Ferrocarriles S.A.U.
- GUINOVART RAIL S.A.U.

Además de las anteriores, se encuentra inscrita en el Registro Especial Ferroviario:

- EWSI (English, Welsh & Scottish Railway Ltd.) con licencia de EF expedida en el Reino Unido UK 01 2005 0032.

### F. Candidatos Habilitados

A fecha 31 de diciembre de 2010, el Ministerio de Fomento ha otorgado Títulos Habilitantes para solicitar Adjudicación de Capacidad de infraestructura a los siguientes Candidatos distintos de Empresas Ferroviarias :

- TRANSFESA (Transportes Ferroviarios Especiales S.A.).
- LTF, S.A. (Logística y Transporte Ferroviario, S.A.).
- SICSA RAIL TRANSPORT, S.A. antes CONTAINER TRAIN, S.A.
- CONTE RAIL, S.A.
- PECOVASA.
- TRAMESA.

### G. Empresas Ferroviarias con Certificado de Seguridad

A fecha 31 de diciembre de 2010, se ha otorgado Certificado de Seguridad a las siguientes EEFF ; por orden de concesión:

- Renfe-Operadora
- CONTINENTAL RAIL, S.A.
- ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.
- COMSA RAIL TRANSPORT, S.A.
- TRACCIÓN RAIL, S.A.
- EWSI, LTD.
- LOGITREN Ferroviaria S.A.U.

## H. Conexiones de Infraestructuras Ferroviarias de titularidad privada, Apartaderos

Los apartaderos ferroviarios particulares, son infraestructuras ferroviarias de carácter privado, consistentes en instalaciones de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones, cuyo enlace con la REFIG puede hacerse a través de una vía de servicio de una estación o terminal, o directamente a través de una línea, mediante una o más agujas, y que sirven para complementar la Red Ferroviaria de Interés General.

La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, LSF, en su artículo 38 determina lo siguiente:

“La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada, especialmente los apartaderos, con la Red Ferroviaria de Interés General, únicamente podrá realizarse cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias expresamente lo autorice. El titular de la infraestructura de titulari-

dad privada facilitará la conexión en los términos que se determinen en el documento formalizador de la autorización.

Reglamentariamente, se determinarán las condiciones en las que se efectuará la conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con la Red Ferroviaria de Interés General y el régimen de construcción y explotación de los elementos de titularidad privada que complementen las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado”.

Desde el 1 de enero de 2005 se han autorizado 38 conexiones particulares a la REFIG, de las cuales, a 31 de diciembre de 2010, se encuentran 14 en explotación comercial y 24 pendientes de inicio de actividad (construcción, pendientes proyecto constructivo, etc.). A 31 de diciembre de 2010 existen 201 apartaderos en explotación comercial. Para más información, consultar con la Dirección de Contratación y Coordinación Comercial, (Directorio de Adif capítulo 1.8)



## 1.2 Objetivos de la Declaración sobre la Red

La DR es el documento que Adif ofrece a las EEFF y otros Candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la Red. Se estructura siguiendo un Índice común fijado por Rail Net Europe, organización a la que contribuye activamente Adif y que se describe detalladamente en el Apartado 1.9.

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

diferentes servicios a las EEFF (Ley del Sector Ferroviario, LSF).

La LSF transpone al Derecho nacional la Directiva 2001/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001. Determinadas cuestiones relativas al contenido de esta DR y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de infraestructura ferroviaria, se desarrollan mediante la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, conforme a lo exigido por los artículos 29.2, 33.1 y 35.3 de dicha Ley.

### 1.2.1. Red Gestionada por Adif, REFIG

La Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en



todo el Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y su conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

La administración de las infraestructuras ferroviarias, en el ámbito estatal, ha sido encomendada a **Adif** por el artículo 20 y la disposición adicional primera, apartado 1, de la Ley del Sector Ferroviario.

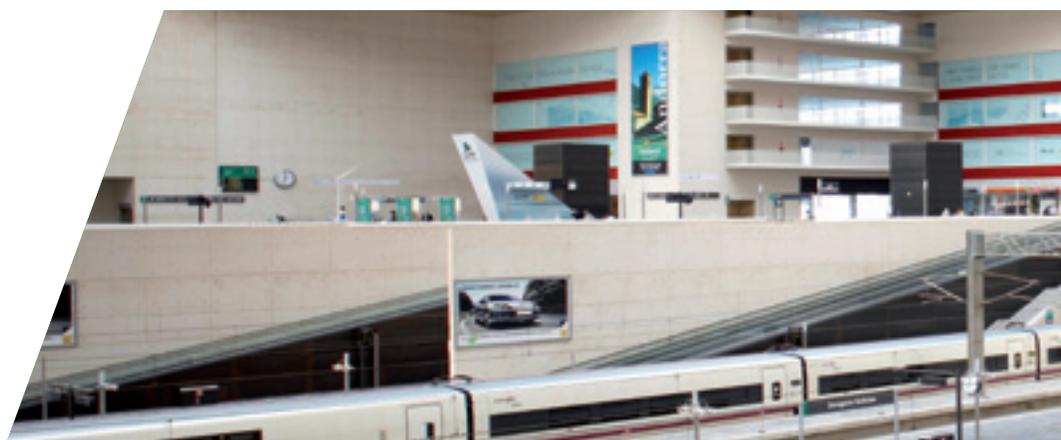
Actualmente, la red gestionada por **Adif** se compone de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de **Adif** y de aquellas otras cuya administración se le encomiende en los términos previstos en la LSF.

Son infraestructuras ferroviarias de titularidad de **Adif** todas aquéllas cuya construcción y administración

tenía encomendadas el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y todas aquéllas cuya construcción y administración ha sido encomendada a **Adif** con cargo a sus propios recursos.

Asimismo, la disposición adicional cuarta del RD 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprobó el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial **Adif**, toda la red que, con arreglo a la LSF, sea de titularidad del Estado y que, en el momento de su entrada en vigor, estuviera siendo administrada por Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) fue encomendada, para su administración, a **Adif**.

Los Ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento, en aplicación de lo previsto en el Art. 22.2 de la LSF, pueden encomendar a **Adif** la administración de infraestructuras ferroviarias que sean de titularidad del Estado, estableciendo las directrices básicas que hayan de presidir dicha



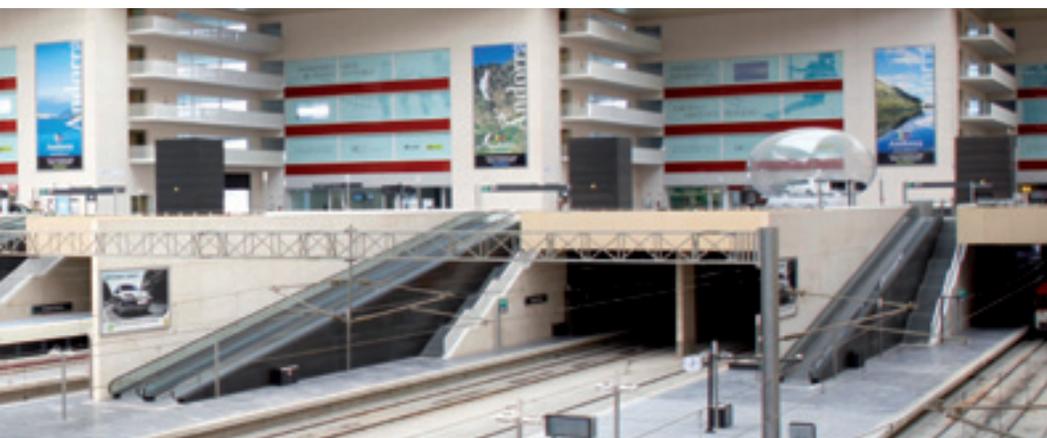
encomienda, señalando objetivos y fines que se deban alcanzar, determinando los niveles de inversión y la cuantía de las aportaciones económicas del Estado, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales de Estado.

El Contrato Programa 2007 - 2010, prorrogado por acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010, hasta el 30 de junio de 2011, establece las obligaciones y compromisos recíprocos entre la Administración General del Estado, AGE, y Adif, regulando las inversiones en la red de titularidad del Estado encomendada a Adif, garantiza la coherencia y continuidad de la gestión de dicha red, contempla los resultados de la misma y compromete el correspondiente apoyo financiero. En él se atribuye, de acuerdo con el Art. 24.2 de la LSF, a Adif, respecto de los bienes de dominio público de titularidad estatal o de aquellos cuya gestión le haya sido atribuida por el Estado, el ejercicio de las facultades de administración, defensa, policía, investigación,

deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas y la facultad de establecer el régimen de uso de los mismos y de otorgar las autorizaciones, arrendamientos y demás títulos que permitan su eventual utilización por terceros.

El Contrato programa determina la cuantificación de estas inversiones en la red de titularidad del Estado, donde se establece una programación plurianual del total de la inversión para el periodo de vigencia y los ingresos que por la gestión convenida tenga derecho a percibir Adif. La ejecución de inversiones en la red gestionada por Adif en los diferentes ejercicios del Contrato Programa se establece mediante Encomiendas.

Adif puede celebrar convenios con las Comunidades Autónomas para la construcción y la administración de las redes ferroviarias de éstas o de tramos de las mismas.



## 1.2.2. Grandes Cifras de Adif

Cifras actualizadas a 31 de diciembre de 2010

Activos no corrientes	31.603* Mill. €
Fondos Propios	15.222* Mill. €
Empleados	13.761

\* Datos provisionales a 31 de diciembre 2010

<b>Red Ferroviaria Gestionada por Adif:</b>	<b>13.853 km</b>
• Red de Alta Velocidad (Ancho Internacional) 1.435 mm	2.094 km
• Red Convencional (Ancho Ibérico) 1.668 mm	11.623 km
• Red Mixta (Ancho Ibérico - Ancho Internacional)	118 km
• Red de Vía Estrecha (Ancho Métrico) 1.000 mm	18 km
Líneas Equipadas con ERTMS	1.550 km
Líneas Equipadas con ASFA	11.771 km
Líneas Equipadas con LZB	498 km
Líneas Equipadas con ATB - EBICAB	449 km
Red de Fibra Óptica	16.130 km
Nº Circulaciones de Trenes / Año 2010	1.802.609
Puntualidad	99 %

<b>Estaciones</b>	<b>1.568</b>
Nuevas estaciones de Alta Velocidad 2005-2010	15
• 10 Nuevas: Camp de Tarragona, Málaga María Zambrano, Puente Genil Herrera, Antequera Santa Ana, Segovia Guiomar, Valencia Joaquín Sorolla, Requena-Utiel, Cuenca Fernando Zóbel, Albacete Los Llanos y Figueres -Vilafant.	
• 5 Remodeladas: Toledo, Barcelona Sants, Valladolid Campo Grande, Madrid Chamartín y Madrid Puerta de Atocha.	
Nº Instalaciones Logísticas Principales	86
De las cuales, 50 permanecen abiertas 24 horas, 365 días, al acceso y expedición de trenes	
Nº Instalaciones Logísticas Red Autoprestación	55

### Clasificación de Red gestionada por Adif en aplicación de la LSF y del RSF

Red de Alta Velocidad: 2.763 Km. (de ancho UIC, más ancho mixto son 2.212 Km. y de ancho ibérico son 551 km)	2.763
Red Convencional : 11.090 Km. ( incluidos 18 Km. de ancho métrico y excluidos los 551 Km. de Alta Velocidad)	11.090

### Línea Madrid-Castilla la Mancha- Comunidad Valenciana -Región de Murcia \*

\*Información relevante de los tramos Madrid - Valencia y Madrid - Albacete, puestos en servicio comercial el 19 de diciembre de 2010

Km. totales inaugurados	438
Doble vía ancho UIC (1.435mm) diseñada para velocidades máximas de 350 km/h.	
Señalización y Sistemas de Protección	ERTMS
Telecomunicaciones móviles	GSM y GSM-R
Electrificación	25kV con corriente alterna suministrada por ocho subestaciones
Cambiadores de ancho	Dos, ubicados en Albacete y Valencia, ambos de tecnología dual Talgo y CAF.
Regulación del Tráfico	Centros de Regulación y Control de Albacete y Madrid Puerta de Atocha
Estaciones en servicio en 2010	Madrid Puerta de Atocha, Cuenca Fernando Zóbel, Requena-Utiel, Valencia Joaquín Sorolla y Albacete Los Llanos

### Distancias entre las estaciones de la línea

Desde Madrid a:	Cuenca	183 km
	Requena-Utiel	319 km
	Valencia	391 km
	Albacete	314 km
Desde Cuenca a:	Requena-Utiel	136 km
	Valencia	208 km
	Albacete	131 km
Desde Requena-Utiel a:	Valencia	68 km
Desde Albacete a:	Requena-Utiel	151 km

## 1.3 Marco Legal

El Marco básico legal se fundamenta en los Reglamentos y Directivas de la Unión Europea y su transposición a la legislación nacional, además de su normativa de desarrollo y otras

disposiciones. Asimismo incluye la normativa técnica de aplicación. Las referencias a todas estas disposiciones pueden consultarse en el Anexo F de este documento.

## 1.4 Estatus Jurídico de la DR

### 1.4.1. Consideraciones Generales

La DR tendrá carácter vinculante para las EEFF y para los Candidatos Habilitados que quieran acceder a las infraestructuras para prestar servicios de transporte ferroviario, así como para **Adif**, en cuanto a los derechos y a las obligaciones que de ella se deriven. El instrumento por el que se formalice el acto de Adjudicación de Capacidad a los Candidatos conllevará implícita la aceptación de los derechos y obligaciones contenidos en la DR.

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

### 1.4.2. Información sobre Seguridad en la Circulación

En cuestiones de Seguridad, en relación con la circulación y reglamentación, la información contenida en la

presente DR tiene carácter únicamente informativo, siendo de aplicación en cualquier caso lo establecido en el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la REFIG, el Reglamento General de Circulación vigente (RGC) o cualquier otra normativa en vigor asimismo aplicable.

### 1.4.3. Reclamaciones

Se podrán efectuar reclamaciones, cuando se considere que alguno de los servicios prestados por **Adif** no se ha ajustado a lo que determina la presente DR, o a los niveles de prestación o de calidad establecidos.

Los usuarios de los servicios podrán efectuar reclamaciones cuando consideren que alguno de los servicios prestados por **Adif** no se ajusta a las condiciones acordadas o a los niveles de prestación o de calidad establecidos. Para ello, **Adif** pone a disposición de las Empresas Ferroviarias procedimientos específicos de formulación de reclamaciones, bien sea en las instalaciones donde preste servicios o directamente en las áreas organizativas afectadas.

En función de su naturaleza, se podrán efectuar dichas reclamaciones en las siguientes direcciones de Adif:

#### **Adjudicación de Capacidad**

Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad  
Estación de Madrid Chamartín.  
Calle Agustín de Foxá s/n. 28036 Madrid.

#### **Gestión de Tráfico.**

Centro de Gestión de Red H24, Dirección del Centro de Gestión de Red H24  
Calle Méndez Álvaro, 1. 28045 Madrid.

#### **Servicios en Instalaciones para Viajeros.**

Dirección de Estaciones de Viajeros.  
Avenida Pío XII, 110. Edificio 18. 28036 Madrid.

#### **Servicios en Instalaciones Logísticas para Mercancías.**

Dirección de Servicios Logísticos  
Estación de Chamartín. Andén 1. Agustín de Foxá s/n. 28036 Madrid.

#### **Servicios de Suministro de Combustible de Tracción**

Dirección de Telecomunicaciones y Energía  
Avenida de Burgos 8 A, Planta 16. Edificio Bronce. 28036 Madrid.

#### **Actos de Adif sobre Liquidación y Gestión de Tasas y Cánones Ferroviarios**

Dirección de Tesorería y Contabilidad.  
Avenida de Burgos 16D. Edificio EUROMOR, Planta 10ª. 28036 Madrid.

#### **Solicitudes de Indemnización por Responsabilidad Patrimonial derivadas de los daños Causados por el Servicio Normal o Anormal del Servicio Público prestado por Adif.**

Secretaría General y del Consejo  
Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

#### **Otras Solicitudes o Reclamaciones derivadas del Ejercicio de Potestades Públicas Ejercidas por Adif.**

Secretaría General y del Consejo  
Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid

No se considerará responsabilidad de **Adif** los daños y perjuicios (pérdidas, averías y retrasos) sufridos por las mercancías durante el transporte, ni de los daños sufridos por los vehículos ferroviarios, salvo si la Empresa Ferroviaria prueba fehaciente que dichos daños son imputables a **Adif**.

No se considerará motivo de reclamación la falta de suministro de energía eléctrica de tracción, cuando se deba a una avería ocasionada por alguna Empresa Ferroviaria, o sea consecuencia de obras u operaciones de mantenimiento debidamente programadas. En caso de falta de suministro de energía eléctrica de tracción por motivos imputables a las Compañías Eléctricas suministradoras, el importe máximo de la indemnización será el que establezcan las vigentes Leyes del Sector Eléctrico, para ello se deberán dirigir a la Dirección de Telecomunicaciones y Energía.

**Adif** no será responsable frente a las Empresas Ferroviarias de los daños y perjuicios que se produjeran en la

prestación de los servicios cuando éstos sean consecuencia de situaciones de Fuerza Mayor.

Las Empresas Ferroviarias o terceros serán responsables frente a **Adif** de los daños y perjuicios que causen a éste, tanto en personas como en cosas, así como en sus instalaciones, maquinaria, infraestructura ferroviaria, etc.

El Comité de Regulación Ferroviaria resolverá, en caso de discrepancia entre **Adif** y las EEFF, los conflictos que se refieran a los supuestos expresamente definidos en el Art. 83.1 de la Ley del Sector Ferroviario. Para más información ver Apartado A de Órganos Colegiados de este mismo capítulo.

Por último, para los tráficos que abarquen más de una red, son vinculantes para los Candidatos las leyes y disposiciones dictadas por cada país o administrador de infraestructura, debiendo presentar sus reclamaciones directamente ante el administrador de infraestructura correspondiente.



## 1.5 Estructura de la DR

El contenido de esta DR se ajusta a lo establecido en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria.

La estructura de este documento es, a su vez, coherente con la estructura normalizada acordada en el seno de Rail Net Europe, RNE, de manera que aquellos clientes que operen en tráficos internacionales reconozcan un esquema común en las Declaraciones sobre la Red de los distintos administradores de infraestructura. Con ello se facilitan los procedimientos de acceso a la infraestructura, especialmente en la programación de dichos tráficos internacionales.

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

**Capítulo 1:**  
Información General

**Capítulo 2:**  
Condiciones de Acceso

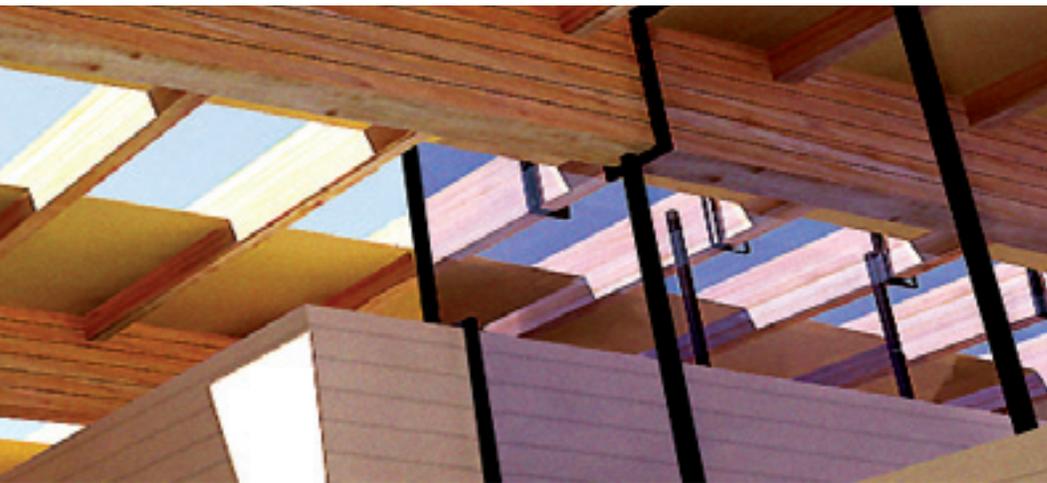
**Capítulo 3:**  
Descripción de la Red

**Capítulo 4:**  
Adjudicación de Capacidades

**Capítulo 5:**  
Servicios de Adif

**Capítulo 6:**  
Régimen Económico y Tributario

**Anexos:**  
En los distintos Anexos se ha agrupado toda la información que puede ser objeto de frecuente actualización, incluyendo además contenidos de carácter informativo.



## 1.6 Validez de la DR

### 1.6.1 Periodo de Validez

La DR se mantendrá vigente durante el plazo previsto por la Orden FOM/897/2005 y podrá ser actualizada por Adif cuando así lo requieran sus contenidos. En cuanto al Calendario de Adjudicación de Capacidad, el Horario de Servicio 2011 permanecerá vigente hasta el 10 de diciembre de 2011 y el Horario de Servicio 2012 mantendrá su vigencia hasta el 8 de diciembre de 2012.

### 1.6.2. Proceso de Actualización

Los acuerdos por los que se aprueben modificaciones de la DR serán objeto de publicación en el Boletín Oficial del Estado en el plazo máximo de diez días hábiles desde que se adopten y, en todo caso, quince días antes de la fecha en que deban surtir efecto.

En todo caso, tales modificaciones no podrán suponer restricciones o limitaciones de la Capacidad adjudicada, salvo que se produzcan circunstancias

extraordinarias debidamente acreditadas, o presten su consentimiento los adjudicatarios afectados o bien formen parte de actuaciones de naturaleza eventual necesarias para la explotación. En este último supuesto, será suficiente a efectos de publicidad la comunicación a los adjudicatarios afectados y la disponibilidad para cualquier Candidato, en tanto se incorporan a la publicación ordinaria anual.

En caso de erratas de imprenta, dudas de interpretación o lagunas de información en la DR, Adif adoptará las acciones que estime oportunas en cada situación, comunicándose a los Candidatos afectados. De igual manera, cualquier modificación en la legislación o normativa que afecte a la DR se incorporará a la misma.

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



## 1.7 Publicación y Distribución

Estará disponible una versión de la DR, en formato PDF o similar, en la web de **Adif**, [www.adif.es](http://www.adif.es), al día siguiente de publicarse en el BOE la Resolución de la Secretaría General de Infraestructura por la que se disponga la publicación del acuerdo del Consejo de Administración de **Adif** por el que se aprueba la actualización de la DR, a fin de facilitar su consulta.

Para conocimiento de las empresas de tráfico internacional, se incluirá una versión en lengua inglesa en la citada web corporativa. En caso de discrepancia en cuanto a su contenido, prevalecerá la versión original en lengua castellana.

## 1.8 Directorio de Adif

**Adif** pone a disposición de los Candidatos una organización que presta un servicio integral para facilitar el acceso a la infraestructura ferroviaria. A continuación se detalla el Directorio de **Adif** para consulta de las EEFF y otros

Candidatos. Para más información sobre la Red OSS de Ventanillas Únicas, (One Stop Shop) de Rail Net Europe, RNE, se puede consultar el Punto 1.9 de esta DR.



## Directorio Adif

### Adif

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

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid  
[www.adif.es](http://www.adif.es)

### Comunicación y Relaciones Externas

DIRECCIÓN DE RELACIÓN CON MEDIOS DE COMUNICACIÓN  
Dirección de Comunicación y Relaciones Externas

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid

### Información y Atención al Cliente para Empresas Ferroviarias y Candidatos

DIRECCIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMERCIALES  
Dirección de Contratación y Coordinación Comercial

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid

### Autorización de Conexiones a la REFIG, Apartaderos

DIRECCIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMERCIALES  
Dirección de Contratación y Coordinación Comercial

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid

### Información sobre Grandes Estaciones de Viajeros

DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE SERVICIOS  
Dirección de Estaciones de Viajeros

Avenida Pío XII 110. Edificio 18.  
28036 Madrid.

### Información sobre Estaciones de Red Convencional

JEFATURA DE GABINETE DE ESTACIONES Y OPERACIONES  
Dirección de Gestión de Circulación y Coordinación Técnica  
Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional

Estación Chamartín. Calle Agustín  
de Foxá s/n.  
Edificio Comercial - Andén 1  
28036 Madrid

### Información sobre Instalaciones de Mercancías (Servicios Logísticos)

DIRECCIÓN COMERCIAL  
Dirección de Servicios Logísticos

Estación Chamartín. Calle Agustín  
de Foxá s/n.  
Edificio Comercial - Andén 1  
28036 Madrid

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

VENTANILLA ÚNICA Adif (Adif OSS)  
Dirección de Planificación y Gestión de Capacidades  
Dirección de Gestión de Red e Innovación

Estación Chamartín. Calle Agustín de Foxá s/n.  
Edificio Anexo al Puesto de Mando.  
28036 Madrid

### Asignación de Capacidades

JEFATURA DE PLANIFICACIÓN DE CAPACIDAD  
Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad  
Dirección de Gestión de Red e Innovación

Estación Chamartín. Calle Agustín de Foxá s/n.  
Edificio Anexo al Puesto de Mando.  
28036 Madrid

### Control de Tráfico de Trenes

CENTRO DE GESTIÓN DE RED H24  
Dirección del Centro de Gestión de Red H24  
Dirección de Gestión de Red e Innovación

Calle Méndez Álvaro, 1.  
28045 Madrid

### Seguridad en la Circulación

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid

### Autorización del Material Rodante

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid

### Estudios para Transportes Excepcionales

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid

### Información sobre Protección Civil

GERENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL  
Dirección de Protección y Seguridad

Avenida Pío XII, 110. Edificio 4.  
28036 Madrid

### Innovación Tecnológica

CENTRO DE TECNOLOGÍAS FERROVIARIAS  
Dirección de Gestión de Red e Innovación

Calle Severo Ochoa, 9  
29590 Campanillas - (Málaga)

## 1.9. Cooperación Internacional entre los distintos Administradores de Infraestructuras

Los administradores de infraestructuras ferroviarias y los organismos de adjudicación de capacidad europeos crearon en 2004 una organización para gestionar los aspectos operacionales del sector ferroviario en el ámbito internacional del sector ferroviario europeo, denominada Rail Net Europe, RNE.

Su oficina de coordinación se sitúa en Viena y tiene como objetivo facilitar el tráfico internacional en el sector ferroviario europeo. RNE está integrada por 38 miembros de pleno derecho, asociados o Candidatos. En conjunto, RNE ofrece una red en torno a 238.000 kilómetros de infraestructura ferroviaria. Los administradores de infraestructuras integrados en RNE atienden en el momento presente a más de 140 EEEF de carácter internacional en Europa.

El principal objetivo de RNE es mejorar los aspectos operacionales en el

campo del tráfico internacional ferroviario. Para lograrlo, RNE se centra en el proceso completo de la operación de la infraestructura ferroviaria, abarcando desde la armonización de la planificación a medio y largo plazo de sus miembros, marketing, ventas y explotación ferroviaria, hasta los servicios postventa de control e información.

### 1.9.1. Directorio de Ventanillas Únicas de RNE (OSS)

Los administradores de infraestructuras ferroviarias europeos y organismos de adjudicación de capacidad que componen RNE han establecido una red de Ventanillas Únicas, OSS, que funcionan como Puntos de Atención al Cliente dentro de RNE.

Para la petición de surcos internacionales, el Candidato tan sólo necesita contactar con una de estas OSS, cuya misión es poner en marcha el proceso



de forma integral trabajando en estrecha comunicación con el administrador implicado, realizando las siguientes funciones:

- Ofrecer información y atención al cliente sobre el catálogo completo de productos y servicios de los administradores de infraestructura.
- Proporcionar toda la información sobre los requisitos de acceso a la infraestructura de los miembros de RNE.
- Gestionar las peticiones de surcos internacionales dentro de RNE, incluyendo las peticiones para el siguiente Horario de Servicio. Asegurar que las peticiones se tramitan debidamente en los periodos que se establecen en el calendario anual del Horario de Servicio.
- Proporcionar la oferta de surcos completa en trayectos internacionales. El proceso de coordinación se realiza fundamentalmente a través de la aplicación informática Pathfinder.

Cada OSS está integrada en una red internacional y tiene por objeto sim-

plificar los trámites al Candidato. Asimismo, proporciona información sobre tarificación y circulación de trenes incluyendo un seguimiento sobre la calidad del servicio. Con el objeto de ofrecer una interlocución única al Candidato, la OSS proporciona una ayuda eficaz en las gestiones transfronterizas, utilizando procedimientos equitativos, transparentes y de forma confidencial.

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

**RAIL NET EUROPE**  
Annagasse 12/5  
A-1010 Wien  
Phone: +43 1 907 62 72 00  
Fax: +43 1 907 62 72 90  
E-mail: mailbox@rne.at



## Ventanilla Única Europea (OSS)

Logo	Código País	Compañía	País
	AT	ÖBB Infrastruktur Ag Anton Karl Forstner oss.austria@oebb.at	Austria
	AT/HU	RAABERBAHN/GYSEV Oskar Pichler oss@raaberbahn.at	Austria / Hungría
	BE	Infrabel Claude Gotfroi oss-rne@infrabel.be	Bélgica
	BG	NRIC Tihomir Trifonov t.trifonov@rail-infra.bg	Bélgica
	CH	BLS AG Rudolf Achermann onestopshop@bls.ch	Suiza
	CH	SBB Rudolf Achermann onestopshop@sbb.ch	Suiza
	CH	trasse.ch Christoph Rüegg c.ruegg@trasse.ch	Suiza
	CZ	SŽDC Marek Neustadt oss@szdc.cz	República Checa
	DE	DB Netz AG Harald Heusner oss@bahn.de	Alemania
	DE/SE	Scandlines Bernd Ruß bernd.russ@scandlines.de	Alemania /Suecia
	DK	Banedanmark Alex S. Nielsen asn@bane.dk	Dinamarca
	ES/FR	TP Ferro Concesionaria, S.A. Petros Papaghiannakis ppapaghiannakis@tpferro.com	España/Francia
	ES	Adif Félix Bartolomé fbartolomea@adif.es	España
	FIN	FTA Kaisa-Elina Porras kaisa-elina.porras@fta.fi	Finlandia
	FR	RFF Patrice Laurent patrice.laurent@rff.fr	Francia
	GR	EDISY Constantinos Chrissiagis c.chrissiagis@osenet.gr	Grecia

## Ventanilla Única Europea (OSS)

Logo	Código País	Compañía	País
	HR	HZ Infrastruktura Biserka Keller biserka.keller@hznet.hr	HR
	HU	VPE László Pósalaki oss@vpe.hu	Hungría
	IT	RFI Simona Garbuglia oss@rfi.it	Italia
	LU	ACF Claude Lambert claude.lambert@acf.etat.lu	Luxemburgo
	NL	ProRail B.V. Jan Deeleman jan.deeleman@prorail.nl	Holanda
	NL	Keyrail Esther Romijn oss@keyrail.nl	Holanda
	NO	Jernbaneverket Britt Jorun Øverstad oss@jbn.no	Noruega
	PL	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Roman Stanczak oss@plk-sa.pl	Polonia
	PT	REFER Patricia Catarrinho pacatarrinho@refer.pt	Portugal
	RO	CFR Lucian Barbu oss@cfr.ro	Rumanía
	SE	Trafikverket Hans Lindersson oss@banverket.se	Suecia
	SI	SŽ Joze Lekse oss@slo-zeleznice.si	Eslovenia
	SI	ažp Zdenko Zemljic zdenko.zemljic@azp.si	Eslovenia
	SK	ŽSR Blanka Ondovcikova oss@zsr.sk	Eslovaquia
	UK	HS1 Brian Blackwell brian.blackwell@highspeed1.co.uk	Reino Unido
	UK	Networkrail Ian Cleland ian.cleland@networkrail.co.uk	Reino Unido

Ordenada por Código de País. Más información en [http://www.railneteuropa.com/index.php/OSS\\_Contacts.html](http://www.railneteuropa.com/index.php/OSS_Contacts.html)

### 1.9.2. Aplicaciones Informáticas Vía WEB de RNE

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

- **PATHFINDER**

Pathfinder es una aplicación web que RNE pone a disposición de los Administradores de infraestructura, Organismos de Adjudicación de Capacidad y Candidatos que gestiona y coordina los procesos para la Adjudicación de Capacidad.

- **EICIS**

EICIS es el Sistema de Información Tarifario para la Red ferroviaria europea que gestiona RNE.

- **EUROPTIRAILS**

EUROPTIRAILS es una herramienta que está en desarrollo en algunos corredores de la Red ferroviaria europea y realiza una supervisión del tráfico ferroviario europeo vía Internet, proporcionando información en tiempo real de forma centralizada.

Para más información sobre estas herramientas consultar <http://www.railneteurope.com>

### 1.10 Glosario

El Glosario de términos usado en la DR se puede consultar en el Anexo G, incluyendo los acrónimos y definiciones principales. Adicionalmente, RNE ha publicado un glosario de términos en inglés que está disponible en <http://www.railneteurope.com/index.php/glossary.html>





## Información General



# Capítulo 2

## Condiciones de Acceso

## 2.1 Introducción

De acuerdo con la LSF, pueden acceder a la REFIG en las condiciones que en la misma se determinan, las EEFF con Licencia en vigor emitida por el Ministerio de Fomento o por la autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea, para la realización de servicios ferroviarios de transporte de mercancías o internacional de viajeros. Son EEFF aquellas entidades titulares de una Licencia de Empresa Ferroviaria cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de

viajeros o de mercancías por ferrocarril en los términos establecidos en la LSF. Las EEFF deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, EEFF aquellas que aporten exclusivamente la tracción (Art. 43 de LSF y Art. 58, 1º y 2º RSF). Las EEFF y demás Candidatos que deseen operar en la Red gestionada por Adif deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (Art. 55 de la LSF y Art. 129 del RSF), dependiente del Ministerio de Fomento.

## 2.2 Requisitos Generales de Acceso

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

- La posesión de Licencia de EF o Título Habilitante.
- La obtención del Certificado de Seguridad.
- La Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura necesaria.

### 2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Adjudicación de Capacidad

Todo Candidato provisto de Licencia o Habilitación e inscrito en el Registro Es-

pecial Ferroviario puede solicitar Capacidad y acceder a la Red gestionada por Adif en los términos y condiciones que le autoriza su Licencia o Habilitación, conforme a lo establecido en la LSF y a lo determinado en esta DR. El modelo de solicitud de Capacidad Nacional se encuentra disponible en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la web de Adif, [www.adif.es](http://www.adif.es), consultar Anexo C.

Además, y en todo caso, las EEFF vienen obligadas a presentar una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sean titulares, por el que se acredita tener conocimiento y cumplir la normativa de Seguridad en la Circulación, particularmente el RGC y demás normativa en vigor que les afecte, Consultar Anexo F, así como estar al

corriente de los pagos derivados de las obligaciones económicas contraídas con Adif.

### 2.2.2. Quién puede Acceder a la Red Gestionada por Adif

#### Tráfico Nacional e Internacional de Mercancías

De acuerdo a lo establecido en la normativa española y de la UE, el transporte de mercancías está liberalizado. En consecuencia, cualquier Candidato radicado en el Estado español o en otro Estado miembro de la UE puede solicitar a Adif Adjudicación de Capacidad de infraestructura para la realización de dichos servicios de transporte, siguiendo el procedimiento establecido.

En el momento de la adjudicación de la misma, deberán las EEFF que van a realizar el transporte, además, estar en posesión del Certificado de Seguridad necesario para poder circular, con su material rodante y su personal de conducción (que estará debidamente habilitado para ello) por el itinerario solicitado.

#### Tráfico Internacional de Viajeros

Las EEFF tienen libre acceso a la REFIG para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros desde el 1 de enero de 2010, según lo establecido en la disposición

adicional décima de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario "Servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros. Acuerdos marco", modificada por la disposición final primera, apartado 2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

Para la realización de dichos servicios de transporte será preciso haber obtenido la correspondiente licencia de EF otorgada por la autoridad competente de un Estado miembro de la UE. A dicho efecto se entiende por servicio internacional de transporte de viajeros, el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de España y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera.

Se entiende por tránsito el paso a través del territorio español que se efectúa sin que se recojan o dejen viajeros y/o sin que haya carga o descarga de mercancías en el mismo.

Las EEFF que deseen realizar transporte internacional de viajeros por



ferrocarril podrán solicitar al Ministerio de Fomento, la solicitud de Licencia ferroviaria, o en su caso, la modificación de la misma, acompañando a tal efecto la documentación justificativa pertinente.

### Tráfico Nacional de Viajeros

En la actualidad, y hasta tanto la UE no establezca un régimen de apertura del mercado de transporte ferroviario nacional de viajeros, Renfe-Operadora tiene derecho a explotar los servicios de transporte de viajeros que se presten sobre la Red gestionada por Adif en la forma establecida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en su normativa de desarrollo, en cuanto no se oponga al resto del contenido de la LSF.

### 2.2.3. Licencias y Habilitaciones

El órgano encargado de tramitar las Licencias a las EEFF y las Habilitaciones a otros Candidatos distintos a las EEFF es la Dirección General de Transporte Terrestre, perteneciente al Ministerio de Fomento. Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Título IV, capítulo II de la Ley del Sector Ferroviario y en el Título III, capítulos II y III del RSF (RD 2387/2004, de 30 de diciembre).

Para contactar con este órgano se dirigirán las comunicaciones a dicha Dirección General, Pº de la Castellana, 67- 28071 Madrid. El otorgamiento de la Licencia y de la Habilitación se lleva a cabo mediante Resolución del Ministro de Fomento.

### 2.2.4. Certificado de Seguridad

El órgano competente para la obtención del Certificado de Seguridad es la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento. Para contactar con este órgano se dirigirán las comunicaciones a dicha Dirección General, Plaza de los Sagrados Corazones, 7- 28071 Madrid.

### 2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros

La entidad solicitante de una Licencia deberá tener suficientemente garantizada, y durante la vigencia de la misma, la Responsabilidad Civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias. Todo ello conforme a lo establecido en el Art. 48 de la LSF, así como en el Art. 63 del



RSF, según redacción dada al mismo por la disposición adicional séptima del RD 810/2007, de 22 de junio.

Concretamente, en el RSF se establecen el importe y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar. Igualmente, en el Art. 91 del RSF se especifica que los cargadores y los destinatarios de las

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

## 2.3 Condiciones Comerciales Generales

### 2.3.1. Acuerdos Marco

Los Acuerdos Marco definen, con una vigencia superior a la del Horario de Servicio, las características comerciales de los surcos solicitados en algunas relaciones específicas. Asimismo, **Adif** se compromete a ofertar al Candidato unos surcos, describiendo de manera genérica las características de los surcos comprometidos. **Adif** garantiza que los Acuerdos Marco suscritos son compatibles con los derechos de otros Candidatos.

Los Acuerdos Marco serán previamente aprobados por el Comité de Regulación Ferroviaria, CRF, informando **Adif** de las líneas generales de cada Acuerdo Marco a todos los interesados, y respetando la transparencia y confidencialidad de los datos que puedan afectar al secreto comercial.

### 2.3.2. Convenios de Prestación de Servicios

**Adif** junto con las EEFF y demás Candidatos Habilitados deberán establecer, en su caso, contratos de prestación



de servicios que detallarán el ámbito de los servicios contratados por la EF (Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares para los que se solicita prestación).

Por otra parte, toda empresa ferroviaria, en posesión de la correspondiente Licencia y con Certificado de Seguridad según línea, deberá firmar un acuerdo con Adif para poder obtener suminis-

tro de energía eléctrica de tracción y/o suministro de combustible.

La cuantía de las Tarifas por prestación de servicios de Adif repercutibles a las EEFF y demás Candidatos Habilitados se determinarán de manera general, según se indica en el Capítulo 6 de esta DR. No obstante, el Convenio podrá fijar cualquier circunstancia específica acordada con Adif, si hubiese lugar a la misma.

## 2.4 Normativa de Circulación

Adif dispone de un conjunto de normas y disposiciones fundamentales necesarias para la circulación de los trenes y maniobras, de forma segura y eficiente. Las personas relacionadas con la circulación están obligadas a conocerlas, en la parte que les afecte, para poder aplicarlas en el ejercicio de sus funciones. Las más importantes son:

- Reglamento General de Circulación, de RENFE.
- Normas Específicas de Circulación (NEC) aplicables a la línea de Alta Velocidad Madrid - Córdoba - Sevilla.
- Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO) de la línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa, Versión 2.

Hasta tanto no se apruebe un nuevo Reglamento General de Circulación, serán de aplicación las normas de desarrollo de la LSF en materia de

seguridad en el tráfico ferroviario y, en cumplimiento de la disposición transitoria primera del RSF, serán de aplicación en dicha materia las disposiciones anteriormente enumeradas.

Están disponibles los textos íntegros de estas normas en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la web de Adif, [www.adif.es](http://www.adif.es).

## 2.5 Transportes Excepcionales

Un transporte se considera excepcional cuando presenta dificultades especiales para su realización debido a sus dimensiones, peso y/o acondicionamiento, que requieren unas condiciones particulares de circulación. El procedimiento que regula la tramitación de estos transportes está regulado en la Instrucción General, IG 02, de 24 de julio de 2009. (Ver Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, y el Apartado 4.7.1. y Anexo F de este

documento). Para más información, consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación (Directorio de Adif capítulo 1.8).

La Comisión de Prescripciones de Cargamento y Transportes Excepcionales, integrada por diferentes operadores ferroviarios y por Adif, en adelante CPCTE, es la encargada de gestionar y tramitar las autorizaciones de los transportes excepcionales.

## 2.6 Mercancías Peligrosas

Se definen como las materias u objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) y demás normativa específica reguladora de dicho transporte, como la IG 43. Consultar el Apartado

4.7.2 de este documento y Anexo F. Sólo podrán realizar este tipo de transporte las EEFF que así lo tengan expresamente autorizado en su Licencia.

Para obtener información adicional, consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación, (Directorio de Adif capítulo 1.8).



## 2.7 Requisitos Técnicos del Material

Los criterios de homologación y autorización del material rodante, así como los del mantenimiento del propio material, vienen descritos en el RSF y en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.

Desde febrero de 2010 están en vigor las Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH) de Material Rodante Ferroviario, ver Anexo F.

La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento emite la Autorización de Puesta en Servicio (Homologación) del vehículo que se trate, una vez informado por el Organismo Certificador. **Adif**, a solicitud del fabricante del vehículo o de su titular, emite, a través la Dirección de Seguridad en la Circulación, la Autorización de Circulación (Ver Art. 12 y 13 Orden FOM/233/2006).

### 2.7.1 Inspección sobre el Material Rodante

Toda posible infracción detectada, por incumplimiento de las normas, dará lugar a la iniciación del correspondiente expediente sancionador conforme a lo establecido en la LSF. Asimismo, **Adif**, a la vista de una circunstancia grave que comprometa la seguridad del transporte, podrá decidir la paralización de los servicios o actividades ferroviarias, de conformidad a lo que establece el Art. 86 de la LSF y el Art. 19 de la Orden FOM/233/2006.

La EF vendrá obligada a dar todas las facilidades a los Servicios de Inspección del Ministerio de Fomento y de **Adif**, no teniendo derecho la EF a reclamación por retrasos o daños económicos en caso de inhabilitación del personal, material o sistemas, incluso con carácter preventivo. No obstante, se procurará que las inspecciones originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EEFF y demás Candidatos Habilitados.



## 2.8 Requisitos del Personal Ferroviario

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

### 2.8.1 Habilitación y Formación

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

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

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

### 2.8.2 Idioma

Todas las comunicaciones en materia de Seguridad en la Circulación en el ámbito de la Red gestionada por Adif se efectuarán en castellano. En este sentido y de conformidad con lo previsto en las Directivas de la Unión Europea, así como en las Normas de Circulación (Reglamento General de Circulación, RGC, Art. 134), en las comunicaciones relacionadas con la Seguridad en la Circulación, el personal ferroviario que haya de relacionarse con Adif deberá entender perfectamente el castellano y utilizará este idioma con corrección para comunicarse.

### 2.8.3 Inspección de Adif sobre el Personal

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

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



## Condiciones de Acceso



# Capítulo 3

## Descripción de la Red

## 3.1 Introducción

En este capítulo se describen las características principales de la REFIG,

disponible para la solicitud de Adjudicación de Capacidad.

## 3.2 Ámbito de la Red Gestionada por Adif

La Red gestionada por **Adif** consta, básicamente, de las líneas que hasta la fecha de entrada en vigor de la LSF fueron administradas por la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y por el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), tanto en explotación como en construcción.

Conforme establece la disposición adicional novena de la LSF, las líneas de ferrocarril que no se hallen efectivamente cerradas al tráfico como consecuencia del acuerdo del Consejo de Ministros, de 30 de septiembre de 1984, forman parte integrante de la REFIG. La titularidad de las referidas líneas corresponde al Estado y su administración a **Adif**. Resulta de aplicación a tales líneas el régimen económico-financiero previsto en los artículos 22.2 de la LSF y 4.1 del Estatuto de **Adif**. El mencionado régimen económico-financiero es compatible con la celebración de convenios de colaboración con otras Administraciones Públicas en el pleno respeto a las competencias propias de cada interviniente.

La Red gestionada por **Adif** está compuesta de líneas principalmente de

tráfico mixto (Mercancías y Viajeros). Consta de líneas de tres anchos de vía diferentes:

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

Algunas líneas cuentan con tramos dotados de doble ancho (Ibérico y UIC), en estas secciones de línea se encuentran instalados tres carriles.

Las principales líneas de la Red gestionada por **Adif** cuentan con doble vía. En diversos accesos a grandes ciudades cuentan con varios haces de vías. Existe un sistema de información denominado CIRTRA (Circulaciones por Tramos), que recoge de forma sistemática las características de la Red administrada por **Adif**.

El total de la Red gestionada por **Adif** es de 13.853 Km., que se clasifican en aplicación de la LSF y del RSF en:

- Líneas Ferroviarias de Alta Velocidad 2.763 Km. (ancho UIC más ancho mixto son 2.212 Km. y de ancho ibérico son 551 Km.). España cuenta con el corredor de Alta Velocidad más largo del mundo, trayecto Barcelona - Málaga con 1.121 Km.
- Líneas Ferroviarias Convencionales 11.090 Km. (incluidos 18 Km. de ancho métrico y excluidos los 551 Km. de Alta Velocidad de ancho ibérico).

En los Mapas incluidos en el Anexo H se incluyen informaciones relativas a identificación y situación de las principales estaciones y nudos ferroviarios de la Red gestionada por **Adif**, así como las distancias kilométricas entre aquéllos, con detalle de los diferentes tipos de vía (de vía única y doble vía y electrificada o sin electrificar).

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

Existe un documento complementario a la DR denominado Manual de Capacidades que se encuentra a disposición de las EFFF y los Candidatos para su consulta, remitiéndose el mismo por la Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección de Gestión de Red e Innovación, a todos aquellos que realizan tráfico. En dicho documento se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la Red.

Los Sistemas de Gestión de Infraestructura y Tráfico Ferroviario de **Adif**

están certificados según normas ISO de Calidad (9001:2008) y Medio Ambiente (14001:2004) y estándar OHSAS (18001:2007) de Seguridad y Salud en el Trabajo. El Sistema de Gestión de Tráfico Ferroviario además, ostenta el sello de excelencia EFQM 500+ y el certificado de Gestión Ética y Socialmente Responsable según la norma SG21 de FORÉTICA.

### 3.2.1. Límites Geográficos

Ver Mapas, Anexo H.

### 3.2.2. Conexiones con otras Redes

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

El 19 de Diciembre de 2010 se inauguró la línea de Alta Velocidad de Figueres-Vilafant / Le Soler - Perpignan, una nueva conexión para el tráfico de mercancías y viajeros en ancho UIC a la red ferroviaria Francesa (RFF) a través del Gestor de Infraestructura TP Ferro.

### 3.2.3. Información Adicional sobre la Red

La integración del transporte por ferrocarril en Europa exige una compa-

tibilidad técnica de la infraestructura, del material rodante y de la señalización, así como una compatibilidad de procedimientos operacionales y legales en toda la red ferroviaria europea para lograr el objetivo de la interope-

rabilidad del sistema ferroviario. En España existen actualmente 1.550 Km. de líneas que operan con ERTMS, situándose como líder europeo en líneas equipadas con este sistema.

## 3.3 Descripción de la Red Gestionada por Adif

### 3.3.1. Identificación Geográfica

#### 3.3.1.1. Tipología de Vías

La Red gestionada por Adif está compuesta fundamentalmente por:

- Vía única no electrificada.
- Vía única electrificada.
- Vía doble no electrificada.
- Vía doble electrificada.

Ver Mapa 7, Anexo H.

#### 3.3.1.2. Ancho de Vías

En el Mapa 12 del Anexo H, se representan los tipos de vía existentes en la Red gestionada por Adif, descritos en el apartado 3.2.

#### 3.3.1.3. Estaciones de Viajeros e Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías

Ver Apartados 3.6 y 3.7 y consultar los Mapas 1 y 2, Anexo H.

### 3.3.2. Prestaciones de la Red

#### 3.3.2.1. Gálibo

##### Gálibo Nacional. Acondicionamiento de la Carga

La Instrucción Técnica sobre Gálibo de la Red (Edición de 1985) recoge las características del gálibo aplicable en la Red gestionada por Adif.

La Instrucción General, IG 66, Normativa de Cargamento, fija las normas que han de cumplir las EEFF para el acondicionamiento de los cargamentos dentro de las dimensiones del gálibo.



En la Figura “Cuadro de Gálibos” se incluyen los esquemas gráficos de los dos principales gálibos aplicables en la Red gestionada por Adif.

### Gálibo de Transporte Combinado

La circulación de trenes dedicados al transporte de Cajas Móviles, Semirremolques y Contenedores, en función de sus dimensiones y el tipo de vagón empleado, está regulada por la Consigna Serie C núm. 47, de fecha 5 de mayo de 2006, junto a los Anexos 1, 2 y 3 de la misma.

### Gálibo de Transportes Excepcionales

La Instrucción General 66 de Normativa de Cargamento, recoge en el apartado “Transportes Excepcionales”, las especificaciones aplicables para estos tipos de transportes.

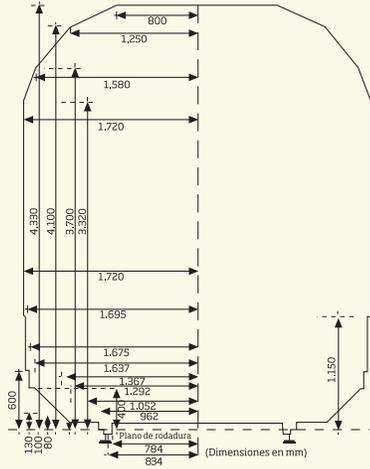
En particular, las dimensiones del cargamento y las condiciones de la infraestructura que generan la consideración de un tráfico bajo este epígrafe, se recogen en la Instrucción

General, IG 02, del 24 de julio de 2009 o, en su defecto, la que esté vigente. Para la circulación de trenes con gálibo superior al admitido, la EF interesada presentará una descripción detallada del material y de la mercancía y solicitará un estudio específico del itinerario deseado a la Dirección de Seguridad en la Circulación de Adif (ver Directorio de Adif, Apartado 1.8).

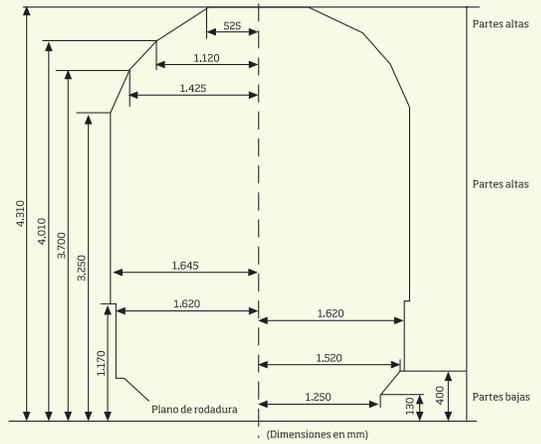


### Cuadro de Gálibos

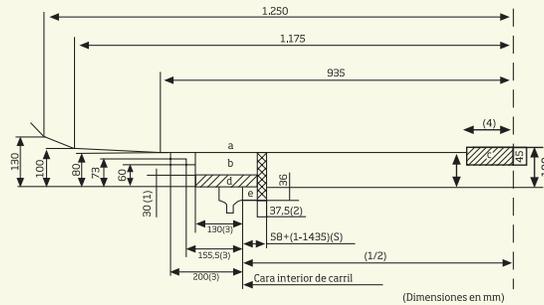
Gálibo Ancho Ibérico (1.668 mm)



Gálibo Ancho UIC (1.435 mm)



Gálibo Ancho UIC (1.435 mm)



### 3.3.2.2. Límite de Carga Carga por Eje y Carga Lineal

Las líneas de Adif se hallan clasificadas en nueve categorías, cuyas características definitorias se recogen en el siguiente cuadro, en función de la carga admitida por eje y por metro lineal.

En la actualidad la mayoría de las líneas de la Red gestionada por Adif son de Categoría D4. Existen, no obstante, algunas restricciones puntuales que afectan a determinados puntos y líneas, que se pueden consultar en el Manual de Circulación.

#### Carga Máxima Remolcable

El "Cuadro de Cargas Máximas" es el documento oficial que establece las cargas remolcables, por cada locomotora, en las distintas líneas de la Red. Se encuentra a disposición de las EEFF y otros Candidatos en la Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad, de la Dirección de Gestión de Red e Innovación.

De manera general, la determinación de la carga máxima se realiza sobre la base de considerar dos parámetros:

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

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

La aplicación de la carga máxima a los trenes puede dar lugar, especialmente en caso de locomotoras diesel, a velocidades de circulación bajas, las cuales pueden resultar incompatibles con la explotación, o con un aprovechamiento razonable de la capacidad de vía. Por este motivo, independientemente de la carga máxima establecida, Adif puede poner condicionantes o rechazar las solicitudes que den lugar a ve-

Tipo de Línea	Masa Máxima	
	Por Eje	Por Metro
A	16,0 t	5,0 t
B1	18,0 t	5,0 t
B2	18,0 t	6,4 t
C2	20,0 t	6,4 t
C3	20,0 t	7,2 t
C4	20,0 t	8,0 t
D2	22,5 t	6,4 t
D3	22,5 t	7,2 t
D4	22,5 t	8,0 t

locidades inadecuadas debido a la carga propuesta por el Candidato en una determinada solicitud de Capacidad.

### 3.3.2.3. Rampas Características

En el Mapa 5 del Anexo H se representan las rampas características de los tramos más importantes de la Red en ambos sentidos de circulación.

### 3.3.2.4. Velocidades Máximas Tipos del Material Rodante

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

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

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

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

### Cuadro de Velocidades Máximas

El "Cuadro de Velocidades Máximas e Informaciones Permanentes" es el

documento oficial que recoge las velocidades máximas autorizadas en cada línea. Las líneas de la Red de Alta Velocidad permiten velocidades de 300 km/h o superiores. Las principales líneas de la Red Convencional de ancho ibérico admiten, en general, velocidades entre 160 y 220 km/h.

Se incluye en el Mapa 6 del Anexo H un resumen del régimen de velocidades máximas de cada trayecto.

### 3.3.2.5. Longitud Máxima de los Trenes

La longitud de las vías de las estaciones así como otros condicionantes de explotación, sirven de base para la determinación de la longitud máxima de los trenes en las distintas líneas. Se incluyen los Mapas 8 y 9, Anexo H, con la longitud máxima de los trenes admitidos en cada línea, diferenciado para los tráficos de viajeros y de mercancías.

En el marco del Plan de Impulso y Dinamización del Transporte de Mercancías por Ferrocarril, Adif promueve medidas de gestión que posibiliten y satisfagan la demanda de aumento de longitudes de los trenes por parte de las EEFF. En el Mapa 9 del Anexo H, se refleja el esfuerzo realizado para conseguir una mayor productividad de los tráficos, mediante un incremento



en la longitud básica y longitud especial para los trenes de mercancías en un 74% de las líneas.

Desde el 19 de diciembre 2010 en el trayecto Barcelona - Frontera Francesa se dispone de vías de apartado de 750 metros de longitud, ver anexo D.

Para circular con la longitud especial, es necesario solicitar autorización expresa a la Dirección de Planificación y Gestión de Capacidades de la Dirección de Gestión de Red e Innovación para los trenes Regulares u Ocasionales y al Centro de Gestión de Red H24 para los trenes inmediatos.

### 3.3.2.6. Suministro de Energía Eléctrica

La Red gestionada por Adif cuenta con más de 8.000 Km. de líneas electrificadas, empleándose dos tipos distintos de tensión:

- **Corriente Continua**

Se utiliza, en general, una tensión nominal de 3.000 V en la Red Convencional y 1.500 V, excepcionalmente, en Ancho Métrico.

- **Corriente Alterna**

La catenaria suministra una tensión de 25.000 V a 50 Hz, circunscribién-

dose su uso normalmente a las líneas de la Red de Alta Velocidad.

La potencia eléctrica está limitada a la disponible en función de la potencia suministrada por la red de subestaciones. Se incluye en el Mapa 7, Anexo H, los tramos electrificados de la Red gestionada por Adif, así como el tipo de electrificación disponible en los mismos.

### 3.3.3. Sistemas de Seguridad, Control del Tráfico y Comunicaciones

#### 3.3.3.1. Sistemas de Seguridad:

##### A. Sistemas de Señalización

La Red gestionada por Adif cuenta con sistemas de señalización y bloqueo de diversas tecnologías, siendo la tendencia el uso de enclavamientos electrónicos con telemando centralizado (CTC) en los Puestos de Mando y en los Centros de Regulación y Control.

##### A.1. Enclavamiento

El enclavamiento es un conjunto de elementos físicos y lógicos que, en el ámbito geográfico de una estación o dependencia de circulación, efectúa automáticamente las órdenes, supervisión



y comprobaciones de las maniobras, inmovilizaciones, liberaciones y demás acciones imprescindibles para el correcto funcionamiento de la totalidad de los elementos de señalización ferroviaria dispuestos bajo su control, así como de los sistemas auxiliares que en cada caso hayan de considerarse, en cumplimiento de la funcionalidad establecida en el correspondiente Programa de Explotación.

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

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

- Enclavamientos electrónicos (ENCE), basados en microprocesadores.
- Enclavamientos eléctricos, que utilizan lógica de relés, y que según la arquitectura empleada recibe diferentes denominaciones: módulos geográficos, cableado libre, etc.
- Enclavamientos mecánicos, cuyas autorizaciones se basan en la relación de llaves y levas, siendo la transmi-

sión de la posición de agujas y señales generalmente mecánica.

## A.2. Detección del Tren

### • Circuitos de Vía (CDV)

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

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

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

### • Contadores de Ejes (CE)

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



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

### A.3. Bloqueos

- **Bloqueo de Control Automático (BCA)**

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

- **Bloqueo de Señalización Lateral (BSL)**

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

- **Bloqueo de Liberación Automática (BLA)**

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

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

- **Bloqueo Automático (BA)**

Cuenta, en general, con cantones intermedios entre estaciones, los

cuales quedan protegidas de manera automática por las señales. En función de las condiciones de señalización y de vía, se distinguen el Bloqueo Automático de Vía Única (BAU), el Bloqueo Automático de Vía Doble (BAD), y el Bloqueo Automático Banalizado (BAB).

- **Control de Circulación por Radio (CCR)**

Este sistema de bloqueo es utilizado en líneas de débil tráfico, la circulación se asegura por medio del conocimiento permanente del Jefe del CCR de la situación de los trenes en las secciones, de la autorización dada a los maquinistas y el aviso de llegada de los trenes. Se utilizan comunicaciones cerradas por radio.

- **Bloqueo Eléctrico Manual (BEM)**

El bloqueo de vía es realizado por los Jefes de Circulación mediante un dispositivo eléctrico.

- **Bloqueo Telefónico (BT)**

El bloqueo de los cantones entre dos estaciones abiertas se asegura mediante transmisión de telefonemas entre los Jefes de Circulación.

Se incluyen en el Mapa 10, Anexo H, los bloqueos existentes en cada línea.

### B. Sistemas Automáticos de Protección del Tren, ATP

La circulación de trenes por determinadas líneas podrá exigir que los vehículos motores tengan que estar equipados con alguno de los siguientes sistemas ATP, lo cual se indicará en el Manual de Capacidades. El ASFA está instalado en todas las líneas principales de la REFIG, pudiendo ser obligatorio que el material rodante que circula por la red esté dotado del mismo y lo lleve en servicio. Además,

es preceptivo para la circulación de trenes en régimen de agente único.

Se detallan en el Mapa 11 del Anexo H las líneas que están dotadas con estos sistemas.

- **ERTMS**

Sistema de control, señalización y conducción asistida que cumple con el estándar europeo de interoperabilidad. Actualmente combina dos subsistemas: el ETCS (Sistema Europeo de Control del Tráfico centrado en la señalización y protección del tren), y GSM-R (Sistema Global para Comunicaciones Móviles en Ferrocarriles encargado de las comunicaciones).

- **LZB**

Sistema de control, señalización y conducción asistida que supervisa continuamente la velocidad del tren y gobierna su marcha por medio de la señalización en la cabina.

- **EBICAB**

Esta familia de sistemas de protección se basa en la información puntual que proporcionan unas balizas instaladas en la vía para realizar una supervisión continua de la velocidad.

- **ASFA, Anuncio de Señales y Frenado Automático.**

Este sistema anuncia en cabina la indicación de las señales por medio de

balizas, estableciendo controles de velocidad en función de dichas indicaciones. Este sistema en su desarrollo más moderno se denomina ASFA Digital.

### 3.3.3.2. Sistemas de Control del Tráfico

- **Da Vinci**

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

- **CTC, Control de Tráfico Centralizado**

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

- **PCE, Puesto Central de ERTMS**

Sistema que centraliza en un puesto central de mando las instalaciones de control de tráfico con ERTMS.

- **PRO, Puesto Regional de Operaciones**

Sistema que en ERTMS permite el control de los enclavamientos en modo remoto y descentralizado.

- **PLO, Puesto Local de Operación**

Sistema que en ERTMS permite el control de los enclavamientos en modo local. Cada enclavamiento principal dispone de un PLO.



Estos sistemas facilitan la indicación de la velocidad máxima autorizada en la cabina de los trenes equipados convenientemente de manera alternativa a la señalización convencional, por lo que algunos trenes pueden circular al amparo de sistemas de señalización en cabina y otros con los bloqueos convencionales.

### 3.3.3.3. Sistemas de Comunicaciones

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

#### Comunicaciones Móviles

- **GSM-R, (Voz y Datos).**

Es un desarrollo de la tecnología GSM, específico para comunicación

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

- **Tren-Tierra**

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

## 3.4 Restricciones de Tráfico

### 3.4.1. Líneas Especializadas

Existen ciertas líneas especializadas para tráficos de viajeros en las cuales la circulación está restringida para algún tipo de tráfico, o bien tal restricción únicamente tendrá efectos en la asignación prioritaria de capacidades para ese tráfico determinado o en la regulación de la circulación de trenes. La relación completa de líneas especializadas podrá ser consultada en el Manual de Capacidades, que se encuentra a

disposición de las EFFF y los Candidatos para su consulta, remitiéndose el mismo por la Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección de Gestión de Red e Innovación a todos aquellos que realizan tráfico.

### 3.4.2. Normativa Medioambiental

Las EFFF están obligadas a cumplir la normativa medioambiental vigente en el Estado español, que le sea de aplicación, especialmente en materia de

control de incendios, contaminación acústica, emisiones de humos, etc. En caso de incumplimiento medioambiental Adif podrá adoptar medidas oportunas de circulación y de estacionamiento de los trenes.

### 3.4.3. Transporte de Mercancías Peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas en la Red gestionada por Adif se rige por las prescripciones del Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, RID, el RD 412/2001, de 20 de abril, y las prescripciones de la Instrucción General vigente, IG 43.

Las principales restricciones de tráfico contempladas son las siguientes:

- Prohibición de circular por líneas que discurran por poblaciones cuando existan alternativas de circunvalación a las mismas.
- No se podrán planificar, en general, estacionamientos en estaciones de núcleos habitados.
- No se podrán programar, en general, paradas en túneles de más de 100 metros de longitud.

En caso de anomalía, Adif podrá adoptar las medidas oportunas de circulación o de estacionamiento de los trenes.

## 3.5 Disponibilidad de la Infraestructura

Pese a que la tendencia generalizada es que las principales líneas de la Red gestionadas por Adif se encuentren telemandadas mediante CTC, aún existen algunos tramos que no se mantienen abiertos al tráfico durante todo el día.

Los periodos efectivos de apertura y cierre de las estaciones podrán con-

sultarse en las Consignas B publicadas mensualmente por cada una de las Direcciones de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif, o en el denominado Documento de Tren en los casos en que se determine su aplicación.



## 3.6 Estaciones de Viajeros

La titularidad y gestión de las 1.568 estaciones existentes en la REFIG corresponden a **Adif**, el cual podrá decidir la modalidad de gestión de las mismas.

### 3.6.1. Grandes Estaciones

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

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

- Un dimensionamiento adecuado de los espacios y sus equipamientos.
  - Un funcionamiento correcto de las instalaciones (limpieza, mantenimiento, conservación, climatización, etc.)
  - La creación de entornos seguros.
  - Una oferta comercial adaptada a las necesidades de los clientes y la ciudad.
  - La información relacionada con la estación y los servicios propios de la misma, en castellano y en su caso, en las lenguas cooficiales de las respectivas Comunidades Autónomas.
- Se ofrece un modelo de comercialización de estaciones a los clientes y a las ciudades mediante una oferta comercial diversa y atractiva, bajo las marcas "Vialia" y "Las Tiendas de la Estación".
- El compromiso de **Adif** con la sostenibilidad y la mejora de la calidad de los servicios se refleja en la adaptación de los procesos de gestión a normas internacionales de certificación. La Dirección de Estaciones de Viajeros, que gestiona las 99 principales estaciones de la Red, está certificada globalmente conforme a las Normas



UNE-EN ISO 9001:2008 de Gestión de la Calidad, las Normas, OHSAS 18001:2007 de Seguridad y Salud en el Trabajo y la Norma UNE-EN ISO 14001:2004 de Gestión Medioambiental y ha obtenido la Bandera AENOR de Gestión Ambiental, que constituye un reconocimiento al compromiso de la entidad con el Medio Ambiente. Además, individualmente, se hallan certificadas 25 de las estaciones conforme a la Norma UNE-EN ISO 14001:2004 de Gestión Medioambiental.

Una relación de Estaciones clasificadas por categorías se encuentra en la TABLA 4 "Clasificación de Estaciones" conforme a lo publicado en la Orden FOM/3236/2010, de 13 de diciembre, que actualiza la Orden FOM 898/2005, de 8 de abril, incluida en el Apartado 6.2.6 de este documento. Asimismo, se incluyen las Estaciones de Viajeros principales de la REFIG, en el Mapa 1, Anexo H. Para más información consultar [www.adif.es](http://www.adif.es).

### 3.6.2. Estaciones de Cercanías

Las estaciones de Cercanías cumplen un papel de servicio público en los grandes núcleos urbanos y áreas de influencia, representando una alternativa sostenible de transporte

público, eficiente y con una oferta atractiva para la resolución de la movilidad en dicho ámbito. Se trata de ofrecer un servicio público con criterios de calidad, eficiencia, innovación, orientación al cliente, seguridad y sostenibilidad, compatibilizando los criterios empresariales con los de interés público estatal y territoriales.

Los núcleos de Cercanías donde se presta servicio son: Asturias, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Madrid, Málaga, Murcia/Alicante, San Sebastián, Santander, Sevilla, Valencia y Zaragoza. Durante el año 2009 se transportaron más de 411 millones de viajeros (Fuente: Instituto Nacional de Estadística, INE), lo que representa una importante contribución a la sostenibilidad de la movilidad urbana y a la mejora medioambiental, al reducir el uso del transporte privado.

### 3.6.3. Otras Estaciones

Son aquellas estaciones de tamaño medio o pequeño, situadas en poblaciones que no son capitales de provincia y que cuentan con parada comercial de viajeros.

Adif está llevando a cabo un Plan de Modernización de estas estaciones



para mejorar la accesibilidad y confort de las instalaciones, así como los servicios al cliente. Dicho plan se concreta en los siguientes aspectos principales:

- Mejorar la dotación de equipamiento y mobiliario, con la extensión de los servicios telemáticos y multimedia de información al viajero.
- Renovar los espacios de la estación, implantando una nueva señalización, en línea con el nuevo Manual Corporativo de la Marca **Adif** y mejorando los espacios comerciales y de servicios.
- Implantar el Plan de Accesibilidad de **Adif**.

#### 3.6.4. Plan de Accesibilidad de Estaciones de Adif

En línea con el compromiso de **Adif** sobre la accesibilidad universal de las estaciones y los servicios prestados en ellas, el Plan de Accesibilidad de Estaciones contempla su adaptación, de forma que permitan la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, a los servicios ferroviarios. Se prevé conseguir la accesibilidad para el 90% de los viajeros en el año 2012, y de manera progresiva llegar al objetivo del 100%. Por otra parte, en las Grandes Estaciones, se está trabajando, para permitir la accesibilidad de los servicios a las personas con discapacidad auditiva, del habla y visual.

Mientras se alcanza el objetivo de accesibilidad, **Adif**, a través del "Servicio Atendo", en colaboración con Renfe-Operadora, presta asistencia en las estaciones a las personas con discapacidad o movilidad reducida para el acceso a los servicios ferroviarios. La descripción del servicio se recoge en

la "Guía del Servicio Atendo para Viajeros con Discapacidad o Movilidad Reducida" que puede consultarse a través de la página web de **Adif**, [www.adif.es](http://www.adif.es). En enero de 2010 la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), concedió a Atendo el Certificado de Sistema de Gestión de Accesibilidad Universal, conforme a la norma UNE 170001-2.

#### 3.6.5. Servicio Adif Dialoga

Convenio de colaboración entre **Adif** y la Fundación CNSE en colaboración con el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), para facilitar a las personas sordas y con discapacidad auditiva el acceso a la información y la comunicación en igualdad de condiciones. El servicio consta de las siguientes líneas de acción:

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

Las estaciones en las que se ha implantado este servicio son: Barcelona Sants, Ciudad Real, Córdoba, Girona, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Vialia Málaga María Zambraño, Oviedo, Sevilla Santa Justa, Valladolid Campo Grande, Cuenca Fernando Zóbel, Albacete Los Llanos, Requena-Utiel y Valencia Joaquín Sorolla.

## 3.7 Instalaciones Técnicas y Logísticas de Mercancías

**Adif** pone a disposición de las EEFF y Candidatos con capacidad asignada una amplia red de instalaciones diseñadas para facilitar el intercambio modal y el transporte de mercancías por ferrocarril.

### Tipos de Instalaciones Logísticas

Basada en la tipología de las instalaciones y teniendo en cuenta su tamaño y ubicación, los recursos dedicados por **Adif** y el tipo de operación que se realiza sobre ellas, se clasifican en:

#### • Instalaciones Técnicas.

Son aquellas instalaciones ferroviarias dedicadas a la realización de operaciones sobre el material ferroviario relacionadas con su estacionamiento y su formación para puesta en circulación.

Están conformadas por las vías e instalaciones de señalización, de seguridad y de electrificación que, gestionadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, contribuyen a garantizar la eficacia global del sistema ferroviario.

#### • Instalaciones Logísticas.

Son aquellas terminales de carga dedicadas a prestar exclusivamente servicios logísticos relacionados con la manipulación y almacenaje de mercancía, aportando valor añadido a la cadena de transporte.

Dichas instalaciones están conformadas, al menos, por la infraestructura ferroviaria necesaria para el intercambio modal de transporte y los espacios

disponibles para la carga/descarga de la mercancía. Asimismo, podrán comprender otras instalaciones como naves de almacenamiento, viales, edificios de oficinas, etc.

#### • Centros Logísticos

Podrán ser calificadas como centros logísticos aquellas instalaciones en función de su ubicación estratégica en los principales corredores ferroviarios, su dimensión y los recursos dedicados a las mismas.

#### Situación, Características y Servicios

Aquellas instalaciones y centros logísticos que **Adif** se reserve para la prestación de servicios complementarios y, en su caso, auxiliares, constituirán la Red de Instalaciones Logísticas Principales, y su ubicación se encuentra recogida en el Mapa 2, Anexo H. Las longitudes máximas de los trenes que pueden circular se encuentran en el Mapa 9 del Anexo H.

La página web de **Adif**, incluye los Servicios Adicionales y Complementarios que se prestan en cada instalación, así como el régimen de prestación y su horario de prestación que en determinadas instalaciones y servicios alcanza las 24 horas durante los 365 días del año.

De igual forma, **Adif** puede prestar servicios en otros horarios diferentes a los recogidos en [www.adif.es](http://www.adif.es). En este caso, la prestación de dichos servicios se establecerá con acuerdo previo entre las partes, en base a las condiciones específicas de la presta-

ción, operaciones asociadas, duración, frecuencia, precio o cualquier otra circunstancia que podrá ser plasmada en un acuerdo concreto y definido.

Con el objetivo de fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril, **Adif** ha establecido un procedimiento de asignación de espacios y uso de instalaciones y medios a las EEFF y Candidatos titulares de material rodante para la autoprestación de servicios complementarios y/o auxiliares (excepto suministro de combustible).

La puesta en marcha de esta medida permite dinamizar la realización de los servicios complementarios y auxiliares, al ser realizados directamente por las EEFF y Candidatos titulares de material rodante, conforme al contrato establecido con **Adif**.

Actualmente 55 Instalaciones Logísticas disponen de este modelo de gestión, las cuales se relacionan en el apartado 3.7.2 y se encuentran disponibles en la página web de **Adif**.

### Certificación

AENOR garantiza que las instalaciones logísticas certificadas se ajustan a

la legislación medioambiental vigente en todos los aspectos medioambientales sobre ruidos, vertidos, atmósfera, suelos y residuos. La Dirección de Servicios Logísticos de **Adif** dispone de la Certificación Medioambiental, conforme a la Norma UNE-EN ISO 14001:2004, en las 21 instalaciones siguientes:

A Coruña San Diego, Barcelona Morrot, Bilbao Mercancías, Constantí, Grisén, Irún Mercancías, Júndiz, Los Prados Mercancías, Lugo Mercancías, Madrid-Abroñigal, Mérida Mercancías, Murcia Mercancías, Muriedas, Noaín, Portbou Mercancías, San Roque-La Línea Mercancías, Sevilla La Negrilla, Silla Mercancías, Valencia Fuente San Luis, Villafría y Zaragoza Plaza.

Asimismo, la Dirección de Servicios Logísticos de **Adif** ha mantenido en 2010 la Certificación de Calidad, conforme a la Norma UNE-EN ISO 9001:2000 de 50 de sus instalaciones logísticas principales, consiguiendo durante este año la certificación de sus procesos de Prevención de Riesgos laborales, en 91 de sus instalaciones de acuerdo a la Norma OHSAS 18001:2007.



### 3.7.1 Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías

A Coruña San Diego	Granollers Mercancías	Portbou Mercancías
A Susana	Grisén	Puerto de Santa María Mercancías
Alacant Benalúa	Huelva Mercancías	Sagunto Mercancías
Albacete Mercancías	Irún Mercancías	Salamanca
Alcázar de San Juan Mercancías	Júndiz	Samper
Algeciras Mercancías	La Llagosta	San Felices
Algodor	León Mercancías	San Roque - La Línea Mercancías
Altsasu	Lezo Rentería	Sestao Urbinaga
As Gándaras	Linares - Baeza Mercancías	Sevilla La Negrilla
Badajoz	Los Prados Mercancías	Sevilla Majarabique Mercancías
Barcelona Can Tunis	Lugo de Llanera	Silla Mercancías
Barcelona Morrot	Lugo Mercancías	Soto de Rey
Bilbao Mercancías	Madrid Abroñigal	Taboadela
Bobadilla	Manresa	Tarragona Mercancías
Brivesca	Martorell Seat	Tejares - Chamberí
Busdongo	Mataporquera	Teruel
Cáceres	Mérida Mercancías	Torrejón Mercancías
Castellbisbal	Miranda de Ebro Mercancías	Torrelavega Mercancías
Complejo Valladolid	Monforte de Lemos Mercancías	Valencia Fuente San Luís
Complejo Villaverde	Montcada - Bifurcaciò	Venta de Baños Mercancías
Constanti	Morata de Jalón	Vicálvaro Mercancías
Córdoba El Higuérón	Murcia Mercancías	Viella
Cosmos	Muriedas	Vigo - Guixar
Escombreras	Noáin	Vilagarcía de Arousa
Féculas - Navarra	Ourense	Villafría Mercancías
Ferrol	Pamplona	Zaragoza Arrabal
Flix	Pasaia	Zaragoza Plaza
Fuentes de Oñoro	Plà de Vilanoveta	Zuera
Granada	Pontevedra	

### 3.7.2 Instalaciones Logísticas de Mercancías en Régimen de Autoprestación

Alhondiguilla-Villaviciosa	La Roda de Albacete	San Vicente de Castellet
Almería	La Roda de Andalucía	Sanchidrián
Alzira	Les Borges del Camp	Selgua
Araia	Los Rosales	Sequero Arrubal
Barco de Valdeorras	Luceni	Sta. Eulalia Campo
Burriana-Alquerías	Llanos de Granja	Tamarite Altorricon
Cabezón de Pisuerga	Magaz	Tardienta
Canfranc	Manzanares	Tembleque
Casetas	María de Huerva	Toral de los Vados
Curtis	Medina del Campo	Valencia de Alcántara
El Carpio de Córdoba	Moncofa	Vallecas
Fuencarral	Mora de Rubielos	Viana
Gandía Mercancías	Navalperal	Vila-Real
Girona	Osorno	Villacañas
Guillarey	Peñarroya Pueblo Nuevo	Villarrobledo
Jerez de los Caballeros	Picón de los Serranos	Zafra
Jerez Mercancías	Ponferrada	Zarzalejo
La Encina	Puerto Escandón	
La Felguera	Robledo de Chavela	



## 3.8 Otras Instalaciones

### 3.8.1. Vías de Formación de Trenes

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección de Servicios Logísticos

Estación de Chamartín, Andén 1.  
Agustín de Foxá s/n. 28036 Madrid

### 3.8.2. Vías de Apartado

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección de Servicios Logísticos

Estación de Chamartín, Andén 1.  
Agustín de Foxá s/n. 28036 Madrid

### 3.8.3. Instalaciones de Mantenimiento de Material Rodante

Adif no ofrece en la actualidad servicios de mantenimiento de material rodante.

### 3.8.4. Instalaciones de Suministro de Combustible

Son aquellas instalaciones dotadas de los medios técnicos adecuados para la dispensación de gasóleo para tracción. Las citadas instalaciones permiten disponer del combustible utilizado para la tracción y realizar la dispensación del mismo a los vehículos ferroviarios con

las pertinentes medidas de seguridad. Existe una red de puntos de suministro de combustible, gestionados directamente por Adif. Se incluye en el Mapa 3 del Anexo H un resumen de los puntos de suministro de gasóleo con que cuenta la Red gestionada por Adif. Para obtener información adicional ver [www.adif.es](http://www.adif.es). o consultar con:

Dirección de Telecomunicaciones y Energía

Avenida de Burgos 8-A, Planta 16.  
Edificio Bronce. 28036 Madrid

### 3.8.5. Instalaciones Auxiliares

Son instalaciones en las que se pueden realizar operaciones en el material rodante, en relación a daños en ruedas, cajas calientes, básculas para pesaje de sobrecarga, control de gálibo de carga, etc. Están orientadas a la seguridad en la circulación y disponen de las tecnologías adecuadas para cumplir su misión. Para obtener más información contactar con:

Dirección de Servicios Logísticos

Estación de Chamartín, Andén 1.  
Agustín de Foxá s/n. 28036 Madrid

### 3.8.6. Instalaciones para Cambio de Ancho de Vía

En la Red gestionada por Adif existen en la actualidad dos anchos de vía interoperables entre sí: Ancho UIC (1.435 mm) y Ancho Ibérico (1.668 mm).

Para facilitar las conexiones internas entre ambos anchos, así como con otras redes europeas, se han desarrollado instalaciones automáticas denominadas Cambiadores de Ancho de Vía. En otras instalaciones tradicionales se permite la transición física de ancho mediante el cambio de ejes o de bogies, o bien el transbordo físico de la mercancía. Igualmente, existen instalaciones de transbordo de contenedores y mercancías en los puntos fronterizos de Irún y de Portbou. Su ubicación se encuentra recogida en el Mapa 12, Anexo H.

#### 3.8.6.1. Cambiadores de Ancho de Vía

Son instalaciones donde se produce el cambio de ancho de vía al paso de los trenes de viajeros de forma automática, a velocidades reducidas. Existen dos sistemas:

- De tecnología TALGO
- De tecnología CAF

Además, algunas de estas instalaciones permiten el cambio de ancho de vía de trenes de ambas tecnologías. La tecnología de cambio de ancho de trenes de rodadura desplazable permite a las circulaciones ferroviarias la transición entre diferentes redes, en un tiempo reducido y sin molestias

para los viajeros, siendo un elemento clave para la extensión progresiva de los beneficios de la alta velocidad.

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red de Alta Velocidad

Calle Titán 4-6, 4ª Planta. 28045 Madrid

En el Mapa 12 del Anexo H, aparecen representadas las instalaciones de cambio de ancho de vía, junto a la información del tipo de ancho de vía de cada línea.

#### 3.8.6.2. Cambiadores de Ejes y Bogies

Son instalaciones de cambio de bogies o de ejes de los vagones (en la actualidad, sólo para tráfico de mercancías) mediante un sistema de levantamiento del vagón y la sustitución de la rodadura por otra del ancho correspondiente. Actualmente, la gestión de las instalaciones de cambio de ejes en las fronteras se localiza en las instalaciones ubicadas en Hendaya y Cerbère (Francia) y viene siendo prestada por la empresa TRANSFESA.



## 3.9 Desarrollo de la Infraestructura

### 3.9.1. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT)

El Ministerio de Fomento, a través del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT), ha establecido las directrices de actuación de la política de infraestructuras y servicios de transporte ferroviario para los próximos años.

El Plan cuenta con un presupuesto de 248.892 millones de euros distribuidos en siete grandes líneas de actuación, transporte por ferrocarril, carretera, aéreo, marítimo, intermodal, urbano e I+D+i. Este Plan se considera como la mayor inversión planificada en infraestructura y transporte de la historia de España.

Las inversiones más importantes se destinan al ferrocarril, que concentra cerca del 50% del total (incluyendo las actuaciones urbanas). Destacan las inversiones de 83.450 millones de euros (33,5% del total) destinadas a la extensión por todo el territorio nacional de una Red de Altas Prestaciones.

Asimismo se destinan 18.000 millones de euros (7,2% del total) al mantenimiento y mejora de la Red Convencional de titularidad del Estado.

Está prevista la actualización del PEIT como una pieza básica del nuevo patrón de crecimiento que impulsa el Gobierno a través del Proyecto de Ley de Economía Sostenible. Las directrices de la citada revisión se enmarcan en la búsqueda de eficiencia, competitividad y sostenibilidad de nuestra economía.

### 3.9.2. Contrato Programa Administración General del Estado – Adif (2007-2010)

La ejecución de las inversiones contempladas en el Contrato-Programa establecido entre la Administración General del Estado y la Entidad Pública Empresarial **Adif** para el periodo 2007-2010, y prorrogado hasta el 30 de junio del 2011, por acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010, se determinan a través de Encomiendas de Gestión, que, a 31 de diciembre de 2010, son las siguientes:



- Encomienda de gestión nº 1. Publicada por Resolución de 27 de junio de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE núm. 191, de 10 de agosto de 2007).

- Encomienda de gestión nº 2. Publicada por Resolución de 16 de octubre de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE núm. 288, de 1 de diciembre de 2007).

- Encomienda de gestión nº 3. Publicada por Resolución de 17 de diciembre de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE núm. 22, de 25 de enero de 2008).

- Encomienda de gestión nº 4. Publicada por Resolución de 2 de diciembre de 2008 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras (BOE núm. 40, de 16 de febrero de 2009).

- Encomienda de gestión nº 5. Publicada por Resolución de 30 de diciembre de 2009 de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras (BOE núm. 73, de 25 de marzo de 2010).

### 3.9.3. Encomiendas de Construcción y Modificaciones en la Red

#### 3.9.3.1. Construcción de Líneas de Alta Velocidad

Las actuaciones de construcción de tramos de líneas de alta velocidad que deciden acometerse están de acuerdo con los criterios de planificación establecidos en el PEIT. Adif ha asumido la redacción, ejecución de los proyectos básicos y de construcción de los siguientes tramos de líneas de Alta Velocidad que, a 31 de diciembre de 2010, Adif tiene encomendados, por Acuerdo del Consejo de Ministros y Resoluciones del Ministerio de Fomento:



## Encomiendas por Acuerdo del Consejo de Ministros

**LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - ZARAGOZA - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA.**  
(Acuerdo de 23 de mayo de 1997).

Se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa, por integrarse éste en el tramo Figueras- Perpignan en virtud del Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y la República Francesa, suscrito con fecha 10 de octubre de 1995 (Acuerdo de 9 de abril de 1999).

Se incluye la construcción de infraestructuras ferroviarias convencionales de ancho ibérico de titularidad estatal, que sean consecuencia de la construcción de LAV Madrid-Barcelona-Frontera Francesa (Acuerdo de 9 de abril de 1999).

**LÍNEA MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID / MEDINA DEL CAMPO, DEL CORREDOR NORTE / NOROESTE.**  
(Acuerdo de 18 de septiembre de 1998).

La administración fue atribuida a Adif el 31 de julio de 1999.

**LÍNEA CÓRDOBA-MÁLAGA**  
(Acuerdo de 31 de julio de 1999).

La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga.

**LÍNEA MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD VALENCIANA - REGIÓN DE MURCIA.**  
(Acuerdo de 17 de septiembre de 1999).

La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante.

**LÍNEA MADRID - TOLEDO**  
(Acuerdo de 3 de agosto de 2001).

La construcción y administración del nuevo acceso de Alta Velocidad a Toledo.

**LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD LEÓN - ASTURIAS, DEL CORREDOR NORTE / NOROESTE.**  
(Acuerdo de 20 de diciembre de 2002).

- Tramo La Robla - Pola de Lena (variante Pajares).

La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, tramo La Robla - Pola de Lena (variante Pajares).

**LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD DEL PAÍS VASCO, DEL CORREDOR NORTE / NOROESTE.**  
(Acuerdo de 20 de diciembre de 2002).

La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad del País Vasco del Corredor Norte/Noroeste.

**LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - CÁCERES / MÉRIDA - BADAJOZ, DEL CORREDOR DE EXTREMADURA.**  
(Acuerdo de 20 de diciembre de 2002).

- Tramo Navalmoral de la Mata - Cáceres.

La construcción y administración del Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres, de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Cáceres / Mérida-Badajoz del corredor de Extremadura.

**LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MURCIA - ALMERÍA, DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO.**  
(Acuerdo de 20 de diciembre de 2002).

- Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia.

La construcción y administración del Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia, de la Línea de Alta Velocidad Murcia-Almería, del Corredor Mediterráneo.

## Encomiendas por Resoluciones del Ministerio de Fomento

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BOBADILLA - GRANADA.

(Resolución de 12 de enero de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación).

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - ASTURIAS.

(Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación).

- Tramo Venta de Baños - León - Asturias (excluida la variante de Pajares).

La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Asturias, tramo Venta de Baños-León- Asturias (excluida la variante de Pajares).

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - PAÍS VASCO / FRONTERA FRANCESA.

(Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación).

- Tramo Valladolid - Burgos - Vitoria.

La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-País Vasco/Frontera Francesa, tramo Valladolid-Burgos-Vitoria.

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - EXTREMADURA / FRONTERA PORTUGUESA.

(Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación).

- Tramo Cáceres - Mérida - Badajoz.

La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa, tramo Cáceres-Mérida-Badajoz.

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD CORREDOR MEDITERRÁNEO.

(Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación).

- Tramo límite de la Región de Murcia - Murcia.

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID GALICIA.

(Acuerdo de 20 de diciembre de 2002)

- Tramo Olmedo - Ourense (Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación).
- Tramo Ourense - Santiago.

### MEJORA DE LA RED FERROVIARIA DE TITULARIDAD DEL ESTADO EN CATALUÑA.

(Resolución de 7 de octubre de 2008, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras).

Encomienda a Adif y SEITT, de la ejecución de las inversiones contempladas en el Convenio 2008.

### 3.9.3.2. Actualización de Activos de la REFIG

Desde la publicación de la anterior edición de la DR, las novedades más

importantes en la modernización de la Red gestionada por Adif han sido las siguientes:

#### Nuevos Tramos puestos en Servicio

Red de Alta Velocidad de Ancho UIC.

Se han puesto en servicio 511 nuevos kilómetros, que totalizan 2.093,7 Km. de líneas con ancho UIC.

- LÍNEA BIF. TORREJÓN DE VELASCO a VALENCIA, con una longitud de 362,9 Km. de vía doble en su mayoría.
- LÍNEA BIF. ALBACETE a ALBACETE, con una longitud de 73,5 Km. de vía doble en su mayoría.
- LÍNEA BIF. NUDO MOLLET - GIRONA MERCANCIAS Y FIGUERES VILAFANT - ADIF TP FERRO, con una longitud de 75,0 Km. de vía doble.

Red de Ancho Mixto.

- LÍNEA BARNA MORROT a BIF. NUDO MOLLET, con una longitud de 49,2 Km. de vía doble.
- LÍNEA GIRONA MER. a FIGUERES VILAFANT, con una longitud de 47,0 Km., trayecto de vía doble convencional que incorpora el ancho mixto en una sola vía.

#### Tramos Modificados

##### Modificaciones de trazado

Red Convencional de Ancho Ibérico:

LÍNEA DE ZAMORA A LA CORUÑA:

- Nuevas variantes en vía doble entre Río Tourio y Boedo, de 13,4 Km. y entre Uxes y La Coruña de 8 Km., con altas y bajas de diversas dependencias completando así la doble vía entre Santiago de Compostela y La Coruña San Cristóbal.

LÍNEA CERCEDA MEIRAMA A CENTRAL TÉRMICA DE MEIRAMA:

- Modificación del recorrido y acceso a la Central Térmica de Meirama en una longitud de 11,6 Km. de vía única.

LÍNEA VALENCIA-ESTACIÒ DEL NORD A SANT VICENTS DE CALDERS:

- Tramos de Clasificación Valencia Font San Luis a Valencia Pto. Norte y Valencia Pto. Sur, de 3,9 Km. aumentando 1,7 Km. de vía doble y 2,2 Km. de vía única.

LÍNEA MÁLAGA-CENTRO ALAMEDA A FUENGIROLA:

- Modificación recorrido aumentando la longitud en 0,7 Km. y duplicación de vía 4,1 Km.

## Modificaciones en Sistemas de Seguridad en la Circulación y Gestión del Tráfico en la Red Gestionada por Adif:

- El Sistema ERTMS de gestión del tráfico se ha ampliado en 575,3 Km.
- El Sistema ASFA de señalización se ha ampliado en 600,9 Km.
- Los Sistemas de Comunicación y Radiotelefonía se han ampliado en 637,0 Km.
- El sistema de CTC en Red Convencional y de ancho mixto se ha incrementado en 165,0 Km.

### Detalle Red de Alta Velocidad de Ancho UIC:

La totalidad de los tramos puestos en servicio están dotados de ERTMS, ASFA y sistema de comunicación GSM-R:

- LÍNEA BIF. TORREJÓN DE VELASCO a VALENCIA, con una longitud de 362,9 Km.
- LÍNEA BIF. ALBACETE a ALBACETE, con una longitud de 73,5 Km.
- LÍNEA BIF. NUDO MOLLET - GIRONA MERCANCIAS Y FIGUERES VILAFANT - ADIF TP FERRO, con una longitud de 75,0 Km.

### Detalle Red Convencional de Ancho Ibérico:

El Sistema de CTC se ha incrementado globalmente en 165,0 Km. Principales tramos con ampliación del ámbito del CTC:

- LÍNEA MADRID a IRÚN-HENDAYA, tramo Corcos - Venta de Baños, 20,2 Km.
- LÍNEA CASETAS a INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO, tramo Miranda de Ebro - Izarra, 33,9 Km.
- LÍNEA BIF. PLANETARIO a VALENCIA ALCÁNTARA, tramos Mirabel - Monfragüe - Plasencia, 32,8 Km.
- LÍNEA BOBADILLA a ALGECIRAS, tramo Ronda - Gaucín, 48,8 Km.
- LÍNEA BARCELONA a CERBÈRE, tramo Girona - Vilamalla, 36,1 Km. (Red Ancho Mixto)



## Descripción de la Red



# Capítulo 4

## Adjudicación de Capacidades

## 4.1 Introducción

La Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria es el proceso por el cual **Adif** asigna franjas horarias a las EEFF o a cualquiera de los otros Candidatos para que un tren pueda circular entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado. La Adjudicación de Capacidad comporta el derecho de acceso a la infraestructura adjudicada y las correspondientes bifurcaciones y desvíos de la Red gestionada por **Adif** y a recibir el servicio de control de circulación del tren, incluida la señalización.

La Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la DR y al procedimiento de

Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria, determina que la DR debe detallar:

- Los procedimientos y plazos para el reparto de Capacidades.
- Los principios que rigen el procedimiento de coordinación.
- Los procedimientos y criterios utilizados en caso de congestión de las infraestructuras.
- Las restricciones de infraestructura existentes.

## 4.2 Descripción del Proceso de Solicitud de Capacidad

### 4.2.1. Candidatos para Solicitar Capacidad

En los Artículos 31 de la LSF y 47.4 del RSF, se prevé que pueden realizar solicitudes de Capacidad a **Adif** tres tipos de Candidatos:

- Las EEFF con licencia en vigor o las Agrupaciones Empresariales Internacionales debidamente autorizadas.
- Otras Personas Jurídicas, tales como Agentes de Transporte, Cargadores y Operadores de Transporte Combinado que, sin tener consideración de EF, estén interesados en la explotación de un servicio ferroviario y tengan la habilitación correspondiente.

- Las Administraciones Públicas que tengan atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte.

### 4.2.2. Documentación para la Solicitud de Capacidad

Todo Candidato podrá solicitar Capacidad en los términos que estén declarados en el Registro Especial Ferroviario. A tal fin, las solicitudes de Capacidad deberán ir acompañadas de los siguientes datos y documentos:

#### Identificación del Candidato y su Representante

El Candidato que efectúa la solicitud declarará las personas debidamente acreditadas que les represente a tales

efectos, así como el domicilio social al que **Adif** enviará las notificaciones oportunas, y presentará un documento que acredite su inscripción en el Registro Especial Ferroviario.

### Certificación de Seguridad

Cuando se trate de una Empresa Ferroviaria, se presentará una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sea titular (Art. 47 de la LSF y Art. 105 del RSF).

### Garantías por Transporte de Mercancías Peligrosas

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

### Determinación Concreta de la Solicitud de Capacidad

Se declararán los datos de la solicitud en la forma que establece el modelo de formulario que figura en el Anexo C.

**Adif** pondrá a disposición de los Candidatos diversas aplicaciones informá-

ticas como SIPSOR, SIGES o PATHFINDER. Si algún Candidato no dispusiese de conexión informática adecuada, o los sistemas estuviesen fuera de servicio, las solicitudes se dirigirán por correo electrónico a la OSS de **Adif**.

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

### 4.2.3. Tipos de Solicitudes de Surcos

Se establecen diferentes modalidades de surcos en la Red gestionada por **Adif**, según se generan las necesidades de transporte.

#### A. Surcos con Reserva

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



a través de la aplicación informática SIPSOR, mediante los terminales autorizados al efecto, excepto para aquellos Candidatos que no dispongan de la conexión informática oportuna, en cuyo caso podrán remitir los datos en el modelo de solicitud de Capacidad por cualquier otro medio escrito que garantice su recepción y registro y sea dirigido a la Dirección de Planificación y Gestión de la Capacidad, de la Dirección de Gestión de Red e Innovación.

#### A.1 Surcos Regulares (Servitren)

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

#### A.2 Surcos Ocasionales (Trendía)

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

#### B. Surcos sin Reserva

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

Son asignados por el Centro de Gestión de Red H24, cuando el surco afecta a más de una Gerencia de Tráfico de la Dirección de Ingeniería y Operaciones de Red Convencional o Gerencia de Circulación de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad, en caso contrario, por el Puesto de Mando de la Gerencia de Tráfico de la Dirección de Ingeniería y Operaciones Red Convencional o Gerencia de Circulación de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad, afectada.

#### B.1 Surcos Inmediatos

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

Las peticiones se realizarán, en general, a través de la aplicación informática



SIGES, mediante los terminales autorizados al efecto, excepto para aquellos Candidatos que no dispongan de la conexión informática oportuna, en cuyo caso podrán remitir los datos del modelo de solicitud de Capacidad por cualquier otro medio escrito que garantice su recepción y registro y sea dirigido al Centro de Gestión de Red H24, o a la Gerencia de Tráfico de la Dirección de Ingeniería y Operaciones de Red Convencional o la Gerencia de Circulación de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad, de origen del tren, debiendo confirmar telefónicamente la recepción de dicha solicitud.

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

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

### B.2 Surcos Especiales

Estos surcos son asignados con motivo de incidencias o por incumplimiento de las condiciones de transporte programadas por las EEFF o por los Candi-

datos, normalmente a iniciativa de las Gerencias de Tráfico de la Dirección de Ingeniería y Operaciones de Red Convencional o la Gerencia de Circulación de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad.

#### 4.2.4. El Horario de Servicio

El Horario de Servicio integra todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura en un periodo de tiempo preestablecido, comprendido entre el segundo domingo de diciembre y el segundo sábado de diciembre del año siguiente.

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

Para ofrecer a las EEFF y a los Candidatos una agilidad adecuada y dar respuesta a las oportunidades que ofrece el mercado, con unos niveles de calidad aceptables de los surcos, independientemente del momento en que se soliciten los mismos, está prevista la modificación del Horario de Servicio durante la vigencia del mismo. Previamente a la entrada en vigor del



Horario de Servicio, **Adif** podrá programar fechas de ajuste para que los Candidatos puedan introducir modificaciones en su Plan de Transporte. Para el establecimiento del calendario se consultará con los distintos Candidatos.

Dichos ajustes podrán ser de dos clases:

### Ajustes Concertados

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

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

### Ajustes Mensuales

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

### Modificaciones

Las modificaciones que generen los Candidatos mediante sus solicitudes

en los surcos de otros Candidatos deberán de ser acordadas entre ellos mismos, como requisito previo a su implantación, comunicando por escrito al GC los acuerdos alcanzados.

El GC ejercerá, no obstante, su facultad de coordinación, estudiando posibles soluciones técnicas y, eventualmente, mediando entre los Candidatos.

Por causas extraordinarias y justificadas, **Adif** podrá autorizar:

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

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

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

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

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

- Las solicitudes de Adjudicación de Capacidad se sustentarán en una necesidad comercial confirmada y en una viabilidad técnica. En caso contrario, el Candidato canalizará sus consultas a modo de estudio por medio de un correo electrónico al GC.
- Los Candidatos utilizarán preferentemente las herramientas informáticas que **Adif** pone a su disposición (SIPSOR, PATHFINDER). Aquellos que soliciten surcos internacionales podrán asimismo realizar sus peticiones a través de la OSS de **Adif** o de cualquier OSS de la red de ventanillas únicas de RNE.
- Las solicitudes formuladas a través de **Adif** deberán ser presentadas al menos cinco días hábiles antes de la salida de origen del surco.
- El Candidato queda obligado a actualizar los datos de sus solicitudes. Particularmente comunicará, a la mayor brevedad, cualquier supresión de surcos o la renuncia a una petición.
- Para facilitar la labor a los Candidatos que acuerden con **Adif** el uso de SIPSOR, cuando se vaya a iniciar el periodo de peticiones para un nuevo Horario de Servicio, el GC generará automáticamente una solicitud informática en el sistema, a partir de los surcos regulares que estén vigentes en esa fecha. Los Candidatos tendrán obligación de comprobar que se han introducido en el sistema todas las peticiones de surcos para el nuevo periodo Horario y que todos los datos se encuentran de-

bidamente cumplimentados; también deberán anular la petición de los surcos para los que no deseen una nueva adjudicación.

- El GC comunicará en tiempo oportuno en SIPSOR, o por el medio con que fueran solicitados los surcos asignados o las modificaciones realizadas sobre los surcos ya asignados por cuestiones de ajuste técnico de la malla. En el campo de "Observaciones" se indicarán aquellas circunstancias que condicionen la aplicación del surco.
- Los Candidatos tienen la obligación de aceptar las marchas asignadas o rehusarlas, por el medio en que fueran solicitadas, a más tardar cuando finalice el periodo de alegaciones. Pasados los plazos establecidos sin recibir la aceptación por parte del Candidato de un surco asignado, el GC podrá disponer libremente del surco.
- Con las marchas aceptadas se confeccionarán los documentos reglamentarios que correspondan. La publicación de estos documentos reglamentarios no supondrá en ningún caso la vulneración del principio de confidencialidad.
- El Candidato deberá comunicar obligatoriamente al GC, en los plazos establecidos, el anuncio definitivo de estas marchas. El anuncio de trenes consiste en declarar por parte del Candidato, de manera formal los días concretos de circulación de los trenes. Para los surcos ocasionales (Trendía), se procederá a anunciar los mismos en función de las fechas solicitadas, una vez haya sido aceptado el surco.
- Con el anuncio del tren desaparece la confidencialidad del surco y la información se considera pública.

## 4.3 Calendario de Solicitud de Capacidad (Surcos)

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

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

### 4.3.1. Calendario de Reserva de Surcos

#### Surcos Regulares (Servitren)

Adif pone a disposición de los Candidatos una amplia oferta de ajustes con

unos plazos adecuados para dar respuesta a la mayoría de las necesidades de transporte.

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

Los calendarios que figuran a continuación incluyen las fechas límite de forma genérica, para la publicación del calendario anual. En el Anexo A se incluye el calendario de Adjudicación de Capacidad con las fechas concretas para el Horario de Servicio en vigor para el año 2011 y 2012.

Calendario Internacional	
Establecimiento de surcos internacionales de catálogo	15 enero
Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	15 abril
Asignación provisional de Capacidad	15 junio
Comunicación del proyecto de horario de servicio	15 septiembre
Alegaciones	15-30 septiembre
Comunicación definitiva del horario de servicio	2º domingo de octubre
Comunicación del anuncio	30 de octubre
Inicio del horario de servicio	2º domingo de diciembre

## Calendario Nacional

Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	15 junio
Asignación provisional de Capacidad (proyecto Horario de Servicio)	15 septiembre
Alegaciones	15-30 septiembre
Comunicación definitiva del horario de servicio	2º domingo octubre
Comunicación del anuncio	1 noviembre
Inicio del horario de servicio	2º domingo de diciembre

### Ajustes Concertados

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

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

## Ajustes Concertados

Recepción de peticiones de Capacidad	M - 4
Asignación provisional de Capacidad	M - 3
Alegaciones	M - 2
Comunicación del anuncio	M - 1
Ajuste Concertado	M

En el Anexo A figuran las fechas concretas para cada Ajuste Concertado de los años 2011 y 2012.

### Ajustes Mensuales

Se indican a continuación los plazos de aplicación con carácter general.

Siendo D el día del ajuste, las fechas límite serán:

## Ajustes Mensuales

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

En el Anexo A figuran las fechas concretas para cada Ajuste Concertado de los años 2011 y 2012.

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

### Surcos Ocasionales (Trendía)

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

#### Surcos Ocasionales (Trendía)

Plazo máximo de respuesta	5 días hábiles
---------------------------	----------------

Para surcos internacionales, si no hubiese surcos de catálogo disponibles que se ajustasen a la solicitud, se comunicará al Candidato tal circuns-

tancia en este mismo plazo de cinco días hábiles, existiendo un plazo máximo de 30 días para establecer un surco a la medida.

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

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



## 4.4 Adjudicación de Capacidad

### 4.4.1. Uso Diferenciado de la Infraestructura

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

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

El Manual de Capacidades aporta mayor transparencia al proceso de la Adjudicación de Capacidad y representa una simplificación de la realidad de las mallas de trenes ya que, en su diseño definitivo, pueden influir decisivamente aspectos tales como las paradas solicitadas, las características técnicas de los trenes, las cargas solicitadas, etc.

Por tanto, el Manual de Capacidades facilita estas informaciones a efectos únicamente orientativos, quedando el GC facultado para asignar los surcos en función de cada caso, mientras mantenga el espíritu general de los cupos expresados en el Manual de Capacidades.

Aquellas prioridades que pudiesen ser expresadas por el Ministerio de Fomento para un determinado tipo de tráfico serán incluidas asimismo en el Manual de Capacidades.

### 4.4.2 Proceso de Adjudicación de Capacidades

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

El GC procurará por lo tanto atender de la mejor manera posible las solicitudes de los Candidatos en la confección del Horario de Servicio o en sus ajustes, y también cuando se soliciten surcos ocasionales, optimizando los tiempos de viaje y la Capacidad de vía.

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

#### Fases del Proceso de Adjudicación de Capacidades

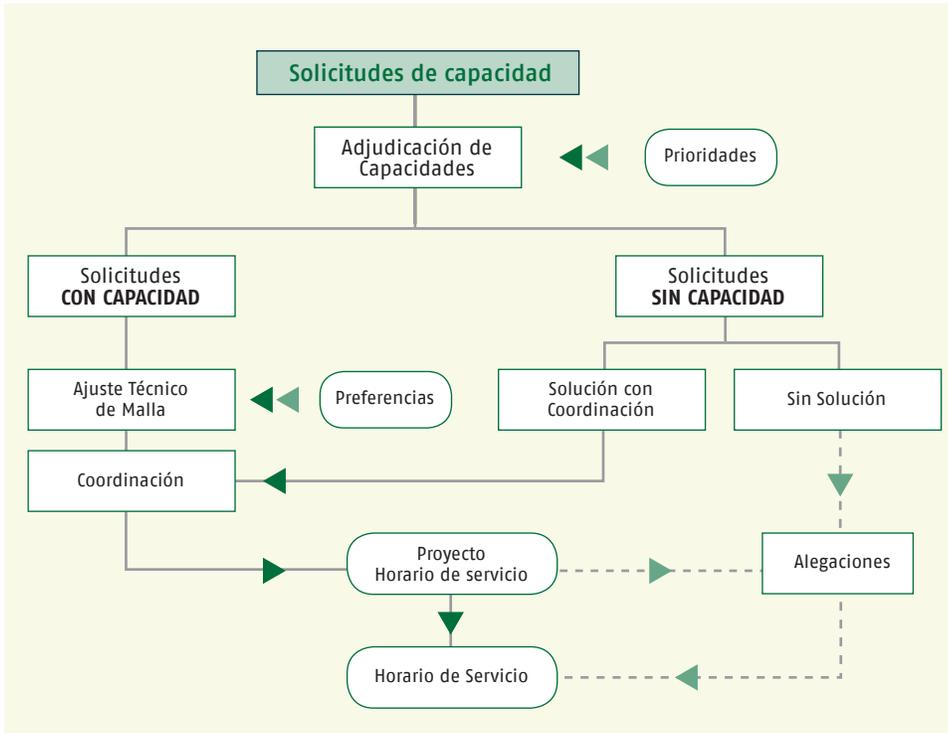
El proceso de Adjudicación de Capacidades se subdivide en las siguientes fases:

## Fases del Proceso de Adjudicación de Capacidades

- I Fase de Adjudicación de Capacidades en las franjas horarias correspondientes.
- II Fase de Ajuste técnico del surco en malla.
- III Fase de Coordinación.
- IV Fase de Alegaciones.

El proceso de Adjudicación de Capacidades para la confección del Horario de Servicio (y de manera similar, sus

ajustes) se desarrollará por lo tanto de acuerdo al siguiente flujograma.



En los ajustes posteriores a la confección del Horario de Servicio la Adjudicación de Capacidades se resolverá preferentemente en función de las Capacidades residuales y mediante la inserción técnica de los surcos en la

malla, procurando no afectar a los surcos ya existentes.

Para los surcos ocasionales, el GC se circunscribirá a las Capacidades disponibles, estableciendo como orden

de prioridad el de recepción de las solicitudes.

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

### I Fase de Adjudicación de Capacidades en las Franjas Horarias Correspondientes

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

Dicho proceso se realizará inicialmente en función de las Capacidades estimadas que se disponen en cada línea, dependiendo de la tipología de tráfico, según figuran en el Manual de Capacidades. Una vez atendidas las demandas según la tipología de tráfico, aquellas solicitudes que no hayan obtenido Capacidad, podrán disponer de las Capacidades residuales de otra tipología de tráfico, siempre y cuando ello sea técnicamente viable.

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

### Criterios de Prioridad en la Adjudicación

Cuando varias solicitudes estén en disposición de obtener una misma franja horaria, especialmente si la línea hubiese sido declarada como congestionada, los criterios de prioridad son, por orden descendente de prioridad, los siguientes: (Art. 11 Orden FOM/897/2005).

- Las prioridades que, en su caso, establezca el Ministerio de Fomento para los distintos tipos de servicio de cada línea.
- Los tipos de servicio que sean prioritarios en las líneas especializadas.
- Aquellos servicios declarados de interés público.
- Los surcos asignados y utilizados de manera efectiva durante la vigencia del Horario de Servicio anterior.
- Aquellas solicitudes supeditadas a la existencia de un acuerdo.
- La mayor frecuencia para la que solicite un surco dentro del Horario de Servicio.
- Eficiencia del sistema.

El GC podrá modular la aplicación estricta de estos criterios de adjudicación



con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los Candidatos que hayan solicitado Capacidad, especialmente en las líneas declaradas como congestionadas.

**Adif** debe velar por un aprovechamiento razonable de la Capacidad de vía. En este sentido, algunos trenes, por sus características técnicas propias, podrían disminuir la Capacidad o dificultar la explotación. Por lo tanto, **Adif** podrá restringir la circulación de determinados trenes en base exclusivamente a criterios técnicos de explotación (falta de determinados equipamientos a bordo, tiempos de marcha inadecuados a las características de las líneas, etc.).

Asimismo, cuando se solicite un surco por parte del Candidato y exista un itinerario alternativo menos congestionado, el GC podrá programar el surco a su iniciativa por la ruta más adecuada, con el fin de propiciar la mayor disponibilidad de Capacidad para los tráficos para los cuales la ruta más saturada sea necesaria técnica y económicamente.

El GC razonará por escrito ante el Candidato afectado tales situaciones.

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

### II Fase de Ajuste Técnico de Malla

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

El GC queda facultado para aplicar los criterios técnicos siguientes:

#### Adaptación Técnica de Surcos

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

#### Servicios Cadenciados

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

#### Líneas Especializadas

El Ministerio de Fomento podrá otorgar la declaración de línea especializada a determinados tramos, líneas completas o periodos horarios de la Red gestionada por **Adif**. En estas líneas, el proceso de asignación de capacidades por parte del GC podrá realizarse dando determinada preferencia en el ajuste técnico de malla a los servicios predominantes.

#### Tráficos de Servicio Público

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

#### Trenes de Larga Distancia (Viajeros o Mercancías)

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

grafiado de malla a los trenes de mayor recorrido.

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

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

### III. Fase de Coordinación

La fase de coordinación ha sido concebida para resolver los conflictos que puedan surgir en las solicitudes y adjudicaciones de capacidad de infraestructura.

En la confección del Horario de Servicio o en Ajustes Concertados, los Candidatos dispondrán de diez días naturales a partir de la fecha de la propuesta de Adjudicación de Capacidades, para aceptarla o rechazarla, así como para realizar las observaciones oportunas a la misma. Este plazo será de tres días naturales a partir de la fecha de la propuesta de Adjudicación de la Capacidad, para el resto de casos.

Durante esta fase de coordinación, el GC impulsará los estudios de surcos y las acciones negociadoras oportunas con los Candidatos para satisfacer de la mejor manera posible el conjunto de demandas recibidas, aun cuando proponga a los Candidatos en algunos casos adjudicaciones que difieran de lo solicitado.

### IV. Fase de Alegaciones

Se fija un plazo de presentación de alegaciones de 15 días naturales a

contar desde la comunicación del proyecto del Horario de Servicio a los Candidatos.

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

#### 4.4.3. Proceso de Coordinación

Este proceso está descrito en el apartado anterior, Fase III de Coordinación.

#### 4.4.4. Proceso de Alegaciones

Este proceso está descrito en el apartado anterior, Fase IV de Alegaciones.

#### 4.4.5. Infraestructura Congestionada

La Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de infraestructura ferroviaria, determina las condiciones y los procedimientos para este proceso.

#### 4.4.6. Acuerdos Marco entre Adif y los Candidatos

Adif podrá celebrar acuerdos marco con Candidatos para la utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria durante un periodo superior al de vigencia del horario de servicio.

Los acuerdos marco no especificarán las franjas horarias, pero establecerán las características de la capacidad de

Infraestructura solicitada y ofrecida a los Candidatos y los procedimientos para satisfacer sin merma los derechos de los demás Candidatos y sus legítimas necesidades comerciales. Asimismo, podrán establecer pautas de colaboración entre Adif y los Candidatos para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos.

En todo caso, la existencia de un acuerdo marco entre Adif y un Candidato no exime a éste de efectuar la solicitud de la capacidad de Infraestructura que precise por el procedimiento correspondiente.

Los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años, renovables por períodos iguales a la vigencia inicial. En casos concretos podrá acordarse un período mayor o más breve. Todo período superior a cinco años estará justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos.

En el caso de los servicios que utilicen una infraestructura espe-

cializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el Candidato, los acuerdos marco podrán tener un período de vigencia de quince años. Será posible un período de vigencia superior a quince años sólo en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando éstas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual. En dicho caso, las necesidades del Candidato podrán requerir que se definan con precisión las características de la capacidad, con inclusión de las frecuencias, el volumen y la calidad de las franjas ferroviarias, que se adjudicarán al Candidato durante la vigencia del acuerdo marco.

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



## 4.5 Mantenimiento y Obras en la Red Gestionada por Adif

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

La realización de estos trabajos puede conllevar restricciones inevitables en el tráfico. Cuando el tráfico ferroviario tenga irremediablemente que verse afectado por dichas obras, Adif procurará producir las menores perturbaciones posibles y promoverá mejoras en la infraestructura que redundarán en un mejor servicio por parte de Adif.

### Comisiones TOC

En los casos en que resulte imposible que el tráfico ferroviario no sufra alteraciones considerables, las EEFF y Candidatos tienen derecho a recibir en tiempo oportuno una información precisa de las repercusiones significativas que pudieran producirse en los surcos adjudicados. La programación de actuaciones en la infraestructura se canalizará a través de las Comisiones TOC, compuestas por los responsables designados por la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red de Alta Velocidad, Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional y Dirección de Gestión de Red e Innovación.

Existe una Comisión Central y otras Comisiones Territoriales. En cada sesión, las Comisiones Territoriales serán las encargadas de realizar los estudios preparatorios para que la Comisión Central adopte los acuerdos definitivos. Las comisiones TOC podrán ser ordinarias

o extraordinarias. Se comunicarán a las EEFF y Candidatos las decisiones adoptadas en las mismas y se dará traslado de cualesquiera cuestiones planteadas por éstos para su análisis y resolución.

Las Comisiones TOC determinan en la sesión ordinaria anual los tiempos permanentes por obras que es necesario contemplar en los surcos de los trenes para el Horario de Servicio del año siguiente. También programan en sesión ordinaria los trabajos en infraestructuras que afecten de modo permanente a la circulación de trenes. En particular, las sesiones ordinarias establecen o revisan los periodos y condiciones de las Bandas de Mantenimiento. Se consideran permanentes aquellos trabajos relevantes o limitaciones de velocidad que tengan una repercusión continuada de tres meses, o bien de menor duración, cuando las consecuencias en el tráfico sean significativas. Las programaciones se establecerán hasta el final del Horario de Servicio, levantándose Acta de las sesiones de cada Comisión.

Los acuerdos serán dados a conocer a los Candidatos antes de la fecha en que se cumpla el plazo oficial de presentación de solicitudes de capacidad para el Horario de Servicio.

Para los casos en que se vayan a producir, a lo largo de Horario de Servicio, variaciones importantes respecto de las previsiones realizadas en la sesión ordinaria anual, está previsto celebrar sesiones ordinarias de ajuste en los meses de enero, julio y octubre. Podrán convocarse además sesiones extraordinarias cuando, por motivos excepcio-

nales, sea necesario acordar trabajos fuera de las sesiones ordinarias.

El GC considerará en el proceso de asignación de surcos las reservas de capacidad que se deriven de los trabajos programados en las Comisiones TOC. Los Candidatos deberán asumir en sus trenes las repercusiones que se deriven (incremento de los tiempos de viaje, reducción de capacidad, etc.) cuando **Adif** comunique las mismas con la antelación necesaria, para lo cual se fija un plazo mínimo de dos meses. El responsable de explotación de **Adif** podrá autorizar, por motivos extraordinarios, la aplicación de medidas o plazos diferentes, sin derecho a compensaciones por parte de **Adif**.

### **Bandas de Mantenimiento**

Las Bandas de Mantenimiento consisten en una reserva de capacidad de **Adif** para las labores de mantenimiento ordinario de la infraestructura y sus instalaciones.

Se programarán entre tres y cinco horas por día en cada línea, en función de

sus características y equipamiento. En vía doble, se procurará dejar paso por una de las dos vías, excepto que **Adif** disponga otra medida, atendiendo a razones técnicas. Por lo tanto, la capacidad de la línea se restringe en período de Banda de Mantenimiento cuando únicamente se asegure la circulación por una vía. En el Manual de Capacidades figurarán los intervalos previstos para las Bandas de Mantenimiento.

### **Obras Extraordinarias**

Cuando se precise realizar una obra durante un periodo prolongado en un intervalo de obras distinto al de la Banda de Mantenimiento, se dejará constancia de cuál es el intervalo extraordinario de obras y cuál es el intervalo normal de mantenimiento. Estos periodos serán programados por las Comisiones TOC.

Aquellos trabajos extraordinarios puntuales y de poca relevancia podrán ser acordados directamente por **Adif** con las EEFF y Candidatos afectados, con la antelación que se estime necesaria.



## 4.6 Control del Uso de los Surcos

Las EEFF y Candidatos tienen la obligación de utilizar la capacidad obtenida en las condiciones en que les fue asignada. En el caso de infraestructuras congestionadas, el no uso injustificado de los surcos asignados puede ser causa de infracción grave, en caso de que sea imputable a la EF (Art. 89.c de la LSF).

El GC realizará mensualmente un análisis del nivel de utilización de los surcos asignados. Sin perjuicio de las acciones contempladas en la LSF y que Adif pueda emprender en aquellos casos que supongan un quebranto importante para un uso eficaz de la infraestructura, el GC pondrá a las EEFF y

Candidatos la supresión o modificación de los surcos cuando detecte la falta de utilización sistemática, especialmente en el caso de líneas congestionadas.

Cuando el porcentaje de uso esté por debajo del 50% en un período continuado de un mes, especialmente en el caso de líneas congestionadas, el GC también podrá modificar la asignación de capacidad, sin restricciones de horario, comunicando por escrito dicha circunstancia y justificando de manera razonada las causas de la decisión adoptada. Se establece un período de alegaciones de 10 días a favor de la EF o Candidato.

## 4.7 Transportes Excepcionales y Mercancías Peligrosas

### 4.7.1. Transportes Excepcionales

Un transporte se considera excepcional cuando presenta dificultades especiales para su realización debido a sus dimensiones, peso y/o acondicionamiento, que requieren unas condiciones particulares de circulación. El procedimiento que regula la tramitación de estos transportes está regulado en la Instrucción General, IG 02, de 24 de julio de 2009. (Ver Orden FOM/233/2006, de 31 de enero). Para más información, consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación (Directorio de Adif capítulo 1.8).

En virtud de la misma, las EEFF que deseen realizar un Transporte Excepcional deberán dirigirse a la Dirección de Seguridad en la Circulación de Adif para que la Comisión de Prescripción de Cargamento y Transportes Excepcionales, CPCTE, una vez realizado el estudio técnico pertinente, emita la correspondiente Autorización, si procede. La citada Comisión comunicará las posibles restricciones que se incluyan en la misma, así como las condiciones de transporte, a las Direcciones de Adif afectadas, a la Empresa Ferroviaria y demás organismos afectados.

### 4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas

Las EEFF y los Candidatos deberán indicar en sus solicitudes de Adjudicación de Capacidad que ésta va a emplearse para el transporte de materias peligrosas, para que sea contemplado adecuadamente en el proceso de

programación, de acuerdo con el Art. 47.5 del RSF.

Las EEFF y los Candidatos deberán garantizar el cumplimiento de todas las prescripciones y normas que rigen dichos transportes, para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras.

## 4.8 Perturbaciones y Control en el Tráfico

El control del tráfico será realizado por **Adif** con el objetivo de que la circulación real de trenes se ajuste al máximo a las capacidades asignadas.

Para llevar a cabo con eficacia esta labor, las EEFF estarán obligadas a facilitar a **Adif** toda la información que se les requiera, en tiempo y forma oportunos, previamente a la salida del tren y durante su recorrido. Si las características técnicas del tren no coincidiesen con las que figuraban en la solicitud para la que se obtuvo capacidad, **Adif** podrá adoptar las medidas de desregularización oportunas e incluso impedir su circulación.

En particular, se establecerá entre **Adif** y las EEFF un acuerdo de tráfico donde se designarán las personas o entes autorizados capaces de tomar rápidamente decisiones operativas, en particular con respecto a las operaciones y las interrupciones de tráfico.

### 4.8.1. Criterios para el Control del Tráfico

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discrimi-

natorios. Dado que su objetivo primordial es garantizar la máxima puntualidad de acuerdo con la capacidad asignada, **Adif** podrá aplicar, cuando lo estime oportuno, los siguientes criterios de regulación:

- Preferencia de los trenes que hayan obtenido capacidad frente a los trenes que no hayan reservado capacidad.
- Preferencia de los trenes que circulan en su surco frente a aquellos que circulan retrasados, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos a la malla (contaminación de la malla).
- Preferencia en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia. En este caso, se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad, como establece el Art. 34.1 de la LSF.

### 4.8.2. Normas Aplicables para el Control del Tráfico

La puntualidad no es responsabilidad exclusiva de **Adif**. Las EEFF tienen un

papel muy importante que desempeñar para conseguir que los trenes (propios o de otras EEFF) circulen sin retraso. Por ese motivo, **Adif** promoverá la suscripción de convenios de calidad concertada con las distintas EEFF, en los que se podrán establecer objetivos de calidad del servicio y compromisos de actuaciones para la consecución de los mismos.

De acuerdo con el Art. 34 de la LSF y el Art. 8 del Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el RD 810/2007, de 22 de junio, cuando se produzca una perturbación en el tráfico ferroviario debida a un fallo técnico, un accidente o cualquier otra incidencia, **Adif** deberá adoptar todas las medidas oportunas para restablecer la situación normal.

A tal fin, **Adif**, con la aprobación del Ministerio de Fomento, tiene elaborado el documento "Plan de Contingencias", que es el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual, cuya finalidad es la de permitir el funcionamiento de ésta, aun cuando alguna de sus funciones o instalaciones deje de hacerlo por culpa de algún incidente tanto interno como ajeno a la organización, y cuya misión es crear un plan general de actuación para ordenar y resolver cualquier contingencia que perturbe el normal desarrollo del tráfico ferroviario, desde los planos preventivo, predictivo y correctivo. Contiene,

entre otros, el marco general de actuación, los criterios de la prioridad en la regulación del tráfico en caso de contingencias, las actuaciones recomendadas, los planes de aviso a los órganos de **Adif** y los organismos de las Administraciones Públicas, los mapas de riesgo, junto a otros planes y protocolos que complementan y desarrollan a dicho Plan de Contingencias.

En caso de urgencia, y cuando sea absolutamente necesario, debido a una inutilización temporal de la infraestructura, **Adif** podrá, sin previo aviso, suprimir, desviar o modificar los surcos durante el tiempo necesario hasta restablecer la normalidad del sistema y realizar con carácter urgente las reparaciones oportunas, e informar lo antes posible a las EEFF y a los Candidatos a los efectos que considere oportunos. En tal caso, ni los Candidatos ni las EEFF tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna, de acuerdo con el Art. 34.2 de la LSF.

**Adif**, en los términos previstos en el Art. 110 del RSF, podrá exigir a las EEFF y a su personal que pongan a su disposición los medios técnicos y humanos que sean más apropiados a su juicio para restablecer el tráfico en el plazo más razonable posible (Art. 34.3 LSF). En todo caso, tanto **Adif** como las EEFF actuarán en coordinación y colaboración mutuas, para asegurar el servicio y la atención a los clientes de la manera más eficaz posible.



## Adjudicación de Capacidades



# Capítulo 5

## Servicios de Adif

## 5.1 Introducción a la Prestación de Servicios de Adif

La Directiva 2001/14/CE, en su Art. 5 determina que las EEFF tienen derecho a recibir de modo no discriminatorio el paquete de acceso mínimo y de acceso por la vía a la infraestructura de servicios.

La LSF regula la prestación de los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares, determinando tanto el régimen que les resulta aplicable como los sujetos facultados para su prestación.

Los servicios que puede prestar Adif en su ámbito competencial son los siguientes:

- Paquete de Acceso Mínimo.
- Servicios Adicionales o de Acceso a las Instalaciones de Servicios.
- Servicios Complementarios.
- Servicios Auxiliares.

## 5.2 Paquete de Acceso Mínimo

Las EEFF y Candidatos Habilitados tendrán derecho a recibir en condiciones de igualdad los Servicios de Acceso a la REFIG, concretamente, tendrán derecho a:

### 5.2.1. Adjudicación de Capacidades

Solicitar Adjudicación de Capacidad.

- Solicitar a la OSS Capacidad que discorra por otras redes, además de la de Adif, en el marco de RNE.
- Recibir contestación a sus solicitudes de Adjudicación de Capacidad.

### 5.2.2. Uso de la Infraestructura

- Utilizar la Capacidad de Infraestructura adjudicada.
- Que Adif realice el control de la circulación de sus trenes.
- Recibir apoyo e información en la gestión de incidencias.

### 5.2.3. Información Básica

- Obtener una copia de la DR, en las condiciones estipuladas.

- Obtener por el medio más oportuno la documentación reglamentaria y el Horario de los Trenes, en la parte que les afecte.

- Consultar los proyectos de Horarios, a través, de la aplicación MALLAS.

- Consultar la última situación de los trenes a través de la aplicación SIGES.

#### 5.2.4. Acceso a las Estaciones de Viajeros

Las EEFF tendrán derecho a:

- La utilización de las instalaciones comunes de las estaciones por parte de sus viajeros. Se entiende por instalaciones comunes de las estaciones los andenes, salas de espera, accesos de los viajeros, etc.

- Al estacionamiento de los trenes y la utilización de los andenes. El estacionamiento de trenes conlleva la obtención de Capacidad de estacionamiento. Dicha Capacidad se obtiene en el momento de la asignación del surco. El Candidato tiene la obligación de solicitar en SIPSOR, o cualquier otro medio conocido, el tiempo de estacionamiento requerido en vías de estación.

- La utilización de las vías de apartado. El estacionamiento de trenes conlleva la obtención de Capacidad de apartado. Dicha Capacidad será requerida por el Candidato ante el organismo de Adif que gestione esas vías de apartado.

- Recibir servicio de dirección de maniobras. Se refiere este concepto al establecimiento de itinerarios por parte del personal de Adif. Se ofrecerá el servicio de dirección de maniobras en

aquellas estaciones y periodos horarios en que sea posible y se considere necesario para que las EEFF desarrollen lo más eficazmente posible sus operaciones.

- La prestación de servicio de vigilancia y control de acceso a las estaciones. A tal efecto, la LSF establece una Tasa por Seguridad en el Transporte Ferroviario de viajeros.

#### 5.2.5. Acceso a Cambiadores de Ancho de Vía

Las EEFF tendrán derecho al uso de los Cambiadores de Ancho de Vía de Adif, en la medida que su material rodante esté adaptado a las características técnicas de éstos.

Cuando Adif precise prestar un determinado servicio, se ofrecerá el servicio en aquellos periodos horarios en que le sea posible y considere necesarios para que las EEFF desarrollen lo más eficazmente posible sus operaciones.

Las operaciones técnicas del material, acoplamiento de las locomotoras, pruebas de freno, descongelación de rodales, dirección de las maniobras u operaciones de cambio de ancho de vía, así como la responsabilidad de las mismas, corresponden a la EF.



## 5.3 Servicios Adicionales y Complementarios

Los Servicios Adicionales y Complementarios en la REFIG y sus zonas de servicio ferroviario, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán a las EEFF y otros Candidatos conforme se establece en el Art. 40 de la LSF, modificado por el Art. 24 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre (Ley Ómnibus). Se entiende por zonas de servicio ferroviario las referidas en el Art. 9 de la LSF.

### 5.3.1. Servicios Adicionales

Son Servicios Adicionales los de acceso desde la vía a las instalaciones de mantenimiento, reparación y suministro existentes en la Red gestionada por **Adif**, y concretamente a:

- Las de aprovisionamiento de combustible.
- Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible.
- Las de formación de trenes, excluyendo las operaciones sobre el material, que corresponden a la Empresa Ferroviaria.
- Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
- Las instalaciones logísticas de carga y estaciones de clasificación.

La prestación de los Servicios Adicionales en la REFIG y sus zonas de servicio ferroviario será realizada siempre por **Adif**, estando obligado a prestarlos a solicitud de las Empresas Ferroviarias.

### 5.3.2. Acceso a Instalaciones de Electrificación para la Tracción

Este Servicio Adicional supone el acceso a aquellas líneas que disponen de la tecnología adecuada para la prestación de este servicio. Con anterioridad y como se detalla en el apartado 2.3.2 de este documento, se deberá haber suscrito el correspondiente acuerdo para regular este suministro. Ver Mapa 7 del Anexo H.

### 5.3.3. Acceso a Instalaciones de Suministro de Combustible

Este Servicio Adicional supone el acceso a aquellas instalaciones que cuentan con los medios adecuados para el suministro de combustible. Previamente y al igual que en el caso del suministro de Energía Eléctrica para Tracción se debe haber suscrito el correspondiente acuerdo para regular este suministro. Ver Mapa 3 del Anexo H.

### 5.3.4. Servicios Complementarios

Tales servicios pueden comprender:

- El suministro de la energía eléctrica de tracción.
- El suministro de combustible.
- El precalentamiento de trenes de viajeros.

- El de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones sobre el material ferroviario prestado en las instalaciones de mantenimiento, reparación, suministro y terminales de carga y estaciones de clasificación.

- Los específicos para control de transporte de mercancías peligrosas y para la asistencia a la circulación de convoyes especiales.

La prestación de Servicios Complementarios en la REFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por Adif, se efectuará en régimen de Derecho privado y podrá ser realizada:

**a)** Por Adif por sus propios medios, o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas seleccionadas conforme a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales; y en los supuestos que ésta no sea de aplicación, conforme al Ordenamiento jurídico privado con observancia de los principios de publicidad y concurrencia. Dichas empresas contratistas deberán disponer de un título habilitante para la prestación del servicio complementario correspondiente, otorgado por el administrador de infraestructuras ferro-

viarias; y no podrán estar vinculadas con Empresas Ferroviarias. A estos efectos, se entenderá que existe vinculación con Empresas Ferroviarias cuando pertenezcan al mismo grupo empresarial. Se entenderá aplicable el concepto de grupo empresarial en los supuestos a los que se refiere el Art. 42.1 del Código de Comercio y el Art. 87 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre.

Por orden del titular del Ministerio de Fomento se determinarán los criterios conforme a los cuales el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá prestar estos servicios.

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento Adif, a través de la Declaración sobre la Red o documento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos Habilitados.

**b)** Directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras provistas del preceptivo título habilitante otorgado por el administrador de infraestructuras ferroviarias, siempre que dispongan de los espacios, instalaciones o medios necesarios para la realización de la prestación



correspondiente, a través del oportuno acuerdo o contrato con dicho administrador. En las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, dichas empresas prestadoras no podrán estar vinculadas con Empresas Ferroviarias. El título habilitante deberá tener carácter reglado. El administrador de infraestructuras ferroviarias deberá otorgar dicho título a las empresas que cumplan los requisitos que el titular del Ministerio de Fomento establezca reglamentariamente para la obtención del mismo. Reglamentariamente se establecerán las condiciones para que el administrador de infraestructuras ferroviarias suscriba acuerdos o contratos de disposición de espacios, instalaciones o medios que las empresas prestadoras de Servicios Complementarios soliciten, garantizando la seguridad ferroviaria y el adecuado uso de las instalaciones. Los referidos Servicios Complementarios serán de prestación obligatoria a solicitud de las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos, con aplicación de los principios de igualdad de trato, transparencia y no discriminación. Se considerará condición esencial de la actividad el respeto a la confidencialidad de los datos que se pudieran conocer durante el desarrollo de la misma acerca de

las operaciones de las Empresas Ferroviarias y Candidatos, considerándose su incumplimiento como infracción grave de las comprendidas en el apartado a) del Art. 89 de la LSF.

c) Las Empresas Ferroviarias y los Candidatos titulares de material rodante, presten o no Servicios Complementarios al amparo de lo establecido en el epígrafe b) anterior, podrán realizar para sí mismos dichos Servicios Complementarios siempre que hayan suscrito con el administrador de infraestructuras ferroviarias el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de instalaciones o medios que sean solicitados por la empresa ferroviaria o Candidato. La autoprestación podrá realizarse directamente o a través de contrato con terceros. En este caso, los prestadores deberán estar en posesión del correspondiente título habilitante otorgado por dicho administrador. En el supuesto contemplado en la presente letra c) las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos tendrán prohibida la prestación de Servicios Complementarios a empresas distintas. El incumplimiento de esta obligación supondrá una infracción grave comprendida en el apartado a) del Art. 89 de la LSF.



El uso de los espacios, instalaciones y medios disponibles en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif**, se regulará a través del correspondiente contrato de disponibilidad entre las partes, en el que figurarán, entre otros extremos, el objeto, la forma y temporalidad de la utilización de dichos medios, la duración del contrato y su precio.

**Adif** atenderá con criterios de objetividad, transparencia y no discriminación, todas las solicitudes presentadas por las Empresas Ferroviarias y Candidatos titulares de material rodante para la asignación de espacios y, en su caso, para el uso de instalaciones y/o medios, de acuerdo al procedimiento operativo establecido a tal efecto y que se encuentra disponible en la página Web de **Adif**, [www.adif.es](http://www.adif.es).

Lo dispuesto en los apartados anteriores no será de aplicación a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada que complementan la REFIG y que no se encuentren situadas en las zonas de servicio ferroviario de la misma, salvedad hecha de los Servicios Adicionales de acceso a los apartaderos y desde los mismos a los que será de aplicación lo establecido en el Art. 40.2 de la LSF, modificada por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Los servicios SC-3A, SC-5A, SC-2B, SC-3B y SC-5B sólo serán prestados en instalaciones de ancho ibérico, salvo en los puntos fronterizos de Port-Bou e Irún.

### 5.3.5. Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios

La prestación de estos servicios que se recogen en este documento,

abarca los siguientes campos de actividad: servicios en las terminales de carga (instalaciones técnicas y logísticas de mercancías), servicios de suministro de energía para tracción y servicios relacionados con la seguridad en la circulación.

Para la prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios en la REFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif**, cabe diferenciar las instalaciones en función de dónde se realizan los servicios y del uso a que están destinadas:

- Instalaciones de aprovisionamiento de combustible.
- Instalaciones de electrificación para la tracción.
- Terminales de carga (Instalaciones técnicas y logísticas), para la formación de trenes, clasificación de vagones y operaciones de carga y descarga.

La prestación de Servicios Adicionales se circunscribe exclusivamente a las operaciones relacionadas con el control de las instalaciones y la seguridad en la circulación, y será de aplicación en todas las instalaciones ferroviarias de titularidad de **Adif**.

Los Servicios Complementarios se prestarán en las estaciones e instalaciones logísticas principales de mercancías que se incluyan en la Declaración sobre la Red y asimismo en otras instalaciones que el interesado podrá conocer previa consulta a la Dirección de Servicios Logísticos de **Adif**.

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento **Adif**, a través de la Declaración sobre la Red o docu-

mento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos.

La relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que ofertan sus servicios a las Empresas Ferroviarias se recogen en el Capítulo 3 de esta DR. Asimismo se encontrarán disponibles en la web de **Adif**, [www.adif.es](http://www.adif.es) los horarios de servicios de dichas instalaciones.

**Adif** podrá prestar Servicios Complementarios en otros horarios diferentes a los recogidos en la Declaración sobre la Red o en otras instalaciones de la REFIG, distintas de las comprendidas en la relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que figuran en la Declaración sobre la Red. En estos casos, las Tarifas por la prestación de los Servicios Complementarios trasladarán al solicitante de los mismos el coste total de las operaciones.

**Adif** también podrá prestar servicios en otras instalaciones no gestionadas por él, en cuyo caso la formalización de esta prestación se establecerá a través de acuerdos específicos con los demandantes de dichos servicios.

Para el presente ejercicio se mantiene la estructura tarifaria vigente en el año 2010 de todos los Servicios Adicionales y Complementarios recogidos en la Declaración sobre la Red, a excepción de los servicios complementarios de maniobras en las instalaciones logísticas principales de mercancías que se presentan en dos modalidades de prestación:

- **La modalidad A**, que será la actualmente vigente y está constituida por los servicios de maniobras SC-2, SC-3, SC-4 y SC-5.

- **La modalidad B**, que estará constituida por los nuevos servicios de maniobras SC-2B, SC-3B, SC-4B y SC-5B.

De esta forma, las Empresas Ferroviarias y Candidatos podrán optar por aquella modalidad que más se acomode a la planificación que tengan prevista para este tipo de servicios, fomentando la planificación eficaz y la petición previa de los servicios.

En orden a seleccionar la modalidad a la que acogerse, por parte de las Empresas Ferroviarias y Candidatos, se establecen los siguientes criterios de adhesión:

- Cada Empresa Ferroviaria o Candidato podrá **optar por una sola** de las modalidades propuestas, según se acomode a la planificación que tenga prevista para este tipo de servicios.

- Cada Empresa Ferroviaria o Candidato deberá manifestarse, de forma fehaciente, por la modalidad a la que quiere adherirse **dentro del mes siguiente a la publicación** de las Tarifas Provisionales 2011 por parte del Ministerio de Fomento, y en caso de no manifestarse por ninguna de ellas, se entenderá que opta por la modalidad A (actual y vigente). En caso de optar por la modalidad B, ésta será de aplicación desde el primer día del mes siguiente a la recepción de su adhesión. En cualquier caso, los servicios de maniobras prestados en el periodo comprendido entre 1 y 31 de enero de 2011 se facturarán bajo la modalidad A.

- La adhesión a cualquiera de las dos modalidades supone la **permanencia en ella durante todo el año 2011 y será de aplicación para el conjunto de todas las instalaciones** donde **Adif** preste estos servicios complementarios de maniobras.

Para el Servicio Complementario de Manipulación de UTI's (SC6) se mantienen las mismas condiciones de aplicación que en el año 2010, introduciendo una excepción en su aplicación para las UTI's que realicen trámites aduaneros en las instalaciones de Adif.

Para la prestación de los servicios de suministro de combustible y energía eléctrica de tracción, las Empresas Ferroviarias que se incorporen al tráfico ferroviario, deberán suscribir un convenio de prestación del servicio

anterior al inicio de su actividad ferroviaria.

### 5.3.6. Oferta de Servicios, Definición y Descripción

De acuerdo con lo expresado en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y su normativa de desarrollo, Adif oferta a las Empresas Ferroviarias la prestación de los servicios recogidos en la siguiente clasificación:

#### Servicios Adicionales

SA-1	Acceso de trenes a Instalaciones.
SA-2	Expedición de trenes desde Instalaciones.

#### Servicios Complementarios

SC-1	Operaciones sobre el material asociadas al acceso o expedición de trenes.
SC-2A	Operaciones de acceso a Instalaciones exteriores sin vehículo de maniobras.
SC-2B	Maniobras de posicionamiento en las instalaciones logísticas de las Instalaciones Principales.
SC-3A	Operaciones de acceso a Instalaciones exteriores con vehículo de maniobras.
SC-3B	Maniobras de entrega y/o recogida en otras Instalaciones.
SC-4A	Maniobras en Instalaciones sin vehículo de maniobras.
SC-4B	Maniobras de formación / selección, sin vehículo de maniobras.
SC-5A	Maniobras en Instalaciones con vehículo de maniobras.
SC-5B	Maniobras de formación / selección, con vehículo de maniobras.
SC-6	Manipulación de unidades de transporte intermodal.
SC-7	Suministro de la corriente de tracción.
SC-8	Suministro de combustible.
SC-9	Transportes Excepcionales.

## Servicios Adicionales

<b>SA-1 Acceso de Trenes a Instalaciones</b>	
Descripción	Este servicio consiste en la entrada de un tren desde la vía de circulación regulada por <b>Adif</b> , a las instalaciones ferroviarias, con el objeto de realizar alguno de los Servicios Complementarios y/o auxiliares.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planificación del itinerario desde las vías de circulación, reguladas por <b>Adif</b>, hasta las vías de la instalación.</li> <li>• Establecimiento del itinerario, gobernando y controlando los sistemas de señales, comunicaciones y seguridad para garantizar la recepción del tren, así como el apartado de su, o sus locomotoras.</li> <li>• Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la llegada del tren a la Instalación.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Tren Recibido.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Será de aplicación en todas las instalaciones ferroviarias en las que se realiza la prestación.</li> <li>• El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Gestión de Red e Innovación de <b>Adif</b>.</li> <li>• No será de aplicación esta Tarifa, cuando desde <b>Adif</b>, se haya establecido o programado la entrada del tren en una instalación por necesidades propias de <b>Adif</b>.</li> <li>• Quedan excluidas de la aplicación de esta Tarifa, las circulaciones en régimen de tren que no realicen servicios en la instalación.</li> </ul>
<b>SA-2 Expedición de Trenes desde Instalaciones</b>	
Descripción	Este servicio consiste en la incorporación de un tren, desde una instalación ferroviaria, a las vías de circulación, reguladas por <b>Adif</b> , cuando haya realizado alguno de los Servicios Complementarios y/o auxiliares.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planificación del itinerario, desde la posición del tren hasta su incorporación final a las vías de circulación reguladas por <b>Adif</b>.</li> <li>• Establecimiento del itinerario, gobernando y controlando los sistemas de señales, comunicaciones y seguridad para garantizar el posicionamiento de la/s locomotora/s y la salida del tren.</li> <li>• Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la salida del tren de la Instalación.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Tren Expedido.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Será de aplicación en todas las instalaciones ferroviarias en las que se realiza la prestación.</li> <li>• El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Gestión de Red e Innovación de <b>Adif</b>.</li> <li>• No será de aplicación esta Tarifa, cuando desde <b>Adif</b>, se haya establecido o programado la entrada previa del tren en una instalación.</li> <li>• Quedan excluidas de la aplicación de esta Tarifa, las circulaciones en régimen de tren que no hayan realizado servicios en la instalación.</li> </ul>

## Servicios Complementarios

SC-1 Operaciones sobre el Material asociadas al Acceso o Expedición de Trenes	
Descripción	Este servicio consiste en realizar todas o alguna de las operaciones asociadas.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retirada/colocación de las señales de cola al tren y entrega/recogida al maquinista.</li> <li>• Enganche /desenganche de la locomotora a los vagones de la composición.</li> <li>• Aseguramiento del estacionamiento del tren.</li> <li>• Realización de las pruebas de frenado que corresponda para la puesta en circulación del tren.</li> <li>• Elaboración de la documentación que corresponda a la Empresa Ferroviaria.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por servicio realizado a trenes que acceden o se expiden de la instalación.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Será de aplicación en aquellas instalaciones logísticas Principales que se relacionan en el Capítulo 3 de la Declaración sobre la Red.</li> <li>• El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Gestión de Red e Innovación de Adif.</li> </ul>

SC-2 A Operaciones de Acceso a Instalaciones Exteriores sin Vehículo de Maniobras	
Descripción	<p>Este servicio consiste en la realización, por parte del personal de la Instalación a la que se ha producido acceso, de las operaciones asociadas para poder desplazar el material y acceder a Instalaciones exteriores.</p> <p>Se entenderán como Instalaciones exteriores los apartaderos, los puertos, los talleres u otras estaciones, situadas fuera de la Instalación.</p>
Operaciones Asociadas	<p>La actividad realizada por el personal en el recorrido Origen - Destino y viceversa, para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ejecución y realización de las funciones atribuidas en la normativa de aplicación al personal de maniobra para esta actividad.</li> <li>• Otras operaciones que posibiliten la entrada o salida de trenes (cubrir paso a nivel, establecer y dirigir el itinerario, etc.).</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por servicio según la distancia real ferroviaria.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La distancia Origen - Destino será considerada como distancia real ferroviaria.</li> <li>• Otras operaciones distintas de las asociadas y descritas en este servicio, realizadas en Origen y/o Destino, se facturarán de acuerdo a la Tarifa correspondiente.</li> <li>• Cuando el desplazamiento del personal de Adif no se realice en la locomotora de la Empresa Ferroviaria, los gastos de desplazamiento por otros medios irán por cuenta y cargo de la Empresa Ferroviaria.</li> <li>• No será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>

## SC-2 B

### Maniobras de Posicionamiento en las Instalaciones Logísticas de las Instalaciones Principales

#### Descripción

Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal de maniobras, con o sin vehículo de maniobras, con el objeto de efectuar la entrega y recogida de material ferroviario en las instalaciones logísticas de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro, etc. que se encuentren dentro de una Instalación Principal.

#### Operaciones Asociadas

- Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con garantías suficientes de seguridad, para posicionar y/o retirar el material ferroviario en las instalaciones logísticas de la Instalación Principal.
- Conducción del vehículo de maniobras de Adif, si es de aplicación.
- Informar al maquinista de los movimientos a realizar.
- Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios.
- Asegurar la inmovilización del material.
- Colocación / retirada de calces.

#### Unidad de Facturación

- Por maniobra efectuada para posicionar/retirar material ferroviario en la instalación logística sin vehículo de maniobras.
- Por maniobra efectuada para posicionar/retirar material ferroviario en la instalación logística con vehículo de maniobras.

#### Condiciones de Aplicación

- Será de aplicación en las Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3 de la Declaración sobre la Red.
- Se computará UNA ÚNICA maniobra ASOCIADA AL TREN cuando éste se posicione en la playa de carga /descarga, independientemente de la longitud del tren.
- Para el resto de instalaciones logísticas se computarán tantas maniobras como desplazamientos sean realizados.
- Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación.
- Será de aplicación a las EEEF que se adhieran a la modalidad B.



SC-3 A Operaciones de Acceso a Instalaciones Exteriores con Vehículo de Maniobras	
Descripción	<p>Este servicio consiste en la realización, por parte del personal de la Instalación a la que se ha producido acceso, de las operaciones asociadas para poder desplazar el material y acceder a Instalaciones exteriores con vehículo de maniobras propio de Adif.</p> <p>Se entenderán como Instalaciones exteriores los apartaderos, los puentes, los talleres u otras estaciones, situadas fuera de la Instalación.</p>
Operaciones Asociadas	<p>La actividad realizada por el personal en el recorrido Origen - Destino y viceversa, para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ejecución y realización de las funciones atribuidas en la normativa de aplicación al personal de maniobras para esta actividad.</li> <li>• Otras operaciones que posibiliten la entrada o salida de trenes (cubrir paso a nivel, establecer y dirigir el itinerario, etc.).</li> <li>• Conducción del vehículo de maniobras propiedad de Adif.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por servicio según la distancia real ferroviaria.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La distancia Origen - Destino será considerada como distancia real ferroviaria.</li> <li>• Otras operaciones distintas de las asociadas y descritas en este servicio, realizadas en Origen y/o Destino, se facturarán de acuerdo a la Tarifa correspondiente.</li> <li>• No será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>



## Descripción

Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal de maniobras, con o sin vehículo de maniobras, con el objeto de efectuar la entrega y/o recogida de material ferroviario en las instalaciones logísticas de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro, etc., situadas fuera de las Instalaciones Principales, ya sean éstas administradas por Adif o no.

## Operaciones Asociadas

- Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con las garantías suficientes para la seguridad, para posicionar y/o retirar el material ferroviario en las instalaciones logísticas que se indiquen.
- Conducción del vehículo de maniobras de **Adif**, si es de aplicación.
- Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios.
- Asegurar la inmovilización del material.
- Colocación / retirada de calces.

## Unidad de Facturación

- Por maniobra de entrega o recogida de material ferroviario, según se realice con o sin vehículo de maniobras, y en función de la distancia ferroviaria entre la Instalación Principal y la instalación donde se solicita el servicio.
- Se asocian a dos tramos de facturación distintos: Tramo I y II.

## Condiciones de Aplicación

- Será de aplicación en aquellas instalaciones que se encuentren dentro del ámbito de actuación de las Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3 de la Declaración sobre la Red, las cuales se encuentran disponibles en la página web de **Adif**.
- Se computarán tantas maniobras, asociadas a la petición, como desplazamientos se hayan realizado sobre la instalación.
- Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación.
- Cuando el desplazamiento del personal de **Adif** no se realice en la locomotora de la Empresa Ferroviaria, los gastos de desplazamiento por otros medios irán por cuenta y cargo de la Empresa Ferroviaria.
- Será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.

## Descripción

Este servicio consiste en la realización de las operaciones asociadas que permitan la clasificación del material para formar o descomponer trenes, desplazando el material, ya sean vagones y/o locomotoras y dentro de una Instalación de Adif.

## Operaciones Asociadas

- Establecimiento y dirección del Itinerario (manejando los cambios manuales / automáticos), que han de seguir tanto los vagones como las locomotoras, hasta las zonas correspondientes.
- Asimismo, comprende las operaciones solicitadas para la formación de trenes, agregando y segregando material, posicionamiento de vagones a la carga o a la descarga, posicionamiento de material para reparación, o cualquier otra operación solicitada relacionada con el movimiento de material dentro de la Instalación.

## Unidad de Facturación

Por Tren maniobrado por instalación que sea origen del tren o intermedia.

## Condiciones de Aplicación

- El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Gestión de Red e Innovación de Adif.
- Si el tren tiene maniobras de formación en origen (con independencia de su número), se factura una única maniobra en origen.
- Si el tren, en su recorrido, tiene maniobras en instalaciones intermedias, se factura una única maniobra en cada una de las instalaciones en la que dicho tren es maniobrado, con independencia de las maniobras efectuadas en cada instalación.
- Quedan excluidas de la facturación las maniobras que se pudieran realizar en las instalaciones que sean el destino del tren.
- Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Instalación.
- No será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.



**SC-4 B****Maniobras de Formación / Selección sin Vehículo de Maniobras**

## Descripción

Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal de maniobras, para agregar / segregar / clasificar /agrupar vagones, con el objetivo de llevar a cabo la formación del tren para su puesta en circulación, o bien formar una composición de vagones para su entrega posterior en una instalación logística de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro etc.

## Operaciones Asociadas

- Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con las garantías suficientes para la seguridad.
- Informar al maquinista de los movimientos a realizar.
- Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios.
- Asegurar la inmovilización del material.
- Colocación / retirada de calces.

## Unidad de Facturación

- Por tren o composición maniobrado.
- Suplemento por vagón agregado / segregado.

## Condiciones de Aplicación

- Será de aplicación en aquellas Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3 de la Declaración sobre la Red, y en las de su ámbito de actuación, las cuales se encuentran disponibles en la página web de Adif.
- En la Instalación ORIGEN del tren, se computará una ÚNICA maniobra asociada al tren o composición formada, más un suplemento por cada uno de los vagones que forman el tren o la composición. Siempre se entenderá que existe maniobra de formación de tren o de composición, cuando contenga vagones que hayan llegado a la instalación en trenes distintos.
- En las Instalaciones INTERMEDIAS del tren, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón agregado/segregado.
- En la Instalación de DESTINO del tren, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón segregado.
- Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación.
- Será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.



**SC-5 A****Maniobras en Instalaciones con Vehículo de Maniobras**

## Descripción

Este servicio consiste en la realización de las operaciones asociadas que permitan la clasificación del material para formar o descomponer trenes, desplazando el material, ya sean vagones y/o locomotoras, dentro de una Instalación de Adif y con vehículo de maniobras propio de Adif.

## Operaciones Asociadas

- Establecimiento y dirección del itinerario (maneja los cambios manuales /automáticos), que han de seguir tanto los vagones como las locomotoras, hasta las zonas correspondientes.
- Asimismo, comprende las operaciones solicitadas para la formación de trenes, agregando y segregando material, posicionamiento de vagones a la carga o a la descarga, posicionamiento de material para reparación, o cualquier otra operación solicitada relacionada con el movimiento de material dentro de la Instalación.
- Conducción del vehículo de maniobras propiedad de Adif.

## Unidad de Facturación

Por Tren maniobrado por instalación que sea origen del tren o intermedia.

## Condiciones de Aplicación

- El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Gestión de Red e Innovación de Adif.
- Si el tren tiene maniobras de formación en origen (con independencia de su número), se factura una única maniobra en origen.
- Si el tren, en su recorrido, tiene maniobras en instalaciones intermedias, se factura una única maniobra en cada una de las instalaciones en la que dicho tren es maniobrado, con independencia de las maniobras efectuadas en cada instalación.
- Quedan excluidas de la facturación las maniobras que se pudieran realizar en las instalaciones que sean el destino del tren.
- Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Instalación.
- No será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.



**SC-5 B****Maniobras de Formación / Selección con Vehículo de Maniobras**

## Descripción

Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal y el vehículo de maniobras, para agregar / segregar / clasificar /agrupar vagones con el objetivo de llevar a cabo la formación del tren para su puesta en circulación, o bien formar una composición de vagones para su entrega posterior en una instalación logística de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro etc.

## Operaciones Asociadas

- Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con las garantías suficientes para la seguridad.
- Conducción del vehículo de maniobras de Adif.
- Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios.
- Asegurar la inmovilización del material.
- Colocación / retirada de calces.

## Unidad de Facturación

- Por tren o composición maniobrado.
- Suplemento por vagón agregado / segregado.

## Condiciones de Aplicación

- Será de aplicación en aquellas Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3 de la Declaración sobre la Red, y en las de su ámbito de actuación, las cuales se encuentran disponibles en la página web de Adif.
- En la Instalación ORIGEN del tren, se computará una ÚNICA maniobra asociada al tren o composición formada, más un suplemento por cada uno de los vagones que forman el tren o la composición. Siempre se entenderá que existe maniobra de formación de tren o de composición, cuando contenga vagones que hayan llegado a la instalación en trenes distintos.
- En las Instalaciones INTERMEDIAS del tren, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón agregado/segregado.
- En la Instalación de DESTINO del tren, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón segregado.
- Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación.
- Será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.



SC-6 Manipulación de Unidades de Transporte Intermodal	
Descripción	Este servicio consiste en la carga / descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI's), dentro del modo de transporte ferroviario.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de entrada y salida de la UTI en la Instalación.</li> <li>• Planificación y ejecución de la carga/descarga de la UTI sobre vagón, sobre camión, zona de tránsito, etc.</li> <li>• Control de vigilancia y seguridad.</li> <li>• Control de seguridad de pesos de UTI's manipuladas.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por UTI manipulada.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se aplicará UNA ÚNICA manipulación a la entrada de la UTI en la instalación, bien sea por tren o por camión, para aquellas UTI's que a su llegada a la instalación faciliten información sobre destino (tren/fecha o stock), y su salida se produzca como máximo en las dos fechas hábiles siguientes a la de su llegada.</li> <li>• O se aplicará UNA ÚNICA manipulación a la entrada de la UTI en la instalación bien sea por tren o por camión que incluye un tránsito temporal en la instalación, por un máximo de 7 días, contados a partir de la fecha siguiente de la llegada de la UTI a la instalación (excepto para las UTI's con Mercancías Peligrosas que deberán cumplir con la normativa que sea de aplicación para cada Instalación o para aquellas otras que realicen trámites aduaneros en la Instalación).</li> <li>• Cuando la UTI supere el tránsito temporal máximo de 7 días, se facturará, además de este servicio, un movimiento de grúa adicional y los días de exceso.</li> <li>• Quedan excluidas del cómputo aquellas manipulaciones que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Instalación.</li> </ul>
SC-7 Suministro de la Corriente de Tracción	
Descripción	Este servicio supone la disponibilidad de tensión en las líneas que disponen de las Instalaciones adecuadas para la prestación de este servicio.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión de la contratación de corriente de tracción en los diferentes mercados de la energía eléctrica.</li> <li>• Mantenimiento de las instalaciones de medida asociadas al consumo en subestaciones y centros de transformación.</li> <li>• Gestión inherente a la prestación del servicio.</li> </ul>
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Líneas de Alta Velocidad: Importe facturado a Adif por las compañías eléctricas en cada una de las subestaciones existentes en las líneas.</li> <li>• Resto de Líneas: TKB.</li> </ul>
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se prestará el servicio de corriente de tracción durante las franjas de mantenimiento establecidas.</li> <li>• No supondrá penalización alguna para Adif la ausencia de corriente de tracción, cuando se deba a una avería ocasionada por alguna Empresa Ferroviaria, o sea consecuencia de obras u operaciones de mantenimiento debidamente programadas, así como las producidas por causas de fuerza mayor.</li> </ul>

SC-8 Suministro de Combustible	
Descripción	Este servicio supone el suministro de combustible en aquellas estaciones o instalaciones adecuadas para la prestación del mismo.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión de la compra del gasóleo B para tracción.</li> <li>• Mantenimiento de las instalaciones asociadas al servicio.</li> <li>• Dispensación del gasóleo B para la tracción.</li> <li>• Gestión inherente a la prestación del servicio.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Litros de gasóleo dispensado.
Condiciones de Aplicación	Incluye el suministro físico del combustible por personal propio o terceros.
SC-9 Transportes Excepcionales	
Descripción	Este servicio consiste, en la asistencia a la circulación de Transportes Excepcionales.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acompañamiento y asistencia al transporte.</li> <li>• Servicios contratados de apoyo y seguridad.</li> </ul>
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por Acompañamiento.</li> <li>• Por Servicio contratado.</li> </ul>
Condiciones de Aplicación	Estos tráficos están regulados por lo dispuesto en la normativa nacional e internacional vigente de Transportes Excepcionales, la Instrucción Técnica de Gálibos y la ficha UIC 502/1.



## 5.4 Servicios Auxiliares

Son Servicios Auxiliares los que las EEFF pueden solicitar a **Adif** o a otros prestadores, sin que **Adif** esté obligado a prestarlos. Entre estos servicios se incluyen:

- El acceso a la red de telecomunicación.
- El suministro de información complementaria.

La prestación de Servicios Auxiliares en la REFIG y las áreas de sus zonas de servicio administradas por **Adif** se efectuará en régimen de Derecho privado, sin que sea precisa autorización previa alguna de la administración ferroviaria y sin que sea obligatoria dicha prestación.

Podrán prestar Servicios Auxiliares, **Adif** en cualquier caso, y empresas prestadoras que deberán haber suscrito con **Adif** el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización le hubiera solicitado al mismo. El objeto social de la empresa prestadora deberá abarcar la realización de los citados servicios; sin embargo, las EEFF y otros Candidatos titulares de material rodante que no cumplan este requisito podrán realizar para sí los referidos servicios en régimen de autoprestación, directamente o a través de terceros, siempre que hayan suscrito con **Adif** el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización le hubieran solicitado.

El uso de los espacios, instalaciones y medios disponibles en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif**, se regulará a través del correspondiente contrato de disponibilidad entre las partes, en el que figurarán, entre otros extremos, el objeto, la forma y temporalidad de la utilización de dichos medios, la duración del contrato y su precio.

Lo dispuesto en los apartados anteriores no será de aplicación a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada que complementan la REFIG y que no se encuentren situadas en las zonas de servicio ferroviario de la misma.

### 5.4.1. Condiciones de la Prestación de los Servicios Auxiliares

Los Servicios Auxiliares se prestarán en las estaciones e Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que se incluyan en la Declaración sobre la Red, y asimismo en otras instalaciones que el interesado podrá conocer previa consulta a la Dirección de Servicios Logísticos de **Adif**.

La relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que ofertan sus servicios a las Empresas Ferroviarias se recogen en el Capítulo 3 de esta DR. Asimismo se encontrarán disponibles en la web de **Adif**, [www.adif.es](http://www.adif.es), los horarios de servicios de dichas instalaciones.

**Adif** podrá prestar Servicios Auxiliares en otros horarios diferentes a los

recogidos en la Declaración sobre la Red o en otras instalaciones de la REFIG, distintas de las comprendidas en la relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que figurarán en dicha Declaración sobre la Red. En estos casos, se tomará en consideración el coste total para la determinación del precio por la prestación de los Servicios Auxiliares.

**Adif** también podrá prestar servicios en otras instalaciones no gestionadas por él, en cuyo caso la formalización de esta prestación se establecerá a través de acuerdos específicos con los demandantes de dichos servicios.

Para el presente ejercicio se mantiene la estructura de cuantificación vigente en el año 2010 de todos los Servicios Auxiliares recogidos en la Declaración sobre la Red.

#### 5.4.2. Oferta de Servicios, Definición y Descripción

De acuerdo con lo expresado en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y su normativa de desarrollo, **Adif** podrá prestar los Servicios Auxiliares que se citan a continuación.

Servicios Auxiliares	
SX-1	Facturación comercial
SX-2	Pesaje de vagones
SX-3	Suministro de arena
SX-4	Transbordo de carga completa en las instalaciones de <b>Adif</b>
SX-5	Almacenaje de unidades de transporte intermodal
SX-6	Planificación de acarreo e información al Cliente
SX-7	Apoyo a la admisión / envío de trenes y / o circulaciones en régimen de maniobras a / desde Instalaciones
SX-8	Modificaciones y / o Adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales

Estos servicios, que se citan a título enunciativo y no limitativo, se prestarán mediante solicitud expresa, sin que **Adif** esté obligado a prestarlos.

Podrán ser objeto de este tipo de servicios otras prestaciones que, sin estar expresamente relacionadas, pudieran convenirse entre las partes.

## Servicios Auxiliares

SX-1	Facturación Comercial
Descripción	<p>Este servicio consiste en cumplimentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La documentación necesaria para la facturación comercial de vagones y UTI's (Carta de Porte).</li> <li>• La documentación necesaria para la facturación de los servicios de almacenaje, movimientos de grúa y acarreo ligados a la Carta de Porte.</li> </ul>
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumplimentación de la documentación comercial necesaria para la facturación.</li> <li>• Tramitación y envío de la documentación (vía fax, correo, etc.) al centro que indique la Empresa Ferroviaria.</li> <li>• Introducción de datos en el sistema informático de la información de facturación.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Carta de Porte.
Condiciones de Aplicación	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-2	Pesaje de Vagones
Descripción	Pesaje de vagones, en aquellas Instalaciones dotadas de los medios necesarios para ello, obteniendo el comprobante de peso correspondiente.
Operaciones Asociadas	Utilización de la báscula estática o dinámica para la realización del pesaje.
Unidad de Facturación	Vagón aislado o remesa de vagones.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se considerará remesa de vagones el pesaje de varios vagones, que formando una composición realizan una única maniobra de posicionamiento.</li> <li>• Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera.</li> <li>• Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.</li> </ul>

SX-3	Suministro de Arena
Descripción	Este servicio consiste en suministrar arena para locomotoras en las Instalaciones, cuando éstas estén dotadas de la infraestructura necesaria para ello.
Operaciones Asociadas	Realización del suministro de arena.
Unidad de Facturación	Vehículo suministrado, más consumo de arena.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El importe de la arena consumida se facturará a coste.</li> <li>• Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera.</li> <li>• Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.</li> </ul>

<b>SX-4 Transbordo de Carga Completa en las Instalaciones de Adif</b>	
Descripción	Este servicio consiste en realizar el transbordo de la mercancía de un vagón a otro en las instalaciones de Adif.
Operaciones Asociadas	Las operaciones inherentes a la manipulación de carga completa para su transbordo.
Unidad de Facturación	En función del tipo de mercancía. (Bobinas, Chatarra, Tubos, Perfiles, Vidrios, Azulejos, Cereales, Maderas, Maquinaria, resto).
Condiciones de Aplicación	Las que se recojan en el contrato que se suscriba entre las partes.
<b>SX-5 Almacenaje de Unidades de Transporte Intermodal</b>	
Descripción	Este servicio consiste en la reserva de espacio para un número determinado de UTI's (contenedores y cajas móviles) dentro de la zona habilitada para ello, dónde se pueden almacenar UTI's vacías por tiempo definido, estando limitado el servicio a la capacidad operativa de la Instalación.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de entrada y salida de la UTI en la Instalación.</li> <li>• Planificación y ejecución de la carga/descarga de la UTI sobre camión, zona de almacenaje, etc.</li> <li>• Información de las UTI's almacenadas y sus movimientos de entrada y salida.</li> <li>• Control de vigilancia y seguridad.</li> </ul>
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Importe fijo mensual por zona de TEU's contratada.</li> <li>• Por TEU de exceso sobre la zona contratada.</li> </ul>
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quedan excluidas las UTI's con residuos de mercancías peligrosas.</li> <li>• Es de aplicación a partir de la finalización del tránsito temporal máximo de 7 días, siempre que se tenga suscrito contrato por este servicio.</li> <li>• Las que se recojan en el contrato que se suscriba entre las partes.</li> </ul>
<b>SX-6 Planificación de Acarreo e Información al Cliente</b>	
Descripción	Este servicio consiste en la planificación diaria de las operaciones de acarreo de la empresa ferroviaria, o de terceros, cuando así lo solicite expresamente.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinación con el Cliente Final, la Empresa Ferroviaria y el Transportista sobre las condiciones de recogida y entrega de las mercancías.</li> <li>• Planificación de las recogidas y entregas de las mercancías.</li> <li>• Emisión de la documentación administrativa necesaria para justificar la prestación del servicio.</li> <li>• Información sobre el desarrollo de los mismos.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Según contrato.
Condiciones de Aplicación	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

<b>SX-7 Apoyo a la Admisión / Envío de Trenes y/o Circulaciones en Régimen de Maniobras a/desde Instalaciones</b>	
Descripción	Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas a la entrada o salida de trenes y/o circulaciones en régimen de maniobras a/o desde a/desde Instalaciones de <b>Adif</b> distintas de las incluidas en el Capítulo 3. de la Declaración sobre la Red.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retirada de las señales de cola de la locomotora y colocación de las mismas en la cola de la circulación y viceversa.</li> <li>• Enganche / desenganche de la locomotora a los vagones.</li> <li>• Realización de las actividades correspondientes al personal de maniobras en la realización de las pruebas de frenado establecidas en el Reglamento General de Circulación.</li> <li>• Elaboración de la documentación de circulación, cuando proceda (Hoja de material o 1007, Boletín de circulación y frenado y Boletín de órdenes e informaciones temporales de circulación).</li> <li>• Realizar la actualización informática del tren.</li> <li>• Otras tareas y operaciones, no expresadas en los párrafos anteriores y que estén intrínsecamente unidas a la entrada y/o salida de composiciones, y/o desde la Instalación, que corresponda su realización a <b>Adif</b> y que quedarían recogidas en el contrato que a tal fin se establezca.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por servicio prestado.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.</li> <li>• No será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>

<b>SX-8 Modificaciones y/o Adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales</b>	
Descripción	Realización por parte de <b>Adif</b> de cualesquiera modificaciones y/o adaptaciones que requiera la infraestructura ferroviaria para permitir el acceso a la misma, o circulación por ella de Convoyes Especiales.
Operaciones Asociadas	<p>Entre éstas se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Refuerzo de resistencia de puentes.</li> <li>• Acondicionamientos especiales en puntos de carga y descarga.</li> <li>• Eliminación de obstáculos, etc.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por Actuación.
Condiciones de Aplicación	Las establecidas por contrato/convenio en función de las características del correspondiente proyecto.



## Servicios de Adif



# Capítulo 6

## Régimen Económico y Tributario

## 6.1 Principios de Tarificación

Estos principios se sustentan en las siguientes figuras:

- Tasas Ferroviarias y Cánones.
- Tarifas por Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.

La regulación de los cánones ferroviarios que se devengan a favor de Adif por la utilización de las infraestructuras se establece en la Ley del Sector Ferroviario, fijándose de conformidad con

el Art. 77.1 de la LSF, mediante la Orden FOM 898/2005, las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y los criterios cuantificadores de los cánones por utilización de las infraestructuras Ferroviarias. La prestación de los Servicios ferroviarios Adicionales y Complementarios, está sujeta al pago de tarifas, que tienen el carácter de precios privados. La prestación de los Servicios ferroviarios Auxiliares está sujeta a precios libremente acordados entre las partes.

## 6.2 Tasas Ferroviarias y Cánones

### 6.2.1. Tasas

Las Tasas Ferroviarias satisfacen los hechos imponibles relacionados con la prestación de servicios ferroviarios regulados en la Orden Ministerial vigente. A continuación se detallan las principales Tasas Ferroviarias.

#### 6.2.1.1 Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros

Afecta a la prestación del servicio de vigilancia y control de acceso, tanto en viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios de Adif.



## Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros

Servicios de recorrido ≤ 150 km	0,02 € por persona y viaje
Servicios de recorrido > 150 km	0,15 € por persona y viaje
Servicios de recorrido > 300 Km. o internacionales	0,34 € por persona y viaje
Contratos de transporte con un número indeterminado de viajes	0,03 € por nº de días de validez del título
Contratos de transporte con un número indeterminado de viajes en dos o más medios	0,20 € por nº de meses o fracción de mes de validez del título

### 6.2.1.2 Otras Tasas

Constituye el hecho imponible de dichas tasas, la prestación de los servicios necesarios para el otorgamiento de las homologaciones, certificaciones, expedición de títulos al personal ferroviario y expedición de Licencias o Certificados de Seguridad.

Estas tasas son:

- Homologación de centros de formación del personal ferroviario (Art. 69 de la LSF).
- Certificación de centros de material rodante (Art. 35 de la Orden FOM/233/2006).
- Expedición de títulos al personal ferroviario (Art. 69 de la LSF).
- Expedición de Licencia (Art. 61 de la LSF).
- Ampliación, renovación o revisión de Licencia o de Certificado de Seguridad (Art. 61 de la LSF).

### 6.2.2. Cánones

Los Cánones ferroviarios son las tasas que Adif recibe de las EEFF por utilización de las infraestructuras de su titularidad o las que estén adscritas a él.

La LSF, en sus Títulos V y VI, establece un Canon por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la REFIG, a aplicar con ocasión de la utilización de la infraestructura ferroviaria y de la Adjudicación de la Capacidad de Red necesaria para la prestación de los distintos servicios ferroviarios, y por la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias (Art. 74 y Art. 75 de la LSF).

En cuanto al establecimiento de las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y criterios referidos en los artículos 74 y 75 de la LSF, éstas han sido fijadas, tal y como prescribe la propia LSF, mediante la Orden Ministe-

rial 898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, modificada por la Orden FOM 3852/2007, de 20 de diciembre.

A continuación se detallan los principales Cánones:

### 6.2.2.1 Canon por Utilización de las Líneas Ferroviarias Integrantes de la REFIG

Serán sujetos pasivos del Canon las EEFF que utilicen la REFIG, las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte y que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que, sin tener la consideración de EEFF, obtengan Adjudicación de Capacidad.

Constituye el hecho imponible del Canon la utilización de las líneas

ferroviarias integrantes de la REFIG, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las siguientes modalidades:

#### Canon por Acceso (Modalidad A)

El Canon por Acceso regula el derecho de utilización con carácter general de la REFIG o de parte de ella. Su importe se devengará y liquidará de una sola vez al inicio de cada Horario de Servicio al que afecte la Adjudicación de Capacidad. En el caso de Adjudicaciones de Capacidad no recogidas en el Horario de Servicio aprobado para cada año por Adif, el Canon se liquidará con la primera adjudicación que reciba dentro de dicho horario.

Las cuantías del Canon se establecen en la tabla siguiente, y se determinan en función de la declaración de actividad realizada por el sujeto pasivo de acuerdo con el nivel de tráfico previsto.

Canon por Acceso (Modalidad A)		
Nivel	Volumen de Tráfico	€/ Año
N1	≤1 millón de Tren-Km. / año	64.952,29
N2. A	>1 y ≤ 5 millones de Tren- Km. / año	162.380,74
N2. B	>5 y ≤10 millones de Tren- Km. / año	357.237,64
N3. A	>10 y ≤15 millones de Tren- Km. / año	746.951,42
N3. B	>15 millones de Tren- Km. / año	1.526.378,97

### Canon por Reserva de Capacidad (Modalidad B)

El Canon por Reserva de Capacidad grava la disponibilidad del trayecto solicitado.

Las cuantías del Canon se establecen en función de los kilómetros-tren reservados, tomando en cuenta el tipo de línea, el tipo de servicio a prestar, el tipo de tren y el periodo del día al que afecte la reserva (valle, normal o punta).

A efectos de la determinación del periodo horario de aplicación, se considerará la hora de parada en la estación anterior.

Se tomarán en consideración los datos registrados en las herramientas de planificación correspondientes para la determinación de la reserva de surcos.

Canon por Reserva de Capacidad (Modalidad B)					
Periodo Horario	Tipo Línea	Tipo de Servicio			
		V1	V2	M	P
		€/Tren-Km. reservado			
Punta	A1	3,69	2,26	-	0,92
	A2	3,59	2,16	-	0,83
	(*) B1	3,04	0,55	0,33	0,06
	C1	-	0,20	0,33	-
Normal	A1	2,37	1,13	-	0,92
	A2	2,26	1,08	-	0,83
	(*) B1	0,20	0,20	0,05	0,06
	C1	-	0,20	0,05	-
Valle	A1	0,83	0,75	-	0,92
	A2	0,75	0,70	-	0,83
	(*) B1	-	0,10	0,05	0,06
	C1	-	0,10	0,05	-

(\*) A los servicios de transporte ferroviario de viajeros sobre el Corredor Mediterráneo con trayectos inferiores a 80 Km., les será de aplicación la cuantía establecida para estos servicios sobre las líneas Tipo C1.

Los servicios de pruebas (P) que se realicen para la validación o certificación de la infraestructura ferroviaria y/o de la integración entre ésta y el material rodante no se sujetan a ningún Canon de los considerados en la presente DR.

En las “Tablas de Referencia” de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo en la Tabla 1, en función de las características de los servicios y tipos de tren en la Tabla 2 y los periodos horarios en la Tabla 3.

Cuando las Reservas de Capacidad sean de carácter extraordinario, fuera de los plazos establecidos, las cuantías se verán incrementadas en un 5% cuando superen el volumen total de Capacidad adjudicada.

**Canon por Circulación (Modalidad C)**

El Canon por Circulación regula la utilización efectiva de la Capacidad reservada.

Las cuantías del Canon se establecen en función de los kilómetros-tren efectivamente utilizados, tomando en cuenta el tipo de línea y el tipo de servicio prestado.

Se tomarán en consideración los datos registrados en las herramientas de seguimiento de circulaciones de Adif, correspondientes a efectos de determinación de la utilización efectiva de Capacidades.

En las “Tablas de Referencia” de este Capítulo, se encuentran clasificados los tipos de línea y servicios (Tablas 1 y 2).

Canon por Circulación (Modalidad C)				
Tipo Línea	Tipo de Servicio			
	V1	V2	M	P
	€/ Tren-Km. circulado			
A1	2,16	0,83	-	-
A2	2,06	0,75	-	-
B1	0,65	0,06	0,06	-
C1	-	0,06	0,06	-

### Canon por Tráfico (Modalidad D)

El Canon por Tráfico grava el tráfico producido sobre la infraestructura ferroviaria.

Las cuantías del Canon se establecerán en función del valor económico de los servicios comerciales de transporte ferroviario prestado, medido en términos de la Capacidad ofertada, pudiéndose distinguir por hora y día y tipo de línea.

Las EEFF declararán, sobre la base de plazas de los vehículos y comprobadas por Adif, las plazas -kilómetro que corresponde aplicar a cada servicio.

A efectos de la determinación del periodo horario de aplicación, se

considerará la hora de parada en la estación anterior.

Se tomarán en consideración los datos registrados en la aplicación informática de Adif a efectos de determinación de la utilización efectiva de Capacidades.

Esta modalidad sólo se aplica a los servicios tipo V1 definidos en la Tabla 2 de las "Tablas de Referencia".

En el Apartado 6.2.6 "Tablas de Referencia" de este Capítulo, se encuentran clasificados los tipos de línea y periodos horarios, en las Tablas 1 y 3.

Canon por Tráfico (Modalidad D)			
Tipo Línea	Periodo Horario		
	Punta	Normal	Valle
	€/ 100 plazas-km		
A1	1,36	0,75	-
A2	1,28	0,70	-
B1	-	-	-
C1	-	-	-



### 6.2.2.2 Canon por Utilización de las Estaciones y otras Instalaciones Ferroviarias

Constituye el hecho imponible del Canon la utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias de la REFIG, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

En todos los Cánones de este apartado no se incluyen los gastos por consumos o suministros que facilite Adif.

#### Canon por Utilización de Estaciones (Modalidad A)

Esta modalidad se aplica a los viajeros que utilicen el servicio de transporte ferroviario, en función de la distancia

recorrida y de la categoría de estación en la que se inicie o finalice el viaje.

A estos efectos se considerarán viajeros aquellas personas no pertenecientes a los equipos de operación, gestión y supervisión de las EEFF.

La cuantía del Canon será la que resulte de aplicar las cuantías unitarias que se indican a continuación, por el número de viajeros que hayan contratado la prestación del servicio de transporte ferroviario, iniciando o finalizando el viaje en dicha estación. Para los viajes en los que se realicen transbordos se entenderá finalizado e iniciado un nuevo viaje en la estación que se produzca.

Canon por Utilización de Estaciones (Modalidad A)				
Categoría*	Trayecto			
	A	B	C	D
	€/ Viajero			
1	0,85	0,46	0,20	0,08
2	0,56	0,33	0,15	0,06
3	0,04	0,04	0,04	0,02

\* Las Estaciones se encuentran clasificadas por categorías en la Tabla 4, Apartado 6.2.6.

Tipo de Trayecto	
A	Superior a 250 km
B	Entre 126 y 250 km
C	Entre 80 y 125 km
D	Inferior a 80 km

### Canon por el Estacionamiento y Utilización de Andenes en las Estaciones (Modalidad B)

Este Canon se calcula en función del tiempo de estacionamiento del tren, la realización de operaciones de cambio de vía a solicitud del operador y la categoría de la estación.

Con carácter general se establece un periodo de 15 minutos durante el cual

el Canon no será aplicable. Tampoco se considerará aplicable, a los efectos de este Canon, los supuestos de estacionamiento y utilización de andenes en horario valle, o de servicios de cercanías o regionales que utilicen andenes reservados para su uso exclusivo, según la relación de estaciones que se adjunta en la Tabla 5, del Apartado 6.2.6.

Canon por el Estacionamiento y Utilización de Andenes en las Estaciones (Modalidad B)			
Categoría*	Estacionamiento		
	A	B	C
	€/ Tren		
1	2,16	3,24	4,32
2	1,08	1,63	2,16
3	-	-	-

\* Las Estaciones se encuentran clasificadas por categorías en la Tabla 4 del Apartado 6.2.6.

Tipo de Estacionamiento	
A	Por cada 5 min. adicionales o fracción entre 15 min. y 45 min.
B	Por cada 5 min. adicionales o fracción entre 45 min. y 120 min.
C	Por cada 5 min. adicionales o fracción a partir de los 120 min.

A los efectos de cómputo del tiempo de estacionamiento en andenes no se considerarán las paradas intermedias de un trayecto comercial, ni aquellos en los que Adif decida la permanencia del tren en la vía de estacionamiento.

### Canon por Paso por Cambiadores de Ancho (Modalidad C)

La cuantía de esta modalidad será la que resulte de aplicar la cantidad unitaria en euros a cada paso de un tren por un cambiador de ancho.

Canon por Paso por Cambiadores de Ancho (Modalidad C)	
Valor unitario por tren	108,25 €

### Canon por Utilización de vías de Apartado (Modalidad D)

Las cuantías del Canon se establecen en función del tipo de línea de la estación a la que pertenezca la vía de apartado utilizada y del tiempo de ocupación de la vía.

No se considerarán, a los efectos de esta modalidad, los supuestos de utilización de vías de apartado en el horario valle referido en la Tabla 3 de las "Tablas de Referencia", Apartado 6.2.6.

Canon por Utilización de Vías de Apartado (Modalidad D)				
Tipo de Línea	Estacionamiento			
	a	b	c	d
	€/ Tren			
A	15,63	2,06	3,04	38,97
B - C	-	-	-	-

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6, se encuentran clasificadas las Líneas por Tipo.

Tipo de Estacionamiento	
a	Entre 1 y 6 horas.
b	Por cada hora de estacionamiento desde la hora sexta hasta la decimosegunda.
c	Por cada hora de estacionamiento a partir de la decimosegunda hora.
d	Estacionamiento por día completo.



### Canon por la Prestación de Servicios que Precisen de Autorización para la Utilización del Dominio Público Ferroviario (Modalidad E)

Esta modalidad se aplica al uso del dominio público ferroviario y se determina en función de la superficie ocupada y del tipo de terreno en que éste se realiza.

En todo caso, para lo no contemplado en este Capítulo, se estará a lo dispuesto en la LSF o en la Orden Ministerial que fije las cuantías y se encuentre vigente en el momento de la aplicación de las Tasas Ferroviarias y Cánones que correspondan.

### Canon por la Prestación de Servicios que Precisen de Autorización para la Utilización del Dominio Público Ferroviario (Modalidad E)

Zona de dominio público	€/ m <sup>2</sup> - mes
Terreno urbanizado	0,65
Terreno NO urbanizado	0,55

### 6.2.3 Modificación de las Tasas Ferroviarias y Cánones

La modificación de las Tasas y Cánones incluidos en la presente DR se realizará con arreglo a los siguientes mecanismos:

Las cuantías de las tasas y cánones podrán ser actualizadas o modificadas a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante Orden Ministerial. Asimismo,

solo podrán modificarse mediante Ley el número o la identidad de los elementos y criterios de cuantificación sobre los cuales se determinen las cuotas exigibles en cada una de las modalidades a las que se alude en el Art. 74.3 de la LSF.

Se ha procedido a regularizar, tanto la Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros como los Cánones Ferroviarios, de conformidad con lo estipulado en el Art. 83.1 de la Ley 39/2010, de 22 de Diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011.



#### 6.2.4 Forma de Pago de las Tasas Ferroviarias y Cánones

Las Tasas de Seguridad, que deberán estar incluidas en el precio del transporte, se recaudarán por parte de las EEFF y se ingresarán en el patrimonio de Adif (Art. 67 LSF).

En cuanto a los Cánones Ferroviarios, las modalidades descritas podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta, en los términos previstos en la Orden Ministerial por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios, que aprueba los modelos de liquidación y regula los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles (Orden FOM 898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan los cánones ferroviarios establecidos en los Art. 74 y 75 LSF). El ingreso de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias debe ser efectuado por la EEFF o Candidatos Habilitados, una vez hayan recibido la notificación de pago correspondiente, en los términos, plazos y demás condiciones indicadas en la DR y en la Orden Ministerial que fija las cuantías de los Cánones Ferroviarios.

Sobre las cuantías que resulten exigibles se aplicarán los impuestos indirectos que gravan la prestación de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente. Asimismo se ha suscrito con fecha 16 de febrero de 2009 un Convenio entre la Agencia Estatal de Administración Tributaria y Adif para la recaudación en vía ejecutiva de los recursos de naturaleza pública de esta entidad pública, publicado mediante Resolución de 26 de febrero de 2009, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, del Ministerio de Economía y Hacienda.

Para todo lo no recogido en este apartado se aplicará lo que disponga la LSF, el RSF y la Orden Ministerial vigente que fije las cuantías de los Cánones Ferroviarios.

#### 6.2.5. Sistema de Incentivos (Performance Scheme)

Adif pretende fidelizar a las EEFF que presentan un alto grado de cumplimiento en la capacidad de infraestructura asignada. Asimismo, la Directiva



2001/14/CE, en su Art. 11, prevé la posibilidad de que a través de un sistema de incentivos se potencie la reducción al mínimo de las incidencias y con ello se mejore el funcionamiento de la Red ferroviaria. Dicho sistema podrá incluir la imposición de penalizaciones por acciones que perturben el funcionamiento de la Red o en la concesión de indemnizaciones a las empresas que las sufran.

### 6.2.6 Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones

Actualizadas por la Orden FOM/3236/2010, de 13 de diciembre, dictada en cumplimiento de los criterios establecidos por la Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre, que modificó los anexos de la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios.

**Tabla 1 Clasificación de las Líneas Ferroviarias**

Tipo		Líneas
A	A.1	Madrid - Barcelona (ancho UIC) Córdoba - Málaga (ancho UIC) Madrid - Valladolid (ancho UIC) Madrid - Albacete (ancho UIC) Madrid - Valencia (ancho UIC) Mollet-Girona y Figueres Vilafant-límite con el tramo internacional (1)
	A.2	Madrid - Sevilla (ancho UIC) Tramo La Sagra - Toledo (ancho UIC) Zaragoza Delicias - Huesca (ancho UIC)
B	B.1	Corredor Mediterráneo (2)
C	C.1	Resto de líneas

(1) Hasta que no entre en explotación la totalidad de la línea en ancho UIC y doble vía desde Barcelona al tramo internacional, estos tramos serán considerados de tipo A.2.

(2) A los efectos de esta clasificación el corredor Mediterráneo se define como el tramo comprendido entre Valencia y Tarragona.



Tabla 2 Servicios Ferroviarios y Tipos de Tren		
Clase	Tipo	Características
Viajeros	V1	Velocidad punta igual o superior a 260 km/h
Viajeros	V2	Velocidad punta inferior a 260 km/h
Mercancías	M	-
Pruebas	P	-

- Se entiende por velocidad punta la velocidad máxima efectiva en el servicio correspondiente.
- Se entiende por servicios de pruebas la circulación de trenes que se realicen para la adecuación y calibración de vehículos nuevos o existentes, que necesiten autorización de puesta en servicio o de circulación, así como para la calibración de alguno de sus Componentes.

Tabla 3 Periodos Horarios		
Periodo	Tramo Horario	
	Inicio	Fin
Valle	0:00	6:59
Punta	7:00	9:29
Normal	9:30	17:59
Punta	18:00	20:29
Normal	20:30	23:59

- El periodo punta no se aplica a sábados, domingos y festivos. Los tramos horarios de dicho periodo en estos días se consideran periodo normal.
- A los efectos de la determinación del periodo, se tomarán en consideración las paradas que realice el tren en estaciones. Así, en un punto determinado del recorrido se aplicará el periodo correspondiente a la hora en la que paró en la estación anterior.
- No obstante lo anterior, para determinar que un servicio de cercanías se produce dentro de uno de los periodos clasificados en estas tablas será preciso que más del cincuenta por ciento del tiempo de duración del mismo tenga lugar dentro de dicho periodo.
- Asimismo, en los servicios de mercancías sólo será de aplicación el periodo punta en la distancia de los 100 kilómetros anteriores a los núcleos urbanos de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao. Al resto de kilómetros del trayecto les será de aplicación, según corresponda, el periodo normal o valle.

**Tabla 4 Clasificación de Estaciones****Categoría 1**

Madrid-Puerta de Atocha	Córdoba-Central	Valladolid-Campo Grande AV
Madrid-Chamartín AV	Lleida-Pirineus	Zaragoza-Delicias
Barcelona-Sants	Málaga-María Zambrano AV	Albacete Los Llanos
Valencia Joaquín Sorolla		

**Categoría 2**

A Coruña	Guadalajara-Yebes	Requena-Utiel
Alacant-Terminal	Huelva-Término	Reus
Alcázar de San Juan	Huesca	Ripoll
Algeciras	Irún	Ronda
Almería	Jaén	Salamanca
Antequera-Santa Ana	Jerez de la Frontera	Salou
Ávila	L'Aldea-Amposta	San Sebastián / Donostia
Badajoz	Lebrija	Santander
Barcelona-Estació de França	León	Santiago de Compostela
Barcelona-Passeig de Gracia	Linares-Baeza	Segovia
Benicarló-Peñíscola	Llançà	Segovia-Guiomar
Bilbao-Abando Indalecio Prieto	Logroño	Sils
Bobadilla	Lorca-Sutullena	Soria
Burgos	Lugo	Tarragona
Cáceres	Madrid-Atocha Cercanías	Teruel
Cádiz	Madrid-Chamartín	Toledo
Calatayud	Málaga-María Zambrano	Torellò
Caldes de Malavella	Medina del Campo	Torredembarra
Cambrils	Mérida	Tortosa
Cartagena	Miranda de Ebro	Tudela de Navarra
Castelló de la Plana	Monforte de Lemos	Valencia-Cabanyal
Ciudad Real	Murcia del Carmen	Valencia-Estació del Nord
Cuenca	Ourense	Valladolid-Campo Grande
Cuenca Fernando Zóbel	Oviedo	Vigo
Ferrol	Palencia	Vilagarcía de Arousa
Figueres	Pamplona	Villena
Figueres-Vilafant (1)	Ponferrada	Vinaròs
Flaçà	Pontevedra	Vitoria / Gasteiz
Gijón-Jovellanos	Portbou	Zamora
Girona	Puente Genil-Herrera	
Granada	Puertollano	

(1) Hasta que no entre en explotación la totalidad de la línea en ancho UIC y doble vía desde Barcelona al tramo internacional, esta estación será considerada de categoría 3.

**Categoría 3 Estaciones No Incluidas En Categoría 1 Y 2**

**Tabla 5 Estaciones con Andenes Reservados para los Servicios de Cercanías y Regionales**

Gerencia	Estación
Madrid	Atocha, Chamartín, Fuenlabrada, Móstoles, Aranjuez, Villalba, Alcalá de Henares, El Escorial, Guadalajara, Parla, Tres Cantos, Colmenar, Ávila, Segovia, Valladolid, Medina, Ciudad Real, Toledo, Badajoz, Puertollano, Soria.
León	Gijón Cercanías, Oviedo, León, A Coruña, Ferrol, Vigo, Ponferrada, Santiago de Compostela.
Sevilla	Cádiz, Sevilla Santa Justa, Córdoba - Central, Málaga, Granada, Almería, Ronda, Jaén, Huelva, Fuengirola, Jerez de la Frontera, Linares, Bobadilla, Utrera.
Valencia	Valencia- Estació del Nord, Teruel, Castelló, Gandía, Tortosa, Xàtiva, Alacant-Terminal, Cuenca, Cartagena, Vinaròs, Murcia del Carmen.
Barcelona	Barcelona Sants, Barcelona Estació de França, L'Hospitalet, Sant Vicenç de Calders, Vilanova i la Geltrú, Sant Andreu Comtal, Portbou, Girona, Figueres, Massanes, Sant Celoni, Vic, Ripoll, Manresa, Terrassa, Blanes, Mataró, Granollers, Canfranc, Huesca, Zaragoza Delicias, Calatayud, Tarragona, Reus, Mora la Nova, Lleida.
Miranda	Bilbao Abando, Irún, Santander, Vitoria-Gasteiz, Orduña, Santurtzi, Muskiz, Burgos, Logroño, Palencia, Pamplona.



## 6.3 Tarifas Provisionales 2011 por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.

### 6.3.1. Introducción

Por Resolución de 29 de diciembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, se publica la aprobación de la Propuesta de Tarifas Provisionales por la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2011 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif. (BOE núm. 7, de 8 de enero de 2011).

### 6.3.2 Régimen Jurídico y Determinación de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.

La prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios estará sujeta al pago de Tarifas, que tendrán el carácter de precios privados. Según el Art. 79 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferrovia-

rio, el importe de las Tarifas se fijará atendiendo al tipo de actividad, a su interés ferroviario y a su relevancia económica, así como al coste que suponga la prestación de los servicios. No se devengarán tarifas ni precios por las actividades y servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en la LSF.

La Ley del Sector Ferroviario ha sido modificada por el artículo 24 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (Ley Ómnibus), norma esta última por la que se ha transpuesto la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre, relativa a los servicios en el mercado interior.

En concreto, el artículo 24 de la citada Ley 25/2009, de 22 de diciembre, ha



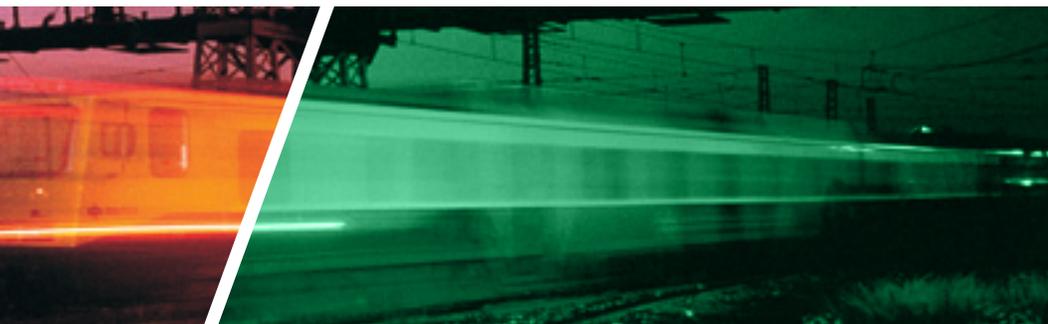
dotado de una nueva redacción a los artículos 21, 40, 41, 78 y 79 de la Ley del Sector Ferroviario, añadido a su texto una nueva disposición transitoria séptima y modificado el Anexo de la misma. Estas modificaciones afectan a la regulación de la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares en el Sector Ferroviario, que ahora se liberalizan en gran medida suprimiendo trámites y reduciendo cargas administrativas.

Esta modificación de la Ley del Sector Ferroviario obliga a adaptar las disposiciones reglamentarias afectadas por los cambios producidos en la Ley sectorial ferroviaria antes citada. Dichas disposiciones son el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, que se modifica por el Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero, y el Estatuto de **Adif**, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, que ha sido modificado por Real Decreto 458/2010, de 16 de abril. En ambos casos, las modificaciones afectan a los preceptos referidos a los servicios adicionales y complementarios.

### 6.3.3 Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios.

**Adif** presta los servicios con arreglo a las condiciones establecidas en las descripciones de los mismos, (ver Apartado 5.4.) garantizando la seguridad, eficacia y calidad del servicio, aportando los medios y el personal habilitado para su ejecución. En este sentido, **Adif** consciente de la trascendencia y repercusión de la prestación de los servicios en la actividad de las EEFF, establece mecanismos para identificar los niveles de calidad de los servicios aportados, y acomete procesos de mejora continua en orden a aumentar la eficiencia de la prestación y los parámetros de calidad correspondientes.

Dicha prestación se realizará en las estaciones e instalaciones logísticas de mercancías que se incluyen en este documento, y asimismo en otras instalaciones de **Adif** que el interesado podrá conocer previa consulta a la Dirección de Servicios Logísticos de **Adif**. La relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que ofertan sus servicios a las EEFF se recoge en



el Apartado 3.7.1. Asimismo se encontrarán disponibles en la web de Adif, [www.adif.es](http://www.adif.es), los Horarios de Servicios de dichas Instalaciones.

Las condiciones particulares para la prestación del servicio y su normativa general aplicable, serán accesibles a cualquier usuario de los servicios que lo solicite, tanto en las instalaciones de Adif, como mediante su remisión en formato electrónico. La suscripción de un contrato de prestación de servicios, o la formalización de la petición del servicio, presupone

la aceptación y conformidad del usuario con las condiciones establecidas.

### 6.3.4 Ámbito de Aplicación.

Las Tarifas Provisionales contenidas en el presente documento sólo serán de aplicación para los Servicios Adicionales y Complementarios que se presten en la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) y las áreas de las zonas de servicio ferroviario, que sean administrados por Adif.

### 6.3.5. Tablas de Tarifas de Servicios Adicionales y Complementarios 2011

#### Tarifas – Servicios Adicionales

		UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2011
SA-1	ACCESO DE TRENES A INSTALACIONES		
	A instalaciones	TREN	0,00 €
SA-2	EXPEDICIÓN DE TRENES DESDE INSTALACIONES		
	Desde instalaciones	TREN	0,00 €



## Tarifas – Servicios Complementarios

		UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2011
SC-1	OPERACIONES SOBRE EL MATERIAL ASOCIADAS AL ACCESO O EXPEDICIÓN DE TRENES		
		SERVICIO	36,55 €
SC-2 A	OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS		
	Distancia entre 0 - 5 km	SERVICIO	15,00 €
	Entre 5 - 15 km	SERVICIO	41,50 €
	Entre 15 - 30 km	SERVICIO	86,50 €
	Entre 30 - 60 km	SERVICIO	196,50 €
	Más de 60 Km. (Importe correspondiente a 30 - 60 Km. más una cantidad fija por Km. adicional)	SERVICIO	2,25 €/km
SC-2 B	MANIOBRAS DE POSICIONAMIENTO EN INSTALACIONES LOGÍSTICAS DE LAS INSTALACIONES PRINCIPALES		
	Entrega / Recogida Sin Vehículo de Maniobras	MANIOBRA	24,00€
	Entrega / Recogida Con Vehículo de Maniobra	MANIOBRA	115,20€
SC-3 A	OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS		
	Distancia entre 0 - 5 km	SERVICIO	74,00 €
	Entre 5 - 15 km	SERVICIO	179,00 €
	Entre 15 - 30 km	SERVICIO	352,00 €
	Más de 30 Km. (Importe correspondiente a 15 30 Km. más una cantidad fija por Km. adicional)	SERVICIO	8,60 €/km



## Tarifas – Servicios Complementarios

		UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2011
<b>SC-3 B</b>	<b>MANIOBRAS DE ENTREGA Y / O RECOGIDA EN OTRAS INSTALACIONES</b>		
	Entrega /Recogida s/ vehículo Tramo I. (0 - 10 km)	MANIOBRA	39,50 €
	Entrega /Recogida s/ vehículo Tramo II. (+ de 10 km)	MANIOBRA	51,20 €
	Entrega /Recogida c/ vehículo Tramo I. (0 - 10 km)	MANIOBRA	148,20 €
	Entrega /Recogida c/ vehículo Tramo II. (+ de 10 km)	MANIOBRA	242,00 €
<b>SC-4 A</b>	<b>MANIOBRAS EN INSTALACIONES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS</b>		
		Tren maniobrado por instalación (no destino)	91,45 €
<b>SC-4 B</b>	<b>MANIOBRAS DE FORMACIÓN / SELECCIÓN SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS</b>		
	Tren / Composición maniobrado	MANIOBRA	24,00 €
	Suplemento vagón maniobrado	VAGÓN	4,75 €
<b>SC-5 A</b>	<b>MANIOBRAS EN INSTALACIONES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS</b>		
		Tren maniobrado por instalación (no destino)	278,00 €
<b>SC-5 B</b>	<b>MANIOBRAS DE FORMACIÓN / SELECCIÓN CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS</b>		
	Tren / Composición maniobrado	MANIOBRA	115,20 €
	Suplemento vagón maniobrado	VAGÓN	9,20 €
<b>SC-6</b>	<b>MANIPULACIÓN DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL</b>		
	UTI, entre 0 y 2 días de tránsito por la Instalación	UTI	21,00 €
	UTI, hasta 7 días de tránsito por la Instalación	UTI	38,00 €
	Exceso sobre 7 días de tránsito por la Instalación	UTI/DIA	6,00 €
	Manipulación adicional por más de 7 días de tránsito	UTI	21,00 €

## Tarifas – Servicios Complementarios

	UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2011
<b>SC-7 SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN</b>		
Líneas de Alta Velocidad	SERVICIO	Coste Real
Resto de líneas:		
Cercanías - unidades eléctricas	Miles de TKB	7,246841 €
Media distancia - electrotrenes	Miles de TKB	2,230745 €
Media distancia - unidades eléctricas	Miles de TKB	2,230745 €
Larga distancia - trenes convencionales	Miles de TKB	2,869727 €
Larga distancia - tipo Euromed	Miles de TKB	2,760700 €
Larga distancia - tipo Alaris	Miles de TKB	2,760700 €
Larga distancia - locomotoras aisladas	Miles de TKB	2,869727 €
Larga distancia - electrotrenes	Miles de TKB	2,760700 €
Mercancías - trenes convencionales	Miles de TKB	2,299952 €
Mercancías - locomotoras aisladas	Miles de TKB	2,299952 €
Coste de gestión (importe sobre el total de Megavatios hora)	MWh	1,12€/MWh
Los importes resultantes, tanto de los costes de energía eléctrica como de gestión, se ajustarán al final del ejercicio de acuerdo con los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes.		
<b>SC-8 SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE</b>		
Combustible	LITRO	Coste Real
Coste de gestión (importe sobre el total de litros de producto suministrado)	LITRO	0,021 €/litro
Coste de dispensación	LITRO	0,0194€/litro
Los importes resultantes, tanto de los costes de combustible, de gestión y de dispensación, se ajustarán al final del ejercicio de acuerdo con los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes.		
<b>SC-9 TRANSPORTES EXCEPCIONALES</b>		
Acompañamiento y asistencia al transporte	SERVICIO CONTRATADO	60,00€ /h /agente
Servicios contratados de apoyo y seguridad	SERVICIO CONTRATADO	Tipo de Transporte

### 6.3.6 Aprobación y Vigencia de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.

El artículo 79 de la Ley del Sector Ferroviario, según la redacción dada al mismo por el artículo 24 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre (Ley Ómnibus), establece que:

- Las Tarifas de los Servicios Adicionales serán aprobadas por el Ministerio de Fomento a propuesta de **Adif**, y se incluirán en la Declaración sobre la Red.
- Las Tarifas de los Servicios Complementarios prestados en la REFIG y en las áreas de sus zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif** serán aprobadas, con independencia de quien sea su prestador, por el Ministerio de Fomento a propuesta de **Adif**. Su cuantía deberá figurar en la Declaración sobre la Red.

El importe de las Tarifas se fijará atendiendo al tipo de actividad, a su interés ferroviario y a su relevancia económica, así como al coste que suponga la prestación de los servicios.

El establecimiento y aplicación de las Tarifas se regirá siempre por los prin-

cipios de objetividad, transparencia, igualdad de acceso y no discriminación a las Empresas Ferroviarias.

La política tarifaria tenderá a crear una dinámica que favorezca la contención de los gastos de explotación, adecuando las inversiones a los requerimientos reales de la demanda, evitando sobrecapacidades o problemas de congestión.

El Ministerio de Fomento podrá establecer, por motivos de interés general relativos a los objetivos de la política social, exoneraciones o aminoraciones en las Tarifas en vigor de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras ferroviarias, compensando a este último, si procede, por la disminución de ingresos que se derive de la aplicación de las mismas.

En ejecución de lo anterior, se han publicado por Resolución de 29 de diciembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, las Tarifas Provisionales por la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2011 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, **Adif** (BOE núm.7, de 8 de enero de 2011), que se incluyen en el presente documento, cuyo periodo de vigencia se extenderá durante



el año 2011. No obstante, si durante el periodo de aplicación de estas Tarifas Provisionales, el Ministerio de Fomento aprobara el Marco General Tarifario, de acuerdo con lo recogido en la disposición adicional única del Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, las presentes tarifas podrán ser sustituidas por la tarifas definitivas que se aprueben con arreglo al mismo.

### 6.3.7. Facturación de Tarifas por Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.

Las Tarifas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio, la realización de la actividad o la utilización de que se trate, y deberán hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento de su fijación o actualización.

El sujeto obligado al pago de las tarifas será aquella Empresa Ferroviaria que haya solicitado los servicios a Adif.

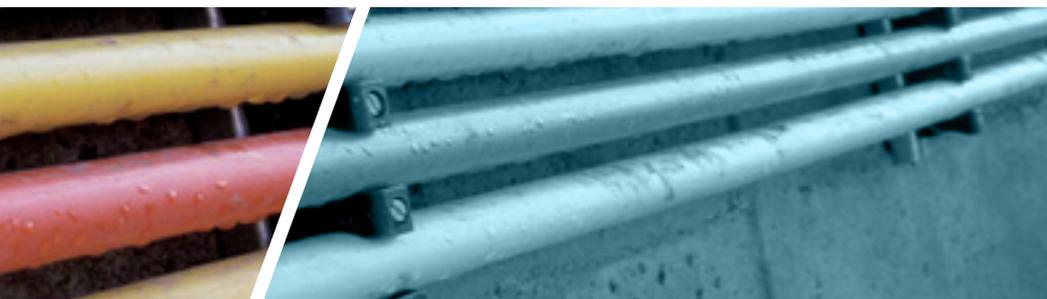
Los certificados acreditativos del impago de las facturas giradas por Adif,

que deberán ser notificados al obligado al pago, tendrán la consideración de títulos ejecutivos, conforme a lo dispuesto en el Art. 517 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. La acción para exigir el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por Adif prescribirá a los cinco años desde la prestación del servicio.

Adif podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las tarifas correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda. Igualmente, Adif podrá solicitar depósitos, avales, pagos a cuenta o cualquier otra garantía suficiente para el cobro del importe de las tarifas por los servicios que preste.

Corresponde a la jurisdicción ordinaria la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de las Tarifas a que se refiere este Capítulo.

En relación a la forma de pago de Tasas y Cánones consultar el Apartado 6.2.4.



## 6.4 Fijación de las Unidades de Cuantificación de los Servicios Auxiliares

La prestación de los Servicios Auxiliares por parte de Adif, estará sujeta a precios específicos a convenir en cada caso por esta entidad y las empresas

solicitantes de dichos servicios, conforme las unidades de cuantificación que a continuación se detallan.

Unidades de Cuantificación - Servicios Auxiliares		Unidad de Cuantificación
SX-1	FACTURACIÓN COMERCIAL	CARTA DE PORTE
SX-2	PESAJE DE VAGONES Vagón Aislado Remesa de Vagones: • Primer Vagón de la Remesa • Resto de Vagones de la Remesa	VAGÓN PRIMER VAGÓN VAGÓN
SX-3	SUMINISTRO DE ARENA  (* El importe del consumo de arena se facturará aparte	VEHÍCULO (*)
SX-4	TRANSBORDO DE CARGA COMPLETA EN LAS INSTALACIONES DE ADIF Tipo de mercancía	SERVICIO CONTRATADO
SX-5	ALMACENAJE DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL Zona de Almacenaje Exceso sobre zona contratada	ZONA/MES TEU/DÍA
SX-6	PLANIFICACIÓN DE ACARREOS E INFORMACIÓN AL CLIENTE	ACARREO
SX-7	APOYO A LA ADMISIÓN/ENVÍO DE TRENES Y/O CIRCULACIONES EN RÉGIMEN DE MANIOBRAS A/DESDE INSTALACIONES	POR SERVICIO PRESTADO
SX-8	MODIFICACIONES Y/O ADAPTACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA TRANSPORTES EXCEPCIONALES Modificaciones y/o adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales	POR ACTUACIÓN

Todos los Precios referentes a Servicios Auxiliares se aplicarán según Convenio.

Estos Servicios Auxiliares se citan a título enunciativo y no limitativo.



# Régimen Económico y Tributario



# ANEXOS

- Anexo A Horario de Servicio
- Anexo B Catálogo de Surcos Internacionales
- Anexo C Modelos de Solicitud de Capacidad Nacional e Internacional
- Anexo D Características de la Infraestructura y Condiciones de Circulación entre Barcelona y la Sección Internacional para Trenes de Mercancías en Ancho UIC
- Anexo E Organigrama del Ministerio de Fomento
- Anexo F Normativa
- Anexo G Glosario: Acrónimos y Definiciones
- Anexo H Mapas de la Red Gestionada por **Adif**

# ANEXO A: Horario de Servicio 2011/2012

## Actualizado en [www.adif.es](http://www.adif.es)

- El domingo 12 de diciembre de 2010 comenzó el Horario de Servicio del año 2011, el cual finaliza el sábado 10 de diciembre.
- El domingo, 11 de diciembre de 2011 comienza un nuevo Horario de Servicio, el cual finalizará el sábado 08 de diciembre de 2012.

- El Horario de Servicio marca los plazos efectivos que se deben cumplir durante los procedimientos de Adjudicación de Capacidad implantados por la LSF, y detallados en el Capítulo 4 de la presente DR.

2011																																																																																																			
Enero							Febrero							Marzo							Abril							Mayo							Junio																																																																
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D																																																			
3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Julio							Agosto							Septiembre							Octubre							Noviembre							Diciembre																																																																
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D																																																			
4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

2012																																																																																																			
Enero							Febrero							Marzo							Abril							Mayo							Junio																																																																
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D																																																			
2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Julio							Agosto							Septiembre							Octubre							Noviembre							Diciembre																																																																
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D																																																			
2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

## Principales Hitos

Horario de Servicio 2010/2011		Calendario Ajuste Concertado		Ajustes Mensuales		
		2011	2012	2011	2012	
<b>11-dic-11</b>	Inicio Horario de Servicio 2011/12	<b>12-jun-11</b>	Ajuste concertado	<b>10-jun-12</b>	<b>06-feb-11</b>	<b>05-feb-12</b>
<b>11-abr-11</b>	Solicitudes Internacionales	<b>07-feb-11</b>	Solicitudes	<b>06-feb-12</b>	<b>06-mar-11</b>	<b>04-mar-12</b>
<b>13-jun-11</b>	Solicitudes Nacionales	<b>07-mar-11</b>	Asignación provisional de capacidad	<b>05-mar-12</b>	<b>03-abr-11</b>	<b>01-abr-12</b>
<b>12-sep-11</b>	Asignación provisional de capacidad	<b>11-abr-11</b>	Asignación definitiva de capacidad	<b>09-abr-12</b>	<b>01-may-11</b>	<b>06-may-12</b>
<b>09-oct-11</b>	Asignación definitiva de capacidad				<b>07-ago-11</b>	<b>05-ago-12</b>
<b>01-nov-11</b>	Comunicación del anuncio de trenes	<b>09-may-11</b>	Comunicación del anuncio de trenes	<b>14-may-12</b>	<b>04-sep-11</b>	<b>02-sep-12</b>
					<b>02-oct-11</b>	<b>07-oct-12</b>
					<b>06-nov-11</b>	<b>04-nov-12</b>

Nota. Se podrán designar otras fechas para Ajustes Concertados cuando entren en funcionamiento nuevas infraestructuras. Se comunicarán dichas fechas con la antelación oportuna.



## ANEXO B: Catálogos de Surcos Internacionales

### Corredor Tarragona – Portbou

Nº de Surco	Tarragona	Castellbisbal	Portbou	Conexiones
86852/3	03h55	05h10	08h00	Vintimiglia, Metz, Angola- Antwerpen
Nº de Surco	Conexiones	Portbou	Castellbisbal	Tarragona
86584/5	Vintimiglia, Metz, Angola- Antwerpen	12h45	15h43	16h44

### Corredor Irún – Fuentes de Oñoro

Nº de Surco	Irún	Valladolid	Vilar Formoso	Conexiones
43800/1	11h26	17h04	21h00	Lisboa/Oporto
Nº de Surco	Conexiones	Vilar Formoso	Valladolid	Irún
43802/3	Lisboa/Oporto	22h40	02h51	08h43

### Corredor Barcelona – Figueres

Nº de Surco	Barna C. Tunis	Figueres-Vilafant	Límite TP Ferro	Conexiones
86852/3	04h45	07h05	07h10	Perpignan
86852/3	09h50	12h05	12h10	Perpignan
86852/3	13h53	16h05	16h10	Perpignan
86852/3	14h50	17h21	17h26	Perpignan
86852/3	17h05	19h18	19h23	Perpignan
86852/3	20h55	23h14	23h19	Perpignan

### Corredor Figueres – Barcelona

Nº de Surco	Conexiones	Límite TP Ferro	Figueres-Vilafant	Barna C. Tunis
86852/3	Perpignan	08h20	08h25	10h44
86852/3	Perpignan	11h25	11h30	14h08
86852/3	Perpignan	16h25	16h30	18h57
86852/3	Perpignan	18h45	18h50	21h26
86852/3	Perpignan	22h35	22h40	01h05
86852/3	Perpignan	05h10	05h15	07h56

# ANEXO C: Modelos de Solicitud de Capacidad

## Modelo de Solicitud de Capacidad Nacional

Se encuentra disponible en [www.adif.es](http://www.adif.es)



Candidato representante \_\_\_\_\_

Domicilio (a efectos de notificaciones) \_\_\_\_\_

Registro Especial Ferroviario \_\_\_\_\_

Fecha de Petición: \_\_\_\_\_

Fecha de Aceptación: \_\_\_\_\_

Nº. de Ficha: \_\_\_\_\_

Fecha de Asignación: \_\_\_\_\_

Capacidad Asignada: \_\_\_\_\_

Origen: \_\_\_\_\_ Destino: \_\_\_\_\_

Corredor: \_\_\_\_\_ Ruta: \_\_\_\_\_

Días de Circulación: \_\_\_\_\_

Período de Circulación: \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ al \_\_\_\_\_

Denom. Comercial: \_\_\_\_\_ Longitud: \_\_\_\_\_

Horario solicitado (S/L/P): \_\_\_\_\_ a las \_\_\_\_\_ Estación: \_\_\_\_\_

Materias peligrosas: \_\_\_\_\_ Prescrip. Especiales: \_\_\_\_\_

Observaciones: \_\_\_\_\_

**CAMBIOS DE TRACCIÓN**

Hasta	Tipo	Peso	Locomora	Número
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____

Observaciones: \_\_\_\_\_

**PARADAS**

Estación	Minutos	Tipo	Descripción
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Observaciones: \_\_\_\_\_

## Modelo de Solicitud de Capacidad Internacional

Se encuentra disponible en <http://www.railneteuropa.com>

## ANEXO D: Características de la Infraestructura y Condiciones de Circulación entre Barcelona y la Sección Internacional para Trenes de Mercancías en Ancho UIC.

### 1. Descripción de la Línea

El corredor entre la terminal de Morrot y el comienzo de la Sección Internacional Figueres-Perpignan está constituido por los siguientes tramos (ver esquema 1):

#### • Terminal de Morrot – Estación Can Tunis y Ramal Castellbisbal (25,7 Km.):

Terminales y estaciones con vías de ancho mixto, 1.435 mm y 1.668 mm y tercer carril entre estaciones y en el ramal, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

#### • Castellbisbal–Nudo de Mollet (19 Km.)

Tercer carril, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Ministerio de Fomento.

#### • Nudo de Mollet – Inicio Túnel de Montmeló (7,1 Km.):

Tramo de línea de Alta Velocidad en ancho 1.435 mm, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

#### • Túnel de Montmeló (1,3 Km.):

Doble vía, una de ellas de ancho convencional y la otra con tres carriles, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

#### • Final Túnel de Montmeló – Estación Girona Mercaderies (66,2 Km.):

Tramo de línea de Alta Velocidad en ancho 1.435 mm, vía única y doble UIC, 25.000 V CA. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

#### • Estación de Girona Mercaderies – Variante de Figueres (41,2 Km.):

Tercer carril, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

#### • Variante de Figueres (4,5 Km.):

Tercer carril, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Ministerio de Fomento.

#### • Variante de Figueres – Sección Internacional (3,6 Km.):

Estación de Figueres-Vilafant dotada de vías de ancho UIC y ancho convencional. Tramo entre estación de Figueres - Sección Internacional, línea de Alta velocidad en ancho 1.435 mm, vía doble UIC, 25.000 V CA. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

La puesta en servicio de este nuevo corredor, destinado en su totalidad a mercancías y en parte a viajeros, se produjo el 19 de diciembre de 2010. Su longitud es de 168 Km., de los cuales 81 Km. son en vía doble y 87 Km. en vía única. Las instalaciones logísticas en ancho UIC estarán ubicadas en las Terminales de Can Tunis y Morrot.

### 2. Esquema de Vías en Ancho UIC

En el esquema 4, figuran las vías tanto de la línea como de las instalaciones logísticas de Can Tunis y Morrot. La terminal de mercancías de Can Tunis contará con una conexión en ancho UIC a los talleres de mantenimiento de material rodante.

### 3. Gálibos

El gálibo que deberán cumplir los trenes es el estándar UIC. Existe una restricción de gálibo en el Túnel de Rubí, situado entre el Nudo de Castellbisbal y el Nudo de Mollet que obliga en el caso de utilización de pantógrafo de anchura 1.950 mm a la circulación en vía única por vía 2. Sin embargo, si el pantógrafo utilizado es de anchura 1.600 mm se podrá circular por ambas vías.

### 4. Rampa Característica

La rampa característica de este corredor es de 18 milésimas.

### 5. Carga Máxima por Eje, Condiciones Dinámicas y Calidad de la Rodadura

El corredor se considera de la categoría D4, es decir, admite carga máxima por eje de 22,5 t. Se establecerán condiciones de calidad de la rodadura para la circulación por el tramo de línea de Alta Velocidad idénticas a las de la sección internacional, es decir, las recogidas en la ficha UIC 518 para la interacción vía-vehículo.

### 6. Velocidades Mínimas

La velocidad mínima de circulación para trenes de mercancías en tramos de la Línea de Alta Velocidad será de 100 km/h, para respetar el exceso de peralte normal de 80 mm. Excepcionalmente podrán ser admitidos trenes de velocidad inferior (nunca por debajo de 80 km/h).

### 7. Longitud Máxima de Tren

La longitud máxima del tren será de 750 metros, de acuerdo con las longi-

tudes de vías de apartado que figuran en el esquema 4.

### 8. Electrificación

En el esquema 2, se representan los tramos electrificados con corriente continua a 3.000 V, los tramos electrificados con corriente alterna 25.000 V y 50 Hz, así como las zonas neutras de cambio de tensión. Así pues, los trenes con tracción eléctrica deberán contar con locomotoras bi-tensión.

### 9. Instalaciones de Seguridad

El sistema nominal será ASFA y/o ERTMS (ver esquema 3). El sistema de Bloqueo será BAB o BAU, según se trate de vía doble o única.

### 10. Telemandos, CTC y Telecomunicaciones

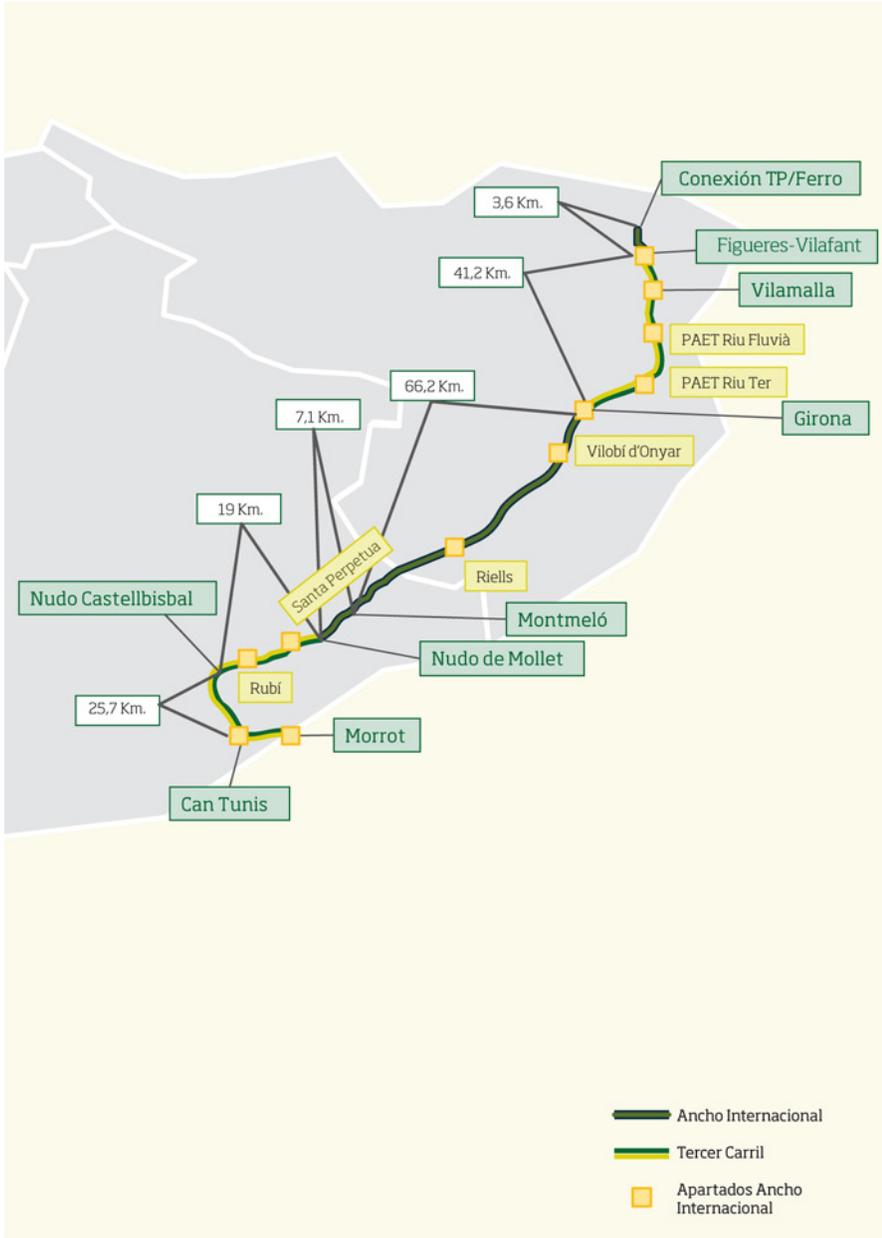
Como puede observarse en el esquema 3, los tramos siguientes serán controlados desde el puesto de mando de Barcelona-Estación de França y la comunicación entre éste y los trenes se realizará a través del sistema Tren-Tierra:

- Terminal de Can Tunis (Morrot incluido) hasta el norte de Montmeló.
- Girona Mercaderies a Estación de Figueres-Vilafant.

Los tramos correspondientes a la línea de Alta Velocidad serán controlados por el Centro de Regulación y Control de Zaragoza y las comunicaciones entre éste y los trenes se realizarán con el sistema GSM-R. Son éstos:

- Norte de Montmeló a Girona Mercaderies.
- Estación de Figueres a Sección internacional.

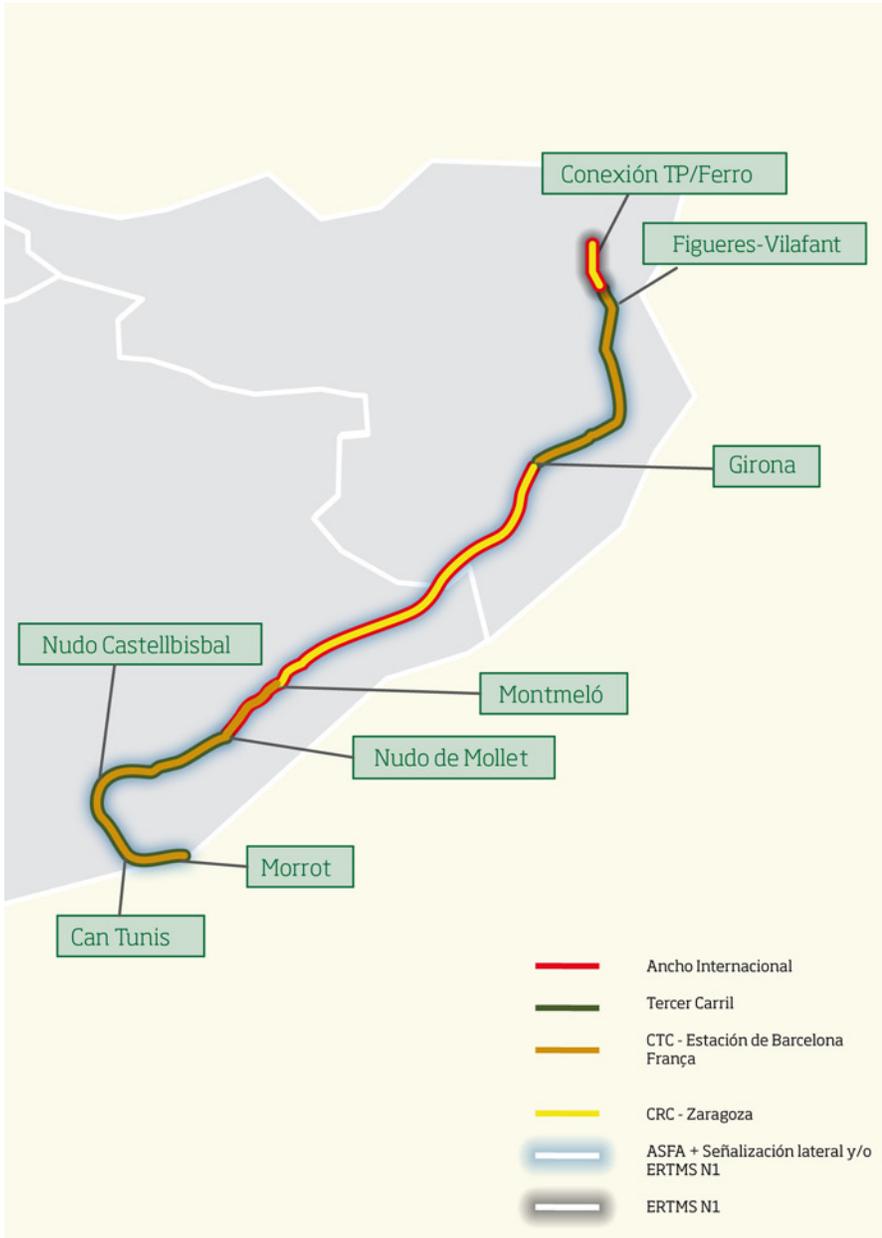
## Esquema 1. Descripción de la Línea



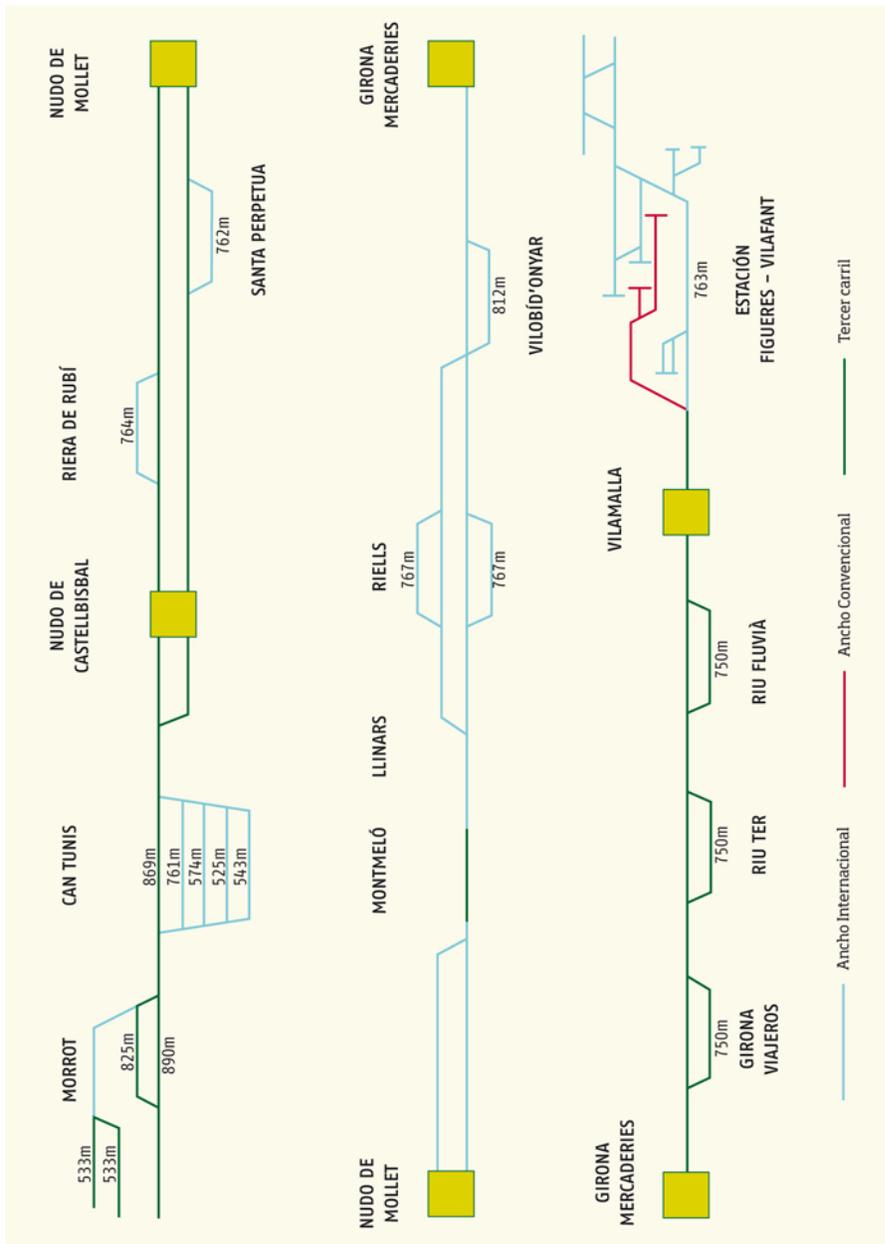
## Esquema 2. Electrificación



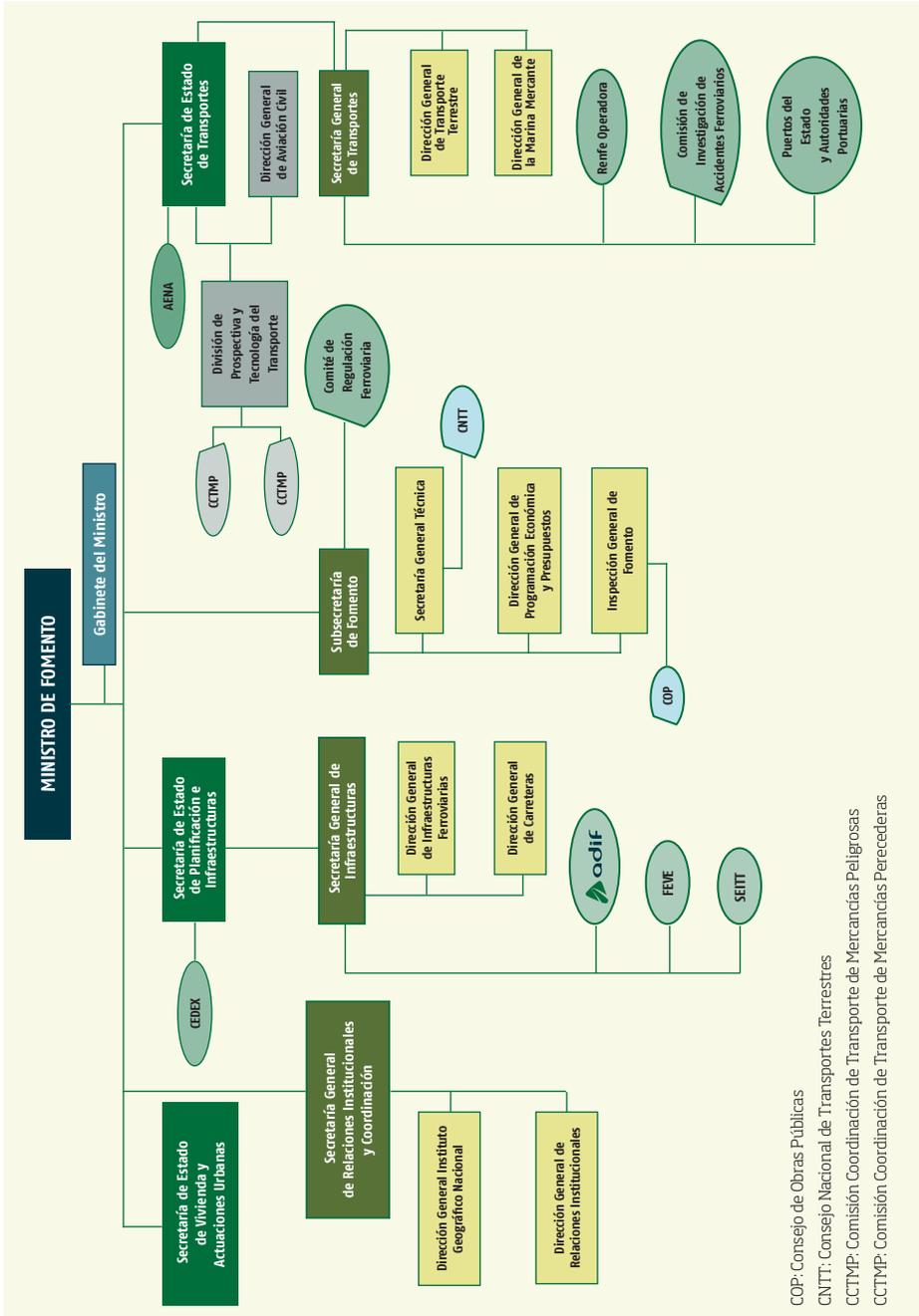
### Esquema 3. Telemandos y Seguridad



## Esquema 4. Esquema de las Vías y Longitudes de Apartados



# ANEXO E: Organigrama del Ministerio Fomento



COP: Consejo de Obras Públicas

CNTT: Consejo Nacional de Transportes Terrestres

CCTMP: Comisión Coordinación de Transporte de Mercancías Peligrosas

CCTMP: Comisión Coordinación de Transporte de Mercancías Perecederas

Actualizado en [www.mfomes](http://www.mfomes)

## ANEXO F: Documentación de Referencia

Actualizada al 31/01/2011

### Derecho Internacional

Convenio Internacional Relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980.

BOE núm. 16 de 18/01/1986.

Corrección de errores BOE núm. 125 de 26/05/1986 (versión actualizada).

Modificado por Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999.

BOE núm. 149, de 23/06/2006.

Enmiendas al Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID 2009, publicado en el BOE núm. 190, de 07/08/2009).



## Normativa Europea

### Reglamentos

**Reglamento (UE) N° 1158/2010 de la Comisión**, de 9 de diciembre de 2010.

Sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 10 de diciembre de 2010.

**Reglamento (UE) N° 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 22 de septiembre de 2010.

Sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA I 276/22, de 20 de octubre de 2010.

**Reglamento (UE) 36/2010 de la Comisión**, de 3 de diciembre de 2009.

Sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 13/1, de 19 de enero de 2010.

**Reglamento (CE) 169/2009 del Consejo**, de 26 de febrero de 2009.

Por el que se aplican las normas de competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 61/1, de 5 de marzo de 2009.

**Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 23 de octubre de 2007.

Sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

**Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 23 de octubre de 2007.

Sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

**Reglamento (CE) 653/2007 de la Comisión**, de 13 de junio de 2007.

Sobre el uso de un formato europeo común para los certificados de seguridad y los documentos de solicitud, de conformidad con el Art. 10 de la Directiva 2001/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y sobre la validez de los certificados de seguridad expedidos en virtud de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 153, de 14 de junio de 2007.

**Reglamento (CE) 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 29 de abril de 2004.

Por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea.

Modificado por Reglamento (CE) 1335/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, de 30 de abril de 2004.

## Directivas

**Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 24 de septiembre de 2008  
Sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 260, de 30 de septiembre de 2008.  
Modificada por Directiva 2010/61/UE, de la Comisión, de 2 de septiembre de 2010.

**Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 17 de junio de 2008.  
Sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad. (Texto refundido).  
Diario Oficial de la Unión Europea L 191, de 18 de julio de 2008.  
Modificado el ANEXO VII por la Directiva 2009/131/CE de la Comisión, de 16 de octubre de 2009.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 273/12, de 17 de octubre de 2009.

**Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 23 de octubre de 2007.  
Sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

**Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 23 de octubre de 2007.  
Por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la Capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

**Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 12 de diciembre de 2006.  
Relativa a los servicios en el mercado interior.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 376, de 27 de diciembre de 2006.

**Directiva 2006/103/CE del Consejo**, de 20 de noviembre de 2006.  
Por la que se adaptan determinadas directivas, entre otras la 91/440/CEE, en el ámbito de la política de transporte con motivo de la adhesión de Bulgaria y Rumanía.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 20 de diciembre de 2006.

**Directiva 2005/47/CE del Consejo**, de 18 de julio de 2005.  
Relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 195, de 27 de julio de 2005.

**Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 29 de abril de 2004.  
Por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, de 30 de abril de 2004.

**Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 29 de abril de 2004.  
Por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, de 30 de abril de 2004.

**Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 29 de abril de 2004.

Sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las Empresas Ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la Capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. Modificada por la Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008. Modificada por la Directiva 2009/149/CE de la Comisión de 27 de noviembre de 2009.

(Derogado Art. 14 a partir del 19 de julio de 2008 por Directiva 2008/57/CE).

Pendiente Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 noviembre. Sustituye Anexo I indicadores comunes de seguridad y métodos de esta Directiva.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, de 30 de abril de 2004, L 220 de 21 de junio de 2004, L313/65 de 28 de noviembre de 2009.

**Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 19 de marzo de 2001.

Relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

(Derogada a partir de 19 de julio de 2010, por Directiva 2008/57/CE).

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 110, de 20 de abril de 2001.

**Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 26 de febrero de 2001.

Relativa a la adjudicación de la Capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. Modificada por las siguientes Directivas:

2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 y 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 75, de 15 de marzo de 2001.

**Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 26 de febrero de 2001.

Por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las Empresas Ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 75, de 15 de marzo de 2001.

**Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 26 de febrero de 2001.

Por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 75, de 15 de marzo de 2001.

**Directiva 96/49/CE del Consejo**, de 23 de julio de 1996.

Derogada por Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008.

**Directiva 96/48/CE del Consejo**, de 23 de julio de 1996.

Derogada por Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008

**Directiva 95/18/CE del Consejo**, de 19 de junio de 1995.

Sobre concesión de licencias a las Empresas Ferroviarias.

(Modificada por la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001).

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 143, de 27 de junio de 1995.

**Directiva 91/440/CEE del Consejo**, de 29 de julio de 1991.

Sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, modificada por las siguientes Directivas:

2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001.

2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.

2006/103/CE del Consejo, de 20 de noviembre de 2006.

2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 237, de 24 de agosto de 1991.

**Normas con Rango de Ley**

**LEY 25/2009**, de 22 de diciembre.

De modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

BOE de 23 de diciembre de 2009.

**LEY 15/2009**, de 11 de noviembre.

Del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

BOE de 12 de noviembre de 2009.

**LEY 31/2007**, de 30 de octubre.

Sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

BOE de 31 de octubre de 2007.

**LEY 26/2007**, de 23 de octubre.

Responsabilidad Medioambiental.

BOE de 24 de octubre de 2007.

**REAL DECRETO LEY 1/2004**, de 7 de mayo.

Por el que se aplaza la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. Convalidado por Resolución de 20 de mayo de 2004, del Congreso de los Diputados.

BOE de 26 de mayo de 2004.

**LEY 39/2003**, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

Modificada por el Art. 24 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Modificado el Art. 36 por la disposición final octava de la Ley 31/2007, de 30 de octubre de 2007.

Modificado el Art. 6 apartado 5 por la Ley 30/2005, de 29 de diciembre de 2005, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2006.

BOE de 18 de noviembre de 2003.

**LEY 16/1987**, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

BOE de 31 de julio de 1987.

## Normas con Rango de Real Decreto

**Real Decreto 30/2011**, de 14 de enero.

Por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.  
BOE de 19 de enero de 2011.

**Real Decreto 1434/2010**, de 5 de noviembre.

Sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.  
BOE de 6 de noviembre de 2010.

**Real Decreto 1366/2010**, de 29 de octubre.

Por el que se aprueba la estructura básica de los departamentos ministeriales.  
BOE de 4 de noviembre de 2010.

**Real Decreto 919/2010**, de 16 de julio.

Por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.  
BOE de 5 de agosto de 2010.

**Real Decreto 918/2010**, de 16 de julio.

Por el que se modifica el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre Seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.  
BOE de 5 de agosto de 2010.

**Real Decreto 638/2010**, de 14 de mayo.

Derogado por RD 30/2011 de 14 de enero.

**Real Decreto 425/2010**, de 16 de abril.

Por el que se modifica el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.  
BOE de 29 de abril de 2010.

**Real Decreto 100/2010**, de 5 de febrero.

Por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.  
BOE de 8 de marzo de 2010.

**Real Decreto 1037/2009**, de 29 de junio.

Por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.  
BOE de 30 de junio de 2009.

**Real Decreto 2090/2008**, de 22 de diciembre.

Por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental.  
BOE de 23 de diciembre de 2008.

**Real Decreto 1579/2008**, de 26 de septiembre.

Por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, y se regulan determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte ferroviario.  
BOE de 4 de octubre de 2008.

**Real Decreto 1544/2007**, de 23 de noviembre.

Por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.  
BOE de 4 de diciembre de 2007.

**Real Decreto 810/2007**, de 22 de junio.

Por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

BOE de 7 de julio de 2007.

Anexo I, actualizado por RD 918/2010, de 16 de junio, BOE de 5 agosto de 2010.

**Real Decreto 1225/2006**, de 27 de octubre.

Por el que se modifica el Reglamento de la LOTT, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre de 1990.

BOE de 15 de noviembre de 2006.

**Real Decreto 355/2006**, de 29 de marzo.

Derogado por el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.

**Real Decreto 354/2006**, de 29 de marzo.

Derogado por el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.

**Real Decreto 2387/2004**, de 30 de diciembre.

Por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Actualizado por RD 100/2010, de 5 de febrero de 2010.

BOE de 31 de diciembre de 2004.

**Real Decreto 2395/2004**, de 30 de diciembre.

Por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Actualizado por RD 458/2010 de 16 de abril de 2010.

BOE de 31 de diciembre de 2004.

**Real Decreto 2111/1998**, de 2 de octubre.

Por el que se regula el acceso a las infraestructuras ferroviarias.

BOE de 19 de octubre de 1998.

## Órdenes Ministeriales

**Orden FOM/3236/2010**, de 13 de diciembre.

Por la que se determina la clasificación de la nueva línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Levante, y de los nuevos tramos ferroviarios Mollet-Girona y Figueres Vilafant-Límite Tramo Internacional, así como de sus estaciones, con motivo de su respectiva puesta en servicio. BOE de 15 de diciembre de 2010.

**Orden FOM/2872/2010**, de 5 de noviembre.

Por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal. BOE de 9 de noviembre de 2010.

**Orden FOM/2257/2010**, de 2 de agosto.

Por la que se establece la fecha a partir de la que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias asumirá las competencias en materia de certificados de seguridad establecidas en el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. BOE de 23 de agosto de 2010.

**Orden FOM/319/2008**, de 8 de febrero.

Por la que se modifican los anexos VI de los Reales Decretos 354/2006 y 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, y sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, respectivamente. BOE de 14 de febrero de 2008.

**Orden FOM/3852/2007**, de 20 de diciembre.

Por la que se modifican los anexos II y V de la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. BOE de 29 de diciembre de 2007.

**Orden FOM/2909/2006**, de 19 de septiembre.

Por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a Renfe-Operadora. BOE de 22 de septiembre de 2006.

**Orden FOM/2520/2006**, de 27 de julio.

Derogada por la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre.

**Orden FOM/233/2006**, de 31 de enero.

Por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material. BOE de 8 de febrero de 2006.

**Orden FOM/2893/2005**, de 14 de septiembre.

Por la que se delegan competencias en materia ferroviaria.  
BOE de 19 de septiembre de 2005.

**Orden FOM/898/2005**, de 8 de abril.

Por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.  
BOE de 9 de abril de 2005.

**Orden FOM/897/2005**, de 7 de abril.

Relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria.  
BOE de 9 de abril de 2005.

**Orden FOM/32/2005**, de 17 de enero.

Por la que se crea la Comisión de Coordinación de las Actividades Ferroviarias.  
BOE de 21 de enero de 2005.



## Resoluciones del Ministerio de Fomento

### **Resolución de 29 de diciembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Planificación de Infraestructura.**

Por la que se publica la aprobación de la propuesta de tarifas provisionales por la prestación de servicios adicionales y complementarios 2011 por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif.

BOE de 8 de enero de 2011.

### **Resolución de 24 de noviembre de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se crea el Registro Electrónico del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 27 de diciembre de 2010.

### **Resolución de 2 de junio de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se crea la Sede Electrónica del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 5 de octubre de 2010.

### **Resolución de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre.**

Por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros, de 5 de marzo de 2010, por el que se adapta a la situación actual del transporte ferroviario el reglamento (CE) n° 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros por ferrocarril.

BOE de 1 de mayo 2010.

### **Resolución de 22 de diciembre de 2009, de la Secretaría General de Infraestructuras.**

Por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la fijación de las tarifas provisionales por la prestación de Servicios adicionales, complementarios y auxiliares, y la relación con la definición y descripción de los citados Servicios a prestar por Adif, así como la correspondiente Actualización del documento de Declaración sobre la Red 2009.

BOE de 26 de diciembre de 2009.

### **Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar".

BOE de 19 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 4 de diciembre de 2009.

### **Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Coches".

BOE de 17 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

### **Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Unidades Autopropulsadas".

BOE de 15 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

**Resolución de 10 de julio de 2009**, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Por la que se aprueba la “Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Vagones”.  
BOE de 14 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

**Resolución de 10 de julio de 2009**, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Por la que se aprueba la “Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Locomotoras”.  
BOE de 13 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 1 de diciembre de 2009.

**Resolución de 22 de enero de 2009**, de la Secretaría General de Infraestructuras. Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de la resolución de los procedimientos relativos a las autorizaciones previstas en el Art. 15.1 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.  
BOE de 4 de febrero de 2009.

**Resolución de 16 de diciembre de 2008**, de la Secretaría General de Infraestructuras. Por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se delega en el Director de Seguridad en la Circulación de Adif la competencia delegada para aprobar las instrucciones y circulares necesarias para determinar con precisión las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria, únicamente en materia de seguridad en la circulación.  
BOE de 31 de diciembre de 2008.

**Resolución de 19 de octubre de 2007**, de la Dirección General de Ferrocarriles. Por la que se publica la norma técnica NTC MA 001: Prescripciones técnicas de material rodante convencional.  
BOE de 4 de diciembre de 2007.

**Resolución de 15 de octubre de 2007**, de la Dirección General de Ferrocarriles. Por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.  
Modificada por Resolución de 17 de octubre de 2008, BOE de 28 de noviembre de 2008 y modificada por Resolución de 29 de diciembre de 2008, BOE de 29 de enero de 2010.  
BOE de 28 de noviembre de 2007.

**Resolución de 5 de julio de 2005**, de la Secretaría General de Infraestructuras. Por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la Declaración sobre la Red.  
BOE de 12 de julio de 2005.

## Normativa Básica de Circulación de Aplicación en Adif

Respecto a la siguiente reglamentación, serán de aplicación sus respectivas ediciones vigentes. Para mantener esta información actualizada consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación de Adif.

### Normas Generales

Reglamento General de Circulación de RENFE

Manual de Circulación

Normas Específicas de Circulación (NEC)      Abril 1997      Línea AV Madrid –Sevilla

Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO)      Junio 2003 Versión 2      Línea de AV Madrid - Barcelona

### Circulares de Presidencia

Nº 1/2009      3 marzo 2009      Medidas de Ahorro y Eficiencia Energética.

Nº 1 /2005      01 enero 2005      La Gestión conjunta de la Seguridad en la Circulación.

### ETH, Especificaciones Técnicas de Homologación

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: material rodante auxiliar.

BOE de 19 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 4 de diciembre de 2009.

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: coches.

BOE de 17 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: unidades autopropulsadas.

BOE de 15 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: vagones.

BOE de 14 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: locomotoras.

BOE de 13 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 1 de diciembre de 2009.

## Instrucciones Generales

IG 01	15 abril 2000	Reconocimiento de Material Remolcado en Circulación.
IG 02	24 julio 2009	Transportes Excepcionales.
IG 03	30 abril 2007	Carga, Descarga y Circulación de Vagones.
IG 04	26 mayo 1998	Circulación del Material Apartado.
IG 05	04 marzo 1997	Mantenimiento de Vagones.
IG 08	Diciembre 2004	Condiciones del Material Rodante para mantener y conservar la Autorización de Circulación.
IG 43	Edición 2009	Condiciones Generales de aplicación al Transporte de las Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.
IG 66	22 junio 2006	Normativa de Cargamento.

## Normas Técnicas de Circulación de Material Rodante, NTC

NTC MA 004	Mantenimiento de Vagones con Bogie Ore.
NTC MA 005	Sistema TransTrailer.
NTC MA 010	Numeración UIC del Material Rodante.



## Consignas Serie C y sus Anexos

Nº 06	14 abril 2008	Prescripciones para la circulación de vagones de características excepcionales con paredes deslizantes.
Nº 11	22 septiembre 1993	Circulación en vacío de vagones de ocho o más ejes.
Nº 24	21 marzo 1995	Transporte Excepcional de Chapas.
Nº 30	12 junio 1996	Circulación en cargado de vagones de ocho o más ejes.
Nº 40	03 junio 1997	Semirremolques de carretera sobre bogies.
Nº 41	09 enero 2001	Prescripciones de circulación para los Transportes Militares de características excepcionales.
Nº 46	26 junio 1998	Circulación de Trenes de Programación Especial.
Nº 47	05 mayo 2006	Prescripciones de Circulación para el transporte de Cajas Móviles, Cajas Amovibles, Semi-remolques y Contenedores.

## Documentación del Horario de Trenes

Horario de los Trenes.

Cuadro de Velocidades Máximas e Informaciones Permanentes.

Cuadro de Cargas Máximas

Se deberá tener en cuenta, como documentación de referencia, el resto de normativa legal o reglamentaria que sea de aplicación.

Adif tendrá a disposición de las EEFF y Candidatos Habilitados una copia de la normativa técnica referenciada y facilitará una reproducción de la misma al precio estricto de coste.

## ANEXO G: Glosario. Acrónimos y Definiciones

### Acrónimos

Adif	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
AENOR	Asociación Española de Normalización y Certificación.
AGE	Administración General del Estado.
ASFA	Anuncio de Señales y Frenado Automático.
ATP	Automatic Train Protection.
BA	Bloqueo Automático.
BAB	Bloqueo Automático Banalizado.
BAD	Bloqueo Automático de Vía Doble.
BAU	Bloqueo Automático de Vía Única.
BCA	Bloqueo de Control Automático.
BEM	Bloqueo Eléctrico Manual.
BLA	Bloqueo de Liberación Automática.
BSL	Bloqueo de Señalización Lateral.
BT	Bloqueo Telefónico.
CE	Comisión Europea.
CCR	Control de Circulación por Radio.
CPCTE	Comisión de Prescripciones de Cargamento y Transportes Excepcionales.
CRF	Comité de Regulación Ferroviaria.
CTC	Control de Tráfico Centralizado.
DGIF	Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Ministerio de Fomento.
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.
DR	Declaración sobre la Red.
EF / EEFF	Empresa Ferroviaria / Empresas Ferroviarias.
EICIS	Sistema Tarifario europeo gestionado por Rail Net Europe.
ENAC	Entidad Nacional de Acreditación.
ETH	Especificaciones Técnicas de Homologación.
ETI	Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.
ERTMS	European Rail Traffic Management System.

ETCS	European Train Control System.
GC	Gestor de Capacidades.
GSM-R	Group Special Mobile for Railways.
H24	Centro de Gestión de Red H24.
LOTT	Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
LSF	Ley del Sector Ferroviario.
LZB	Linien Zug Beeinflussung.
NEC	Normas Específicas de Circulación.
OM	Orden Ministerial.
OSS	One Stop Shop (Ventanilla Única).
PAT	Plan Alternativo de Transporte.
PM	Puesto de Mando.
PEI	Plan Extraordinario de Infraestructuras.
PEIT	Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.
PT	Plan de Transporte.
PTO	Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación.
REF	Registro Especial Ferroviario.
REFIG	Red Ferroviaria de Interés General.
RGC	Reglamento General de Circulación.
RNE	Rail Net Europe.
RSF	Reglamento del Sector Ferroviario.
SEITT	Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre.
SIGES	Sistema de Gestión de Trenes Especiales.
SIPSOR	Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares.
TEN-T/RTE-T	Trans European Network-Transport / Red Transeuropea de Transporte.
TERFN	Trans European Rail Freight Network (Red Transeuropea de Transporte de Mercancías).
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Contenedor).
UE	Unión Europea.
UIC	Unión Internacional de Chemins de Fer.
UTI	Unidad de Transporte Intermodal.

## Definiciones

### **Acuerdo Marco:**

Acuerdo celebrado entre Adif y un Candidato, por un periodo de vigencia superior al del Horario de Servicio, en el que se establecen las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al Candidato, el procedimiento para satisfacer sus legítimas necesidades comerciales sin mermar los derechos de los demás Candidatos y en el que se podrán establecer las pautas de colaboración para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos.

### **Adjudicación de Capacidad:**

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

**Agencia Ferroviaria Europea /European Railway Agency (AFE/ERA):** Agencia creada por la UE, con el objetivo de aproximar progresivamente las normas técnicas y de seguridad nacionales en los Estados miembros y fijar objetivos de seguridad comunes a todos los ferrocarriles europeos.

### **Agrupación Empresarial Internacional:**

Cualquier asociación de al menos dos EEFF establecidas en distintos Estados miembros de la Unión Europea, con el fin de prestar servicios de transportes internacionales entre Estados miembros.

### **Ajuste de servicio:**

Fecha establecida por Adif para la adecuación del Plan de Transporte.

### **Ajuste de servicio concertado:**

Ajuste de servicio en el que se introducen las modificaciones generalizadas al Plan de Transporte.

### **Ajuste de servicio mensual:**

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

### **Anuncio de trenes:**

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

### **Apartadero:**

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

### **Apeadero:**

Dependencia para la subida y bajada de viajeros.

### **Autorización de circulación de vehículos ferroviarios:**

La que otorga Adif al fabricante o titular del vehículo ferroviario a su solicitud, para que un vehículo ferroviario pueda circular por la Red Ferroviaria de Interés General, una vez obtenida de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias una Autorización de Puesta en Servicio.

### **Autorización de Transporte Excepcional:**

Es un documento establecido por la CPCTE, presidida por la Dirección de Seguridad en la Circulación, en la que, derivadas del Estudio de Viabilidad, se establecen las condiciones de transporte y las prescripciones de circulación que se deberán cumplir en el transcurso del mismo. Caso de ser necesario, se podrá determinar, entre otras prescripciones, la necesidad de personal de acompañamiento de vía, electrificación u otros.

**Autorización provisional de circulación:**

Para la realización de pruebas, ensayos o traslados, un vehículo ferroviario debe disponer, previamente, de una Autorización Provisional de Circulación, otorgada por Adif.

**Autorización de puesta en servicio:**

Todo vehículo ferroviario que vaya a circular por la REFIG, deberá disponer de dicha autorización (de primer o segundo nivel), otorgada por la DGIF.

**Banda de Mantenimiento:**

Reserva de la capacidad de vía necesaria para el mantenimiento ordinario de la infraestructura.

**Bloqueo:**

Sistema cuyo objeto es garantizar la circulación del conjunto de los trenes manteniendo entre sí las distancias mínimas de seguridad.

**Calendario de Adjudicación de Capacidad:**

Calendario de plazos que deberá seguir una EF o Candidato Habilitado para solicitar la adjudicación de Capacidad de infraestructura.

**Candidato:**

La EF con Licencia o una agrupación internacional de EEFF. Asimismo, pueden ser Candidatos las Administraciones

Públicas con atribuciones en materia de servicio de transporte que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como otras personas jurídicas, que sin tener la condición de EEFF, estén interesadas en la explotación del servicio, tales como agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.

**Capacidad de Infraestructura:**

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

**Cargadero:**

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

**Centro Logístico:**

Podrán ser calificadas como Centros Logísticos aquellas instalaciones en función de su ubicación estratégica en los principales corredores ferroviarios, su dimensión y los recursos dedicados a las mismas.

**Centro de Mantenimiento de Material Rodante:**

Organización destinada a efectuar las intervenciones de mantenimiento y



las operaciones que las integran, recogidas en el plan de mantenimiento de cada vehículo ferroviario, conforme a lo establecido en la Orden del Ministerio de Fomento 233/2006, de 31 de enero. Para ejercer sus funciones, todo centro de mantenimiento deberá hallarse homologado por la DGIF y contar además con una habilitación específica por cada tipo de intervención de mantenimiento que deba realizar de acuerdo con las características del vehículo ferroviario que vaya a mantener, otorgada por Adif.

**Centro de Gestión de Red H24:**

Área de Adif cuya función principal es la coordinación de la gestión del tráfico ferroviario con las diferentes Delegaciones de Circulación y Centros de Regulación y Control de la Red de Alta Velocidad. Así como facilitar a las EEFF soluciones alternativas ante cambios en la programación de sus tráficos, y cualquier otra solución que ayude a mantener la regularidad y normalidad en sus circulaciones. También y si las condiciones de explotación lo requieren, establecerá planes alternativos de transporte ante las diferentes contingencias e incidencias que se presentan en la Red.

**Certificado de Seguridad:**

Establece las condiciones que deben cumplir las EEFF que presten un ser-

vicio ferroviario en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento, y de material rodante, así como en cualesquiera otras materias que se determinen reglamentariamente.

**Comisiones TOC:**

Son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura que afecten de modo permanente a la circulación de trenes y circunstancias que han de ser contempladas en los surcos que se asignen a los operadores. Están compuestas por personal de Adif de mantenimiento de infraestructura, construcción de infraestructura y circulación.

**Comité de Regulación Ferroviaria (CRF):**

Órgano Regulador independiente que vela por la libre competencia en el Sector Ferroviario de mercancías y de viajeros.

**Coordinación:**

El procedimiento mediante el cual el organismo adjudicador y los Candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad de infraestructura.

**Declaración sobre la Red (DR):**

Documento donde se exponen las características de la infraestructura



puesta a disposición de las EEFF y las condiciones de acceso a la misma. Detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de Cánones y adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de Capacidad de infraestructura.

**EICIS:**

Sistema Europeo de Tarificación de la Infraestructura gestionado por RNE, que proporciona información sobre las tarifas de acceso a la red ferroviaria europea. Se basa en un sistema telemático que calcula la tarificación de surcos, acceso a estaciones e instalaciones logísticas y maniobras sobre el tren. ([www.eicis.com](http://www.eicis.com); EICIS helpdesk: [support.eicis@rne.at](mailto:support.eicis@rne.at)).

**Empresa Ferroviaria (EF):**

Cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación aplicable, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la tracción. Se incluyen, asimismo, en el concepto, las empresas que aportan exclusivamente la tracción.

**Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH):**

Conjunto de normas técnicas, requisitos y condiciones que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección del medioambiente y, en su caso, interoperabilidad, debe cumplir todo vehículo ferroviario para poder obtener las autorizaciones de puesta en servicio y de circulación.

**Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI):**

Conjunto de normas de las que es objeto cada subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales, mediante las que se establecen las relaciones funcionales recíprocas necesarias entre los subsistemas del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y se garantiza la coherencia del mismo.

**Explanación:**

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

**Franja horaria:**

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

**Gestor de Capacidades (GC):**

Departamento de Adif encargado de recibir las solicitudes de capacidad de infraestructura de los Candidatos y asignar los surcos demandados. En Adif se enmarca en la Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección de Gestión de Red e Innovación.

**GTRENES:**

Aplicación de Adif, orientada a la gestión de trenes en cuanto a sus composiciones y características, así como a las alteraciones que sufran en su recorrido según el plan de transportes en periodos inferiores a un día. Está disponible para todas las EEFF, telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

**Habilitación:**

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

**Habilitaciones de un Centro de Mantenimiento:**

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

**Homologación de un Centro de Mantenimiento:**

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

**Horario de Servicio:**

Documento en el que se incluye el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el periodo al que dicho Horario de Servicio se refiere.

**Infraestructura Congestionada:**

El tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados periodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de Capacidad.

**Instalación Logística:**

Son aquellas terminales de carga dedicadas a prestar exclusivamente servicios logísticos relacionados con la manipulación y almacenaje de mercancía, aportando valor añadido a la cadena de transporte.

Dichas instalaciones están conformadas, al menos, por la infraestructura ferroviaria necesaria para el intercambio modal de transporte y los espacios disponibles para la carga/descarga de la mercancía. Asimismo, podrán comprender otras instalaciones como naves de almacenamiento, viales, edificios de oficinas, etc.

**Instalación Técnica:**

Son aquellas instalaciones ferroviarias dedicadas a la realización de operaciones sobre el material ferroviario relacionadas con su estacionamiento y su formación para puesta en circulación.

Están conformadas por las vías e instalaciones de señalización, de seguridad y de electrificación que, gestionadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, contribuyen a garantizar la eficacia global del sistema ferroviario.

**Itinerario:**

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

**Licencia de Empresa Ferroviaria:**

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

**Línea:**

Parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes

tes elementos: plataformas de la vía, superestructuras, como carriles y contracarriles, traviesas y material de sujeción, obras civiles, como puentes, pasos superiores y túneles, e instalaciones de seguridad, de electrificación, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado. No se consideran incluidos en el concepto de línea, las estaciones y terminales u otros edificios o instalaciones de Atención al Viajero.

**Línea especializada:**

Declaración que atañe a determinados tramos de la red en los que Adif prioriza un tipo de tráfico concreto en ciertos periodos horarios.

**Mallas:**

Sistema informático de Adif para la programación de las capacidades.

**Manual de Capacidades:**

Documento complementario a la DR en el que se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la red.

**Manual de Circulación:**

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

**Material Rodante Auxiliar:**

Vehículos ferroviarios habilitados para

las tareas de supervisión, reconocimiento y mantenimiento de la vía y de sus instalaciones fijas, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía, los vehículos de socorro, los trenes taller y los vehículos automóviles adaptados para circular por la vías férreas.

**Organismos de Certificación:**

Entidades acreditadas por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) conforme a las normas armonizadas de la serie UNE 66500 (EN 45000), encargadas de validar el cumplimiento de las ETH por el material rodante.

**Organismos Notificados:**

Entidades encargadas de efectuar, de conformidad con la normativa comunitaria, el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación "CE" de los subsistemas a que hacen referencia los RD 355 / 2006, de 29 de marzo, y RD 354 / 2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de Alta Velocidad y Convencional, respectivamente.

**PATHFINDER:**

Sistema informático de Rail Net Europe para la solicitud y la Adjudicación de Capacidad de carácter internacional.



**Plan Alternativo de Transporte (PAT):**

Variación temporal de la planificación básica o principal a un Candidato, por Adif en una línea concreta, debido a incidencias en el tráfico o a las variaciones importantes en la Capacidad de vía, aún de manera programada (obras, por ejemplo).

**Plan de Aumento de Capacidad:**

Son las medidas que, acompañadas de un calendario de aplicación, se proponen para mitigar las limitaciones de Capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.

**Plan de Contingencias:**

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

**Plan de Mantenimiento de un Vehículo Ferroviario:**

Documento que recoge el conjunto de operaciones de mantenimiento que definen cada una de las intervenciones de mantenimiento que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario y la frecuencia con que éstas han de efec-

tuarse durante toda su vida útil para conservar, en el estado requerido durante su validación, las características técnicas que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección medioambiental y, en su caso, interoperabilidad, les fueron exigidas conforme a lo dispuesto en las ETH.

**Plan de Transporte (PT):**

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

**Puesto de Mando (PM):**

Departamento específico de Adif encargado de la gestión y regulación del tráfico en tiempo real.

**Rail Net Europe (RNE):**

Es la organización europea que tiene como fin asignar capacidad para toda clase de tráfico ferroviario internacional de un modo rápido y eficaz, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales y de la Unión Europea.

**Red Ferroviaria de Interés General (REFIG):**

Está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común



de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o/a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional.

#### **Red Gestionada por Adif:**

Se compone de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de **Adif**, y de aquellas otras cuya administración se le encomiende en los términos previstos en la LSF.

#### **Registro Especial Ferroviario (REF):**

Tiene por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio, de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o de un título habilitante, de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario, en el Reglamento y en las demás normas de desarrollo.

Se inscribirán, asimismo, en el Registro Especial Ferroviario las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte que manifiesten su interés por solicitar la adjudicación de Capacidad de infraestructura necesaria para la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario.

#### **Reglamento General de Circulación (RGC):**

Documento que establece las normas de circulación sobre la REFIG y las condiciones necesarias para la circu-

lación de los trenes, incorporando los principios que rigen la organización de la circulación, el vocabulario técnico básico, los documentos de uso obligatorio, el significado de las señales, las reglas que deben cumplirse para la circulación de trenes por la REFIG, su entrada, salida y paso por estaciones, tipos de bloqueo y enclavamientos, normas para la composición de trenes, su distribución de carga y frenado, forma de realización de maniobras, etc.

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

#### **Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Gestionada por Adif:**

Se desarrolla en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, publicado en BOE 162 de 7 de julio de 2007. Actualizado por RD 918/2010 de 16 de julio, Anexo 1, Indicadores comunes de Seguridad.

#### **Servicio Internacional de Transporte de Mercancías:**

Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar mercancías entre estaciones situadas en Estados miembros distintos. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen, al menos, una frontera.

### **Servicio Internacional de Transporte de Viajeros:**

Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas partes pueden tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los coches crucen, al menos, una frontera.

### **Sistema de Gestión de Trenes Especiales (SIGES):**

Es el sistema informático que gestiona las peticiones de los surcos inmediatos. Estos surcos se solicitan normalmente con menos de un día de antelación y por causas excepcionales. Está disponible para todas las EEFF, telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

### **Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares (SIPSOR):**

Es el sistema informático que Adif pone a disposición de las EEFF y demás Candidatos Habilitados en el

proceso de adjudicación de la capacidad, para la solicitud de los surcos regulares (SERVITREN) y los surcos ocasionales (TRENDIA).

### **Surco:**

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

### **Tramo:**

Parte significativa de una línea ferroviaria.

### **Validación de material:**

Procedimiento de homologación del material rodante al que se refiere el Art. 58 de la LSF, por el cual se verifica que dicho material cumple con las ETH que le son de aplicación.

### **Ventanilla Única/One Stop Shop (OSS):**

Punto de contacto, en el ámbito nacional, que ponen los administradores de infraestructura a disposición de los Candidatos para solicitar información y capacidad para el acceso a la infraestructura en todas las redes integradas.

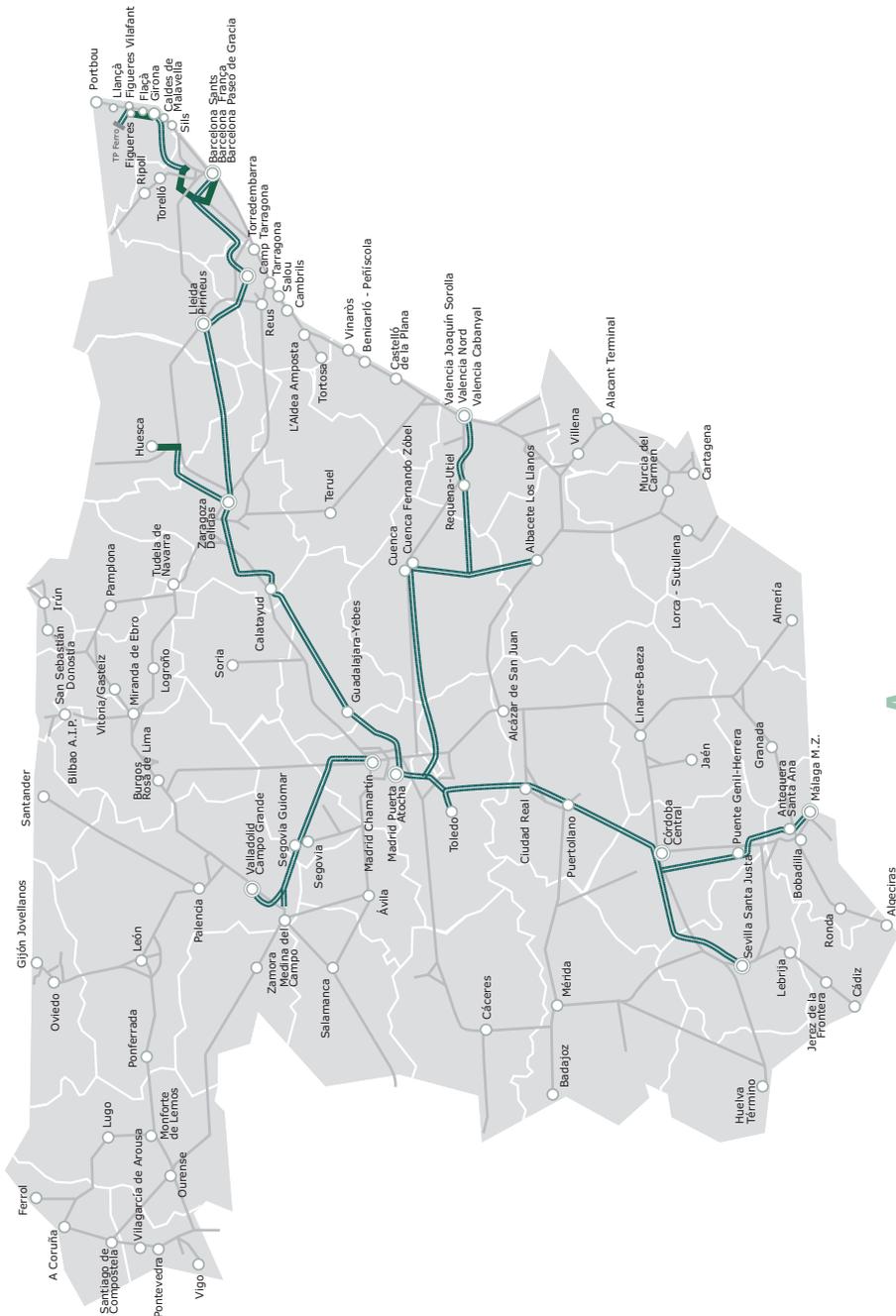


## ANEXO H: Mapas de la Red Gestionada por Adif

Mapa 1	Estaciones Principales de Viajeros.
Mapa 2	Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías.
Mapa 3	Puntos Fijos de Suministro de Gasóleo.
Mapa 4	Distancias kilométricas.
Mapa 5	Rampas Características.
Mapa 6	Velocidades Máximas.
Mapa 7	Vías Electrificadas y Tipología de Electrificación.
Mapa 8	Longitud Máxima de los Trenes de Viajeros.
Mapa 9	Longitud Máxima de los Trenes de Mercancías.
Mapa 10	Bloqueos.
Mapa 11	Sistemas de Seguridad.
Mapa 12	Ancho de Vía y Cambiadores.

NOTA: La documentación de este Anexo se encuentra disponible, con mayor resolución gráfica, en la web de **Adif**, [www.adif.es](http://www.adif.es).

**MAPA 1**  
**ESTACIONES PRINCIPALES**  
**DE VIAJEROS**



○ ESTACIONES CATEGORÍA 1

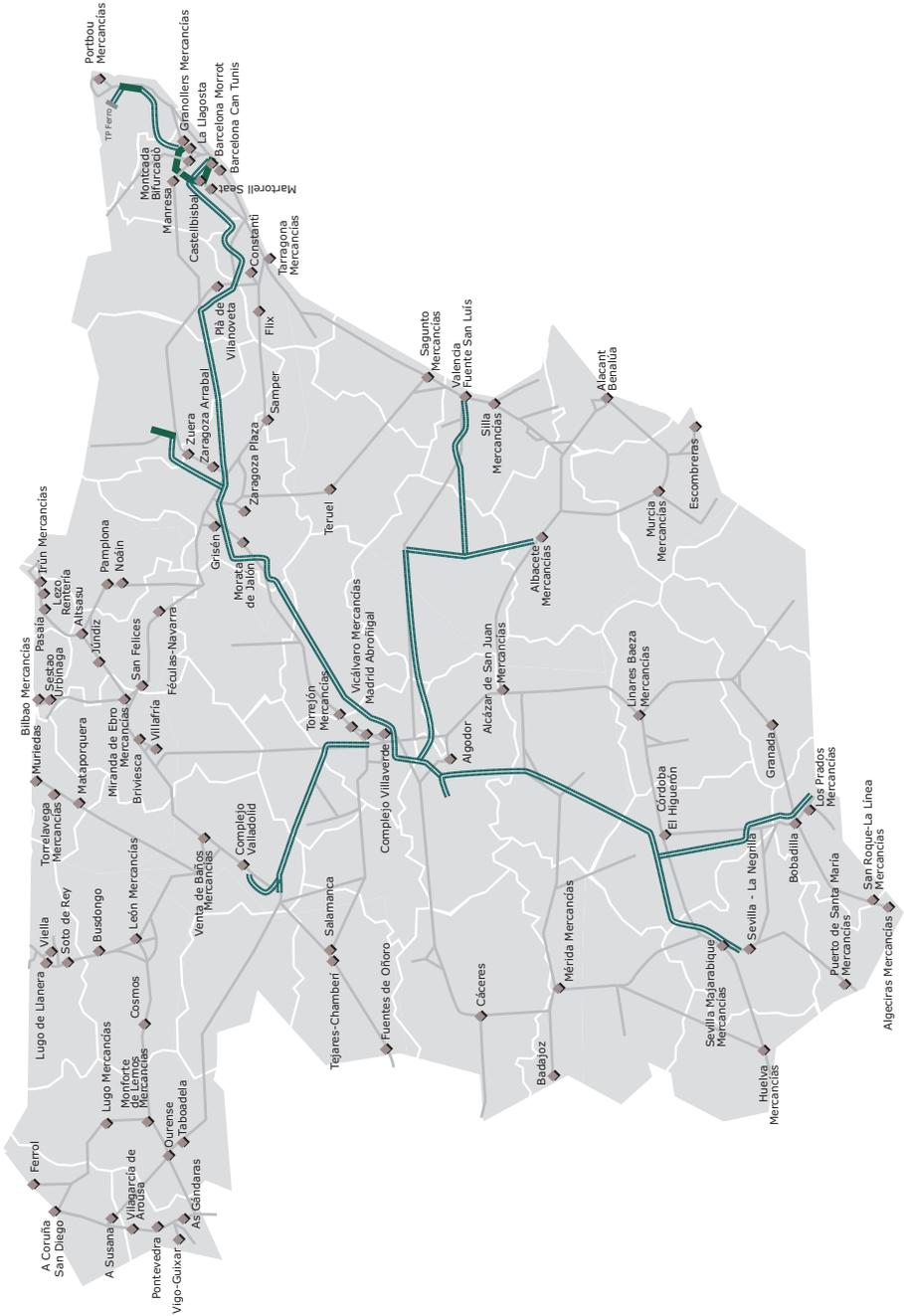
○ ESTACIONES DE VIAJEROS

==== LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)

==== TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)

==== RESTO LÍNEAS

**MAPA 2**  
**INSTALACIONES LOGÍSTICAS**  
**PRINCIPALES DE MERCANCÍAS**



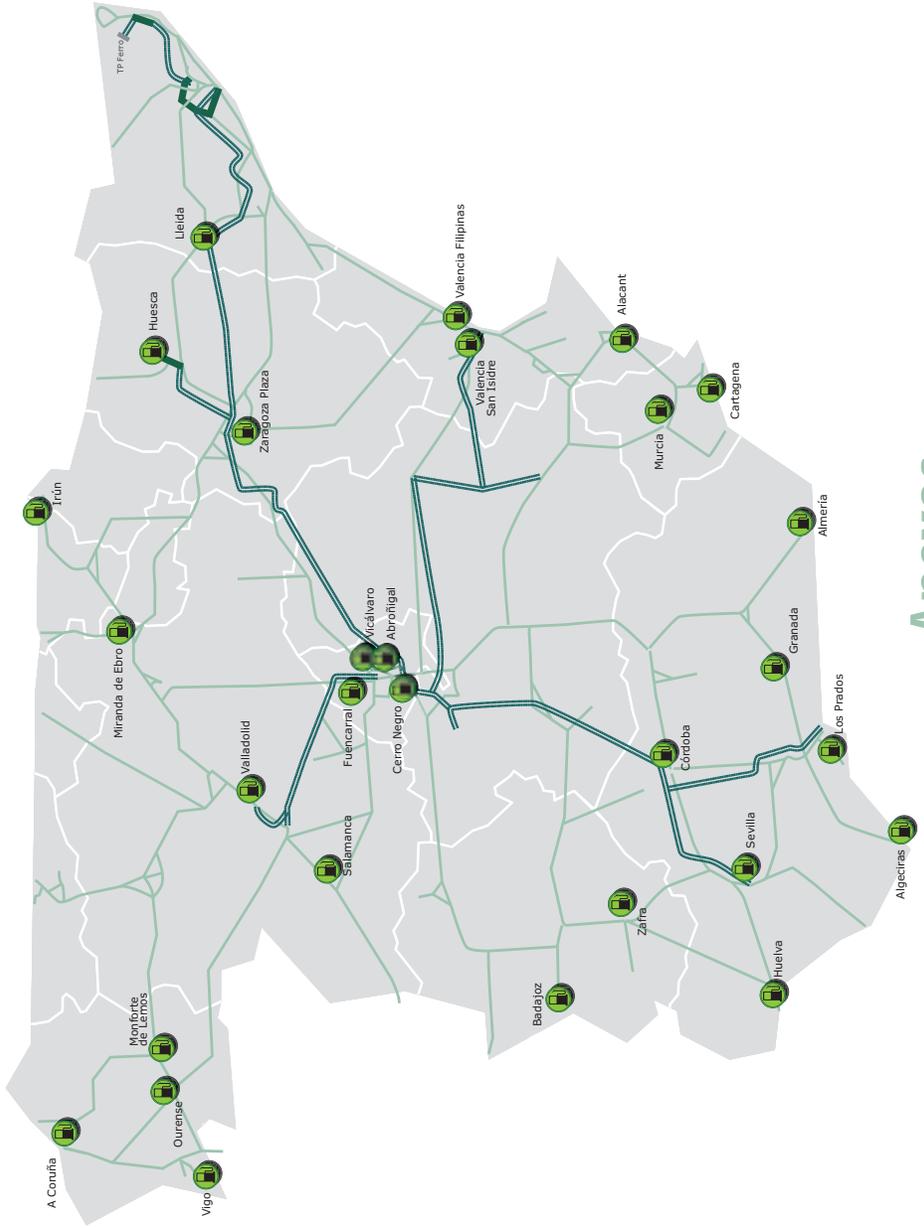
**INSTALACIÓN LOGÍSTICA**

**LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)**

**TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)**

**RESTO LÍNEAS**

**MAPA 3**  
**PUNTOS FIJOS DE SUMINISTRO**  
**DE GASÓLEO**

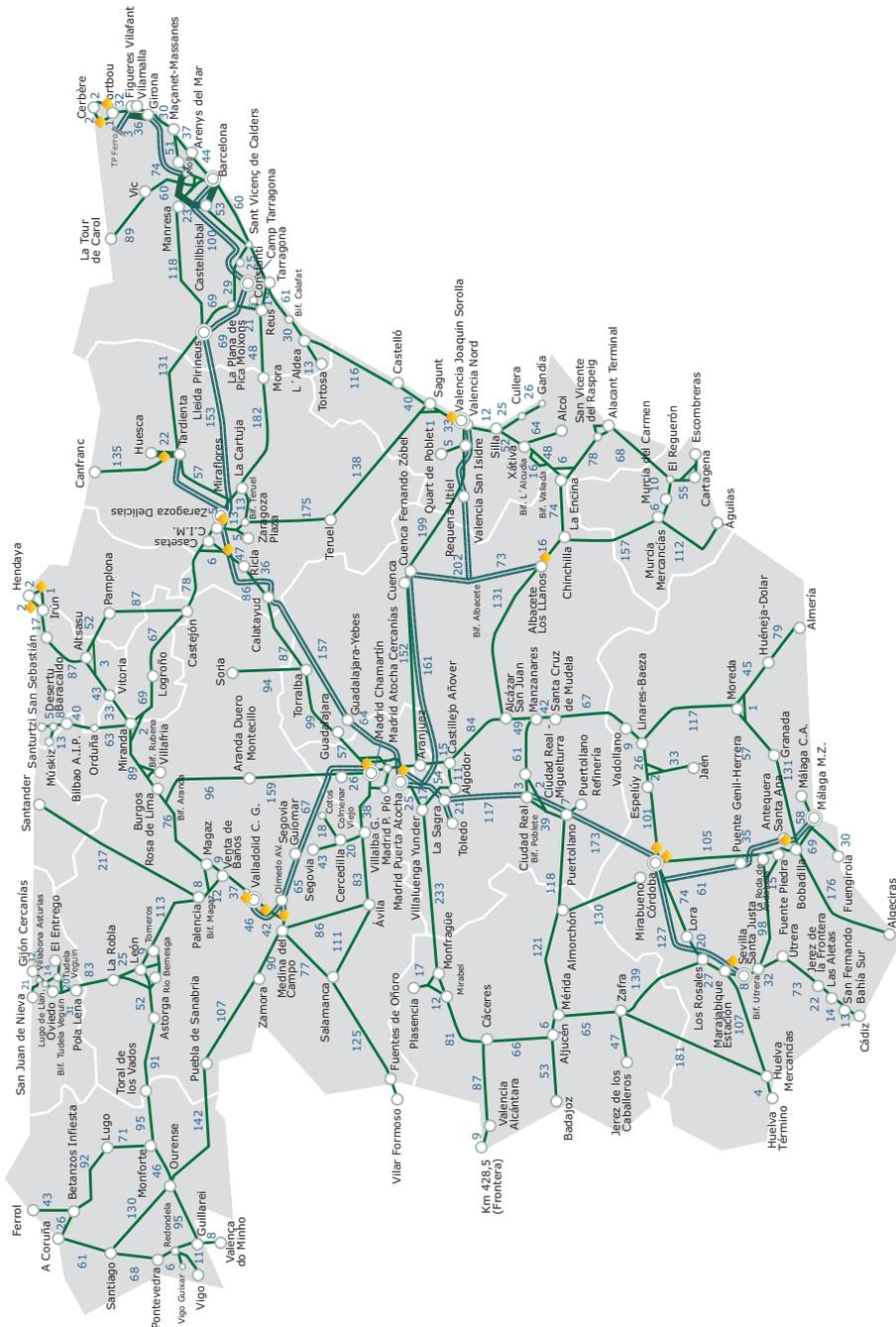


 PUNTO SUMINISTRO

 LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)

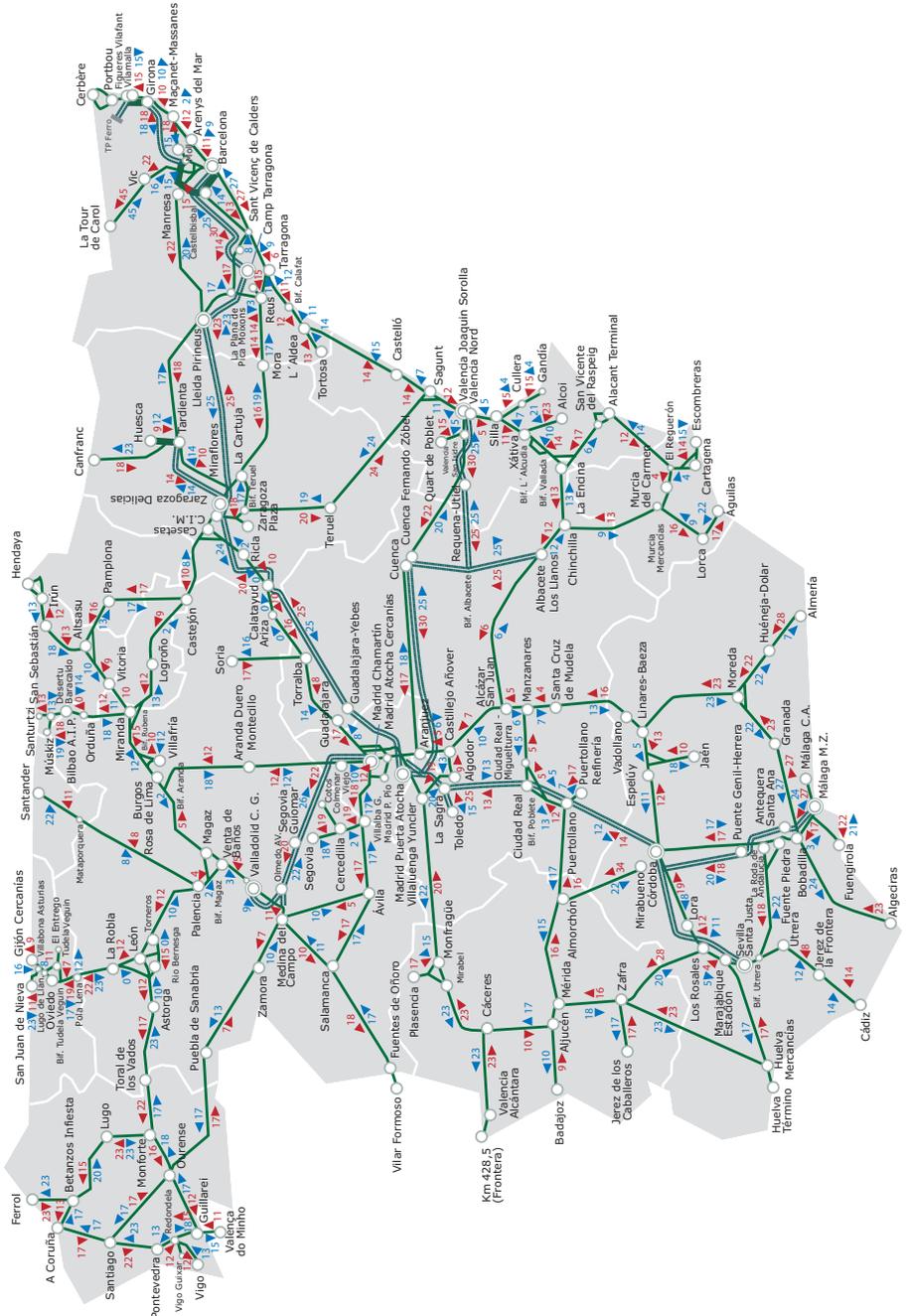
 TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)

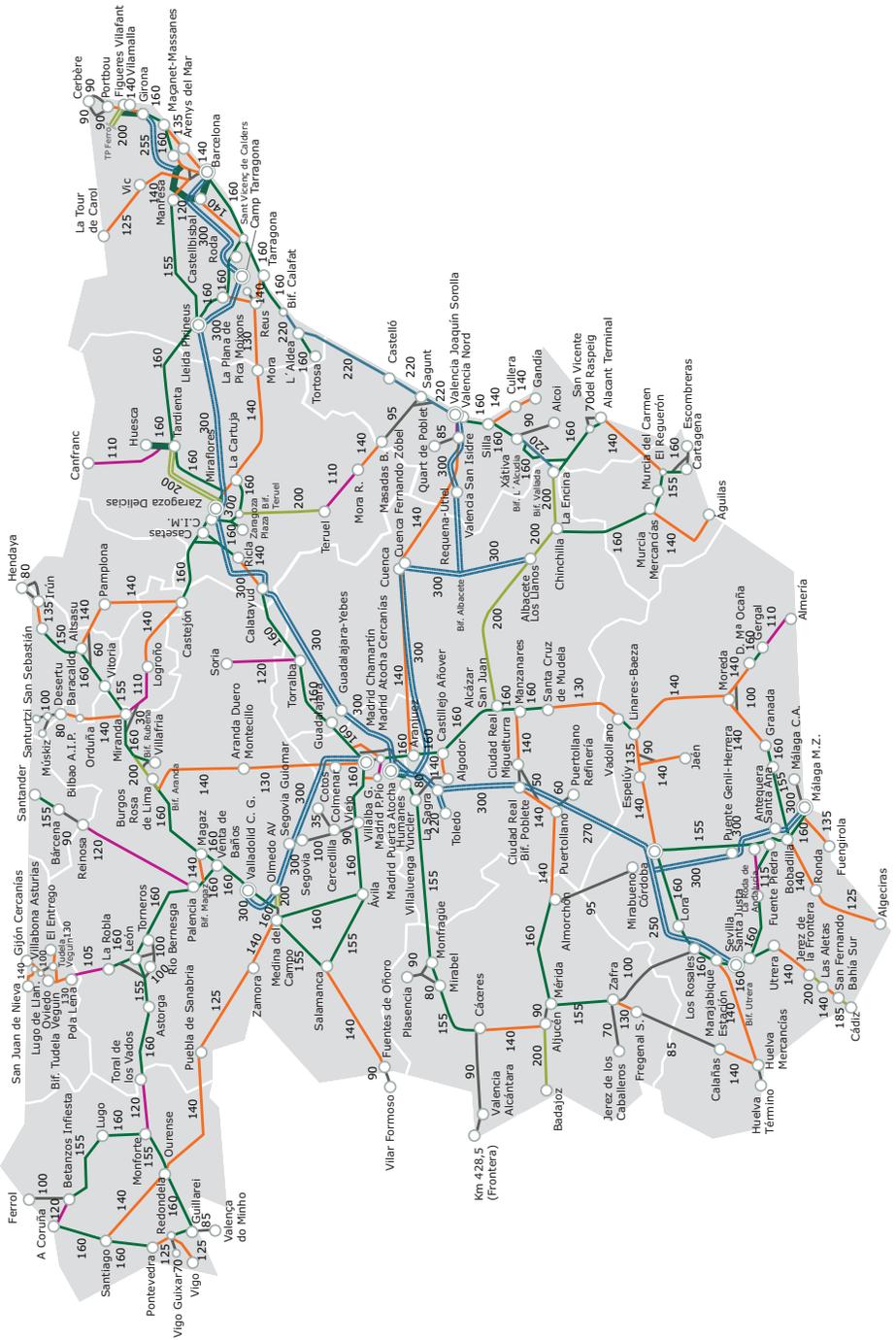
 RESTO LÍNEAS



## MAPA 5

### RAMPAS CARACTERÍSTICAS (milésimas)





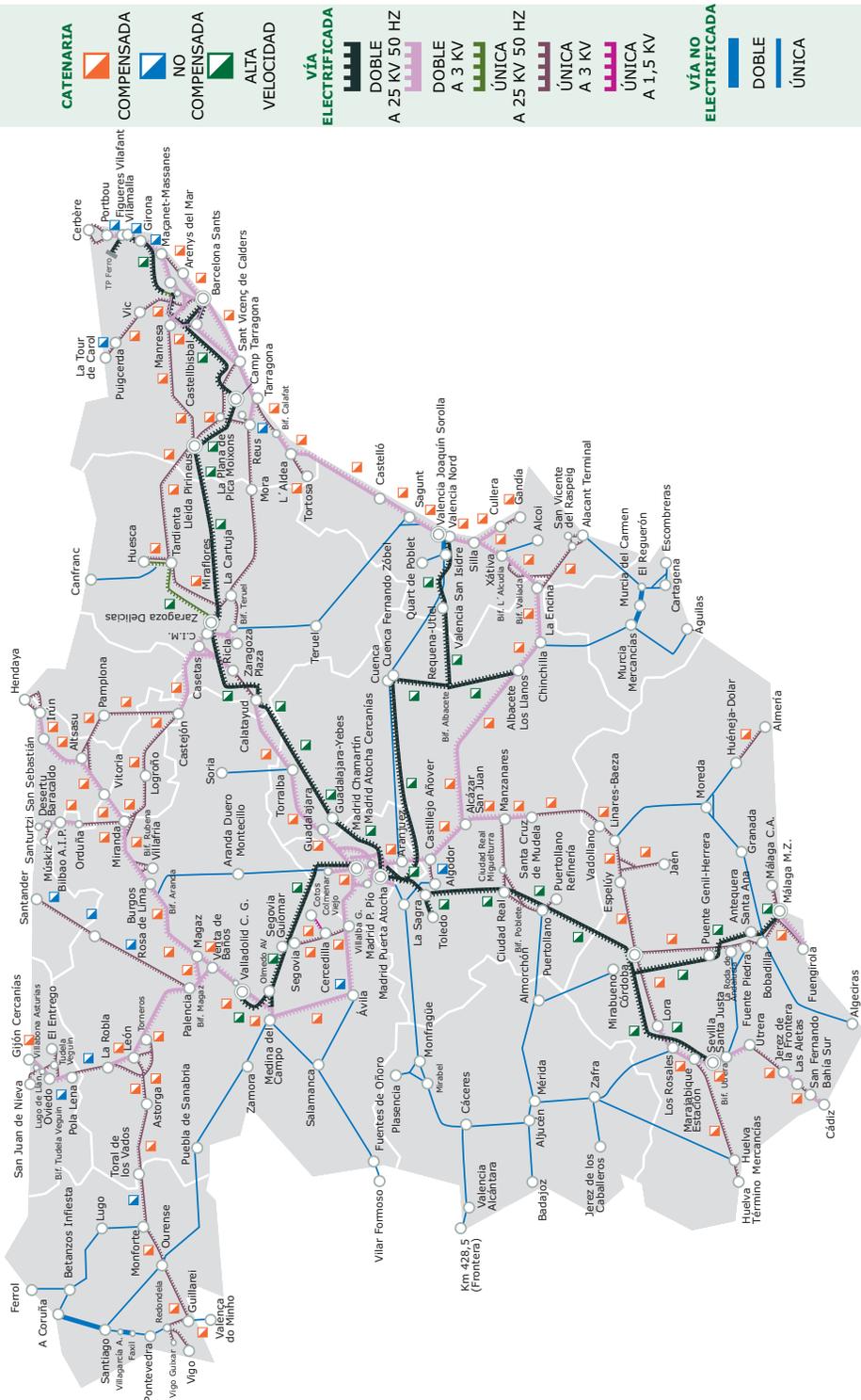
ESTACIONES CATEGORÍA 1

- > 200 km/h
- ≤ 200 km/h
- > 160 km/h
- ≤ 160 km/h
- > 140 km/h
- ≤ 140 km/h
- > 120 km/h
- ≤ 120 km/h
- > 100 km/h
- ≤ 100 km/h
- ≤ 100 km/h

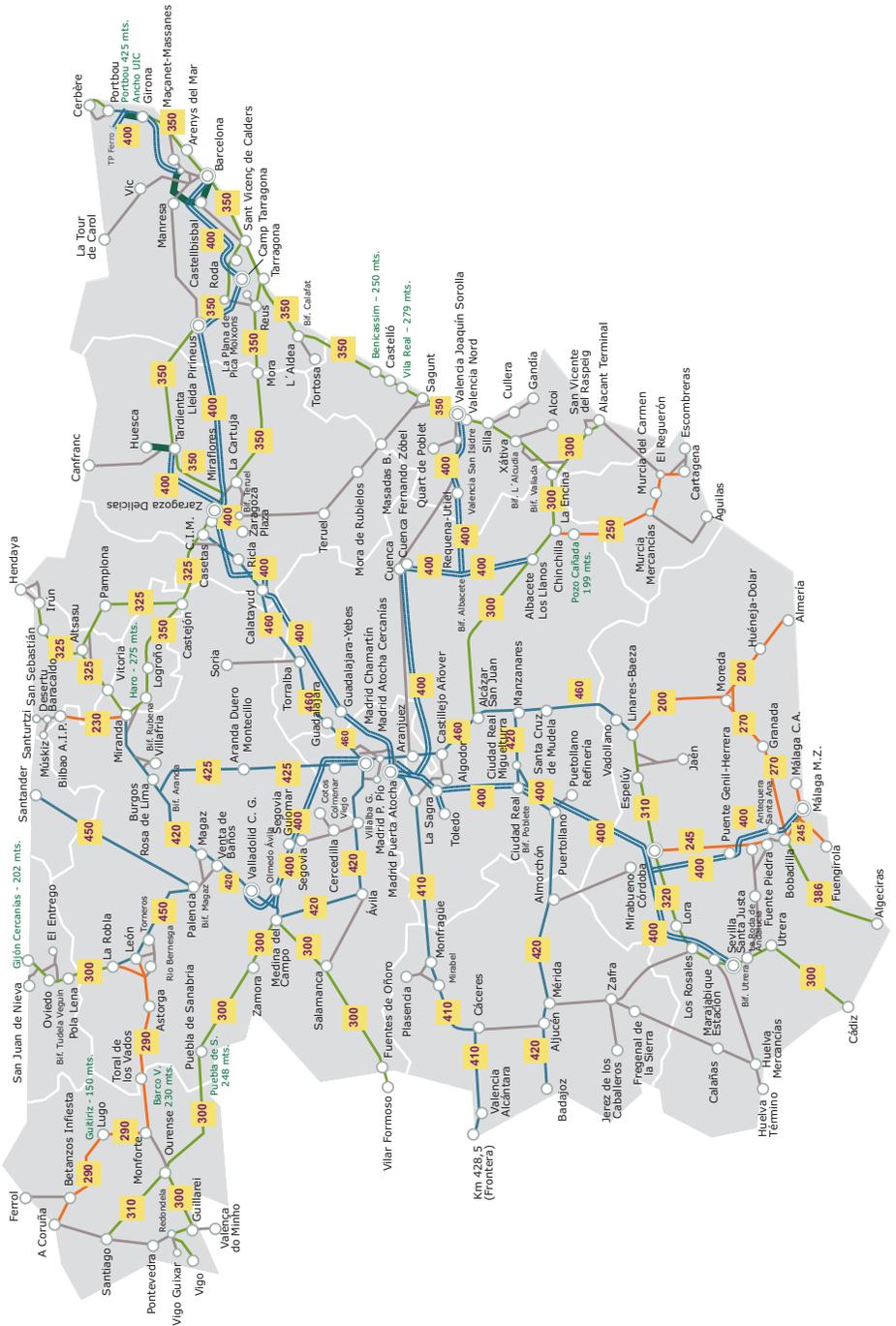
LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)

TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)

**MAPA 7**  
**TIPOLOGÍA DE LA ELECTRIFICACIÓN**  
**VÍAS ELECTRIFICADAS**



**MAPA 8**  
LONGITUD MÁXIMA DE  
LOS TRENES DE VIAJEROS



# MAPA 9 LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES DE MERCANCÍAS

**INSTALACIÓN LOGÍSTICA**

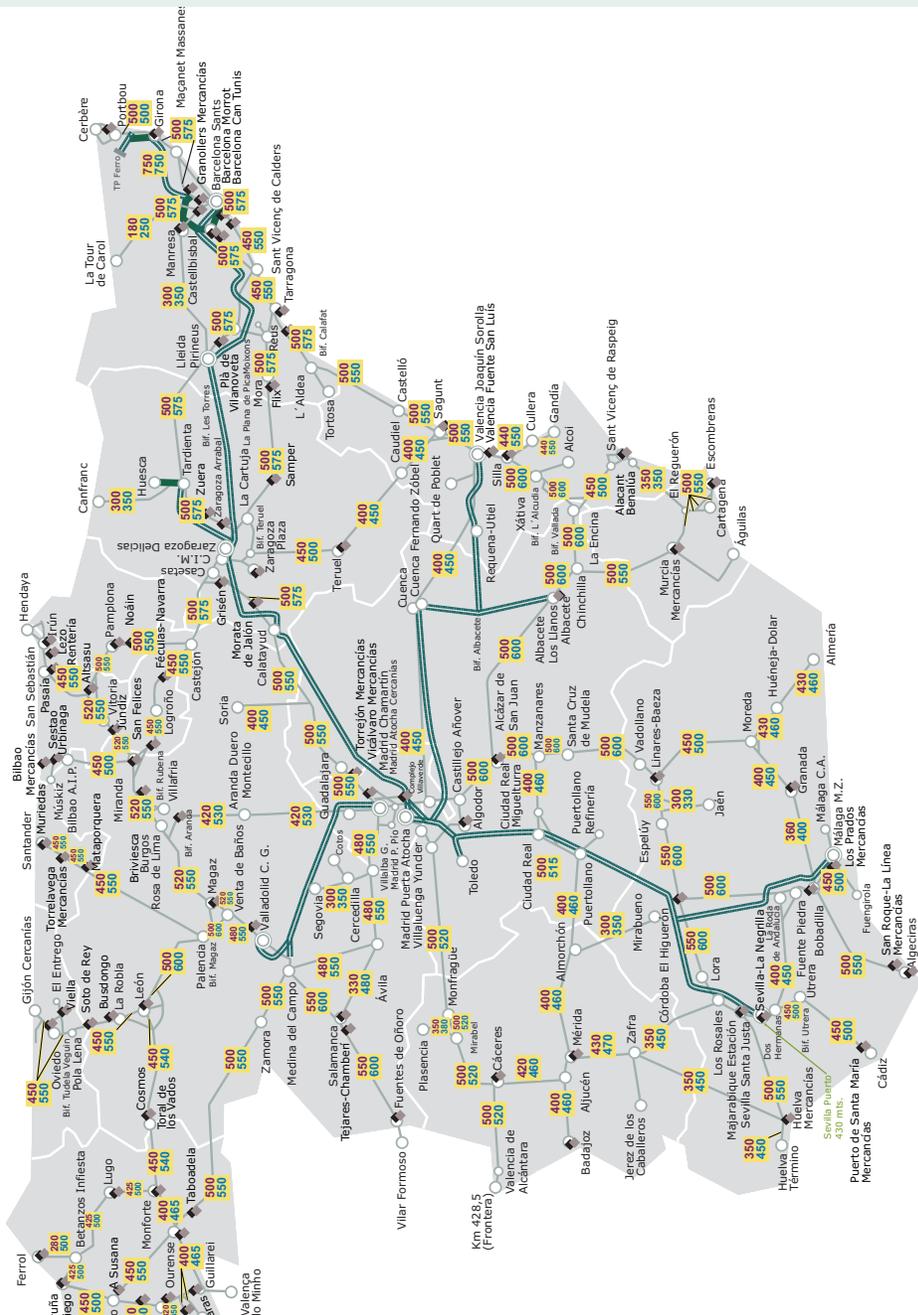
**Long.**

**BÁSICA ESPECIAL**

**LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)**

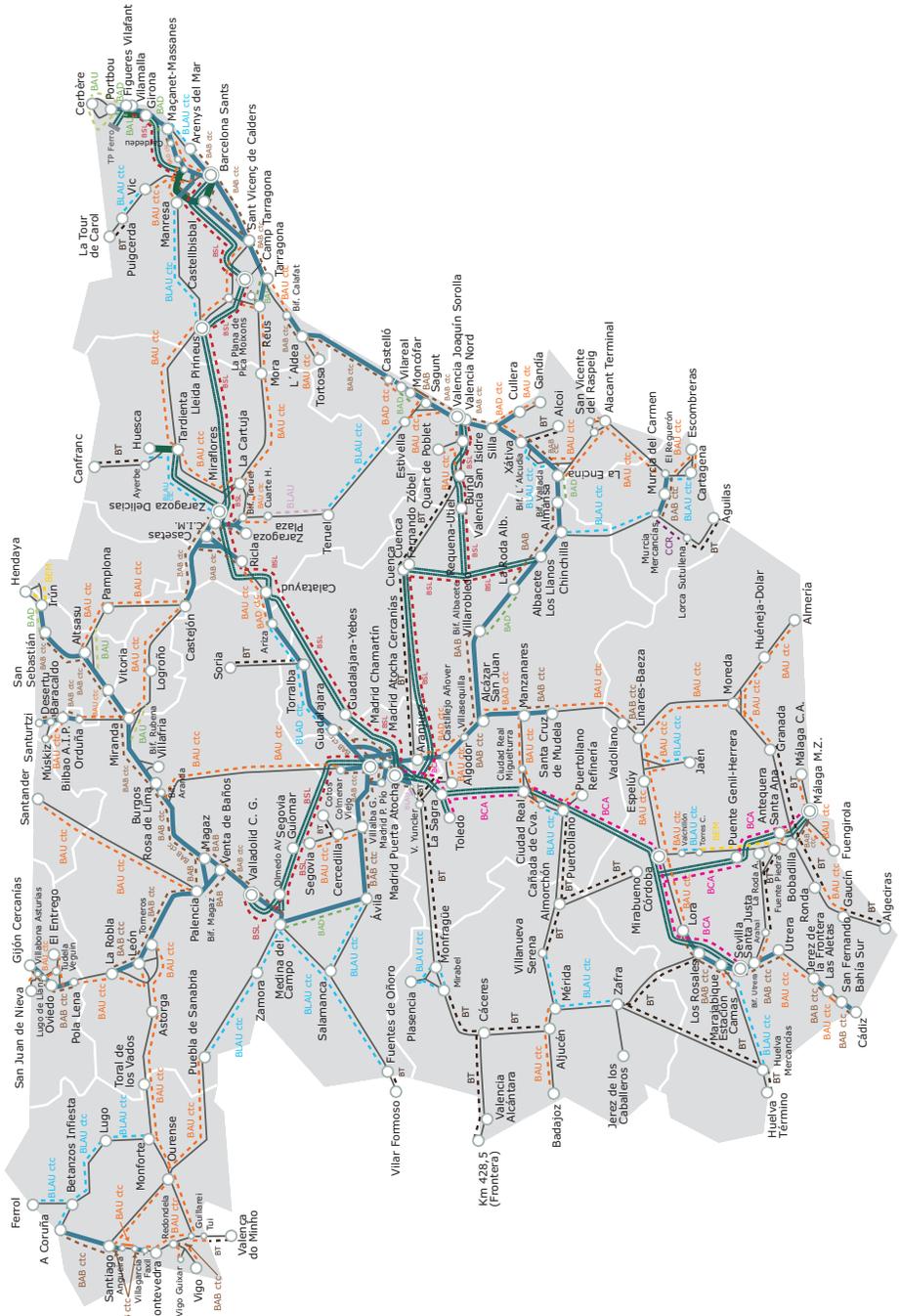
**TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)**

**RESTO LÍNEAS**



# Anexos

## MAPA 10 BLOQUEOS



### BLOQUEOS VÍA DOBLE

- BSL Alta velocidad
- BCA Alta velocidad
- BADctc
- BLADctc
- BABctc

### BLOQUEOS VÍA ÚNICA

- BAUctc
- BLAUctc
- BAU
- BLAU
- BT
- BEM
- CCR

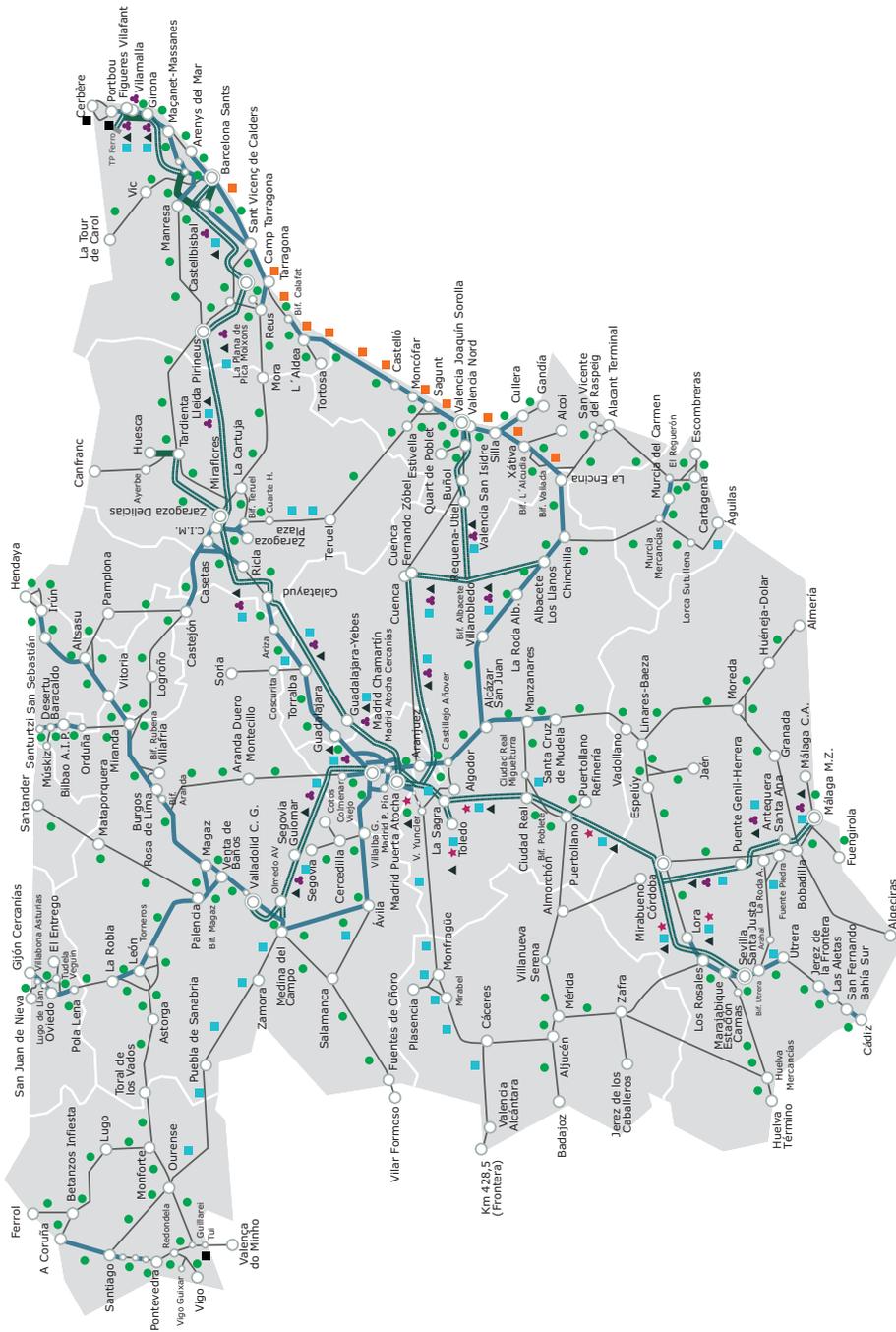
### VÍA DOBLE

### VÍA ÚNICA

### LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)

### TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)

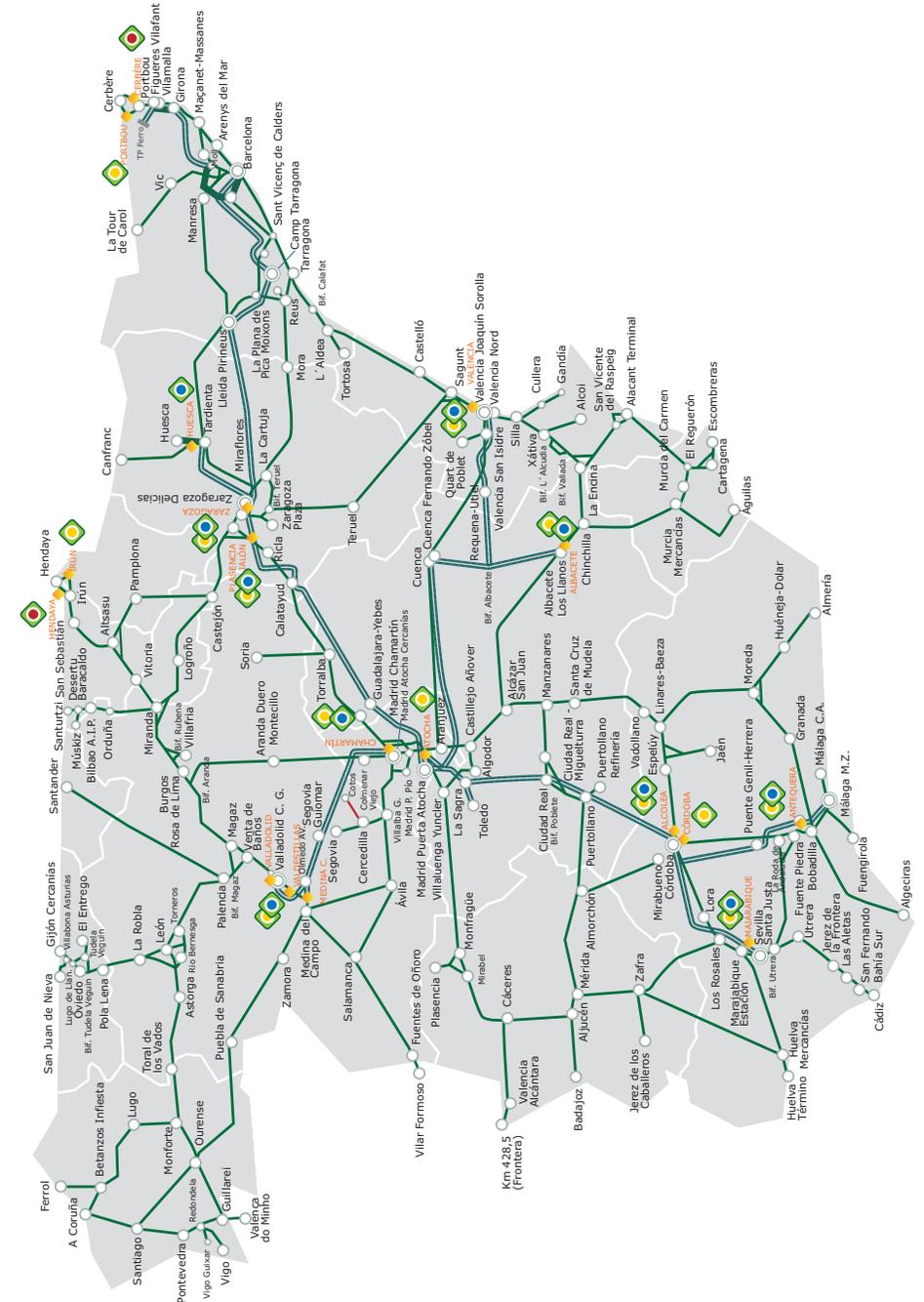
**MAPA 11**  
**SISTEMAS DE SEGURIDAD**



-  ERTMS
-  LRB
-  ASFA
-  ATP-EBICAB
-  TREN TIERRA Y ASFA
-  GSMR
-  VÍA DOBLE
-  VÍA ÚNICA
-  LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)
-  LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
-  TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)

# MAPA 12 ANCHO DE VÍA Y CAMBIADORES

- ESTACIONES CATEGORÍA 1
- ANCHO DE VÍA IBÉRICO (1.668 mm)
- ANCHO DE VÍA EUROPEO (1.435 mm)
- TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
- ANCHO DE VÍA MÉTRICO (1.000 mm)
- CAMBIADOR DE ANCHO TIPO TALGO
- CAMBIADOR DE ANCHO TIPO CAF
- CAMBIADOR DE EJES TIPO TRANSFESA (MERCANCÍAS)
- CAMBIADOR







[www.adif.es](http://www.adif.es)

