

Declaración sobre la Red



2015



Declaración sobre la Red



2015



Edita:

**DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS
A CLIENTES Y PATRIMONIO**

Dirección de Gabinete y Recursos

Queda prohibida la reproducción total o parcial
de este libro sin la autorización expresa de Adif





Índice

	Índice	



Capítulo 1 Información General

1.1 INTRODUCCIÓN	13
ANTECEDENTES	13
ACTUALIZACIÓN DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED	13
1.1.1. EL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA	15
1.2 OBJETIVOS DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED	21
1.2.1. RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL, RFIG	21
1.2.2. GRANDES CIFRAS DE LA RED FERROVIARIA TITULARIDAD DE ADIF	22
1.3 MARCO LEGAL	23
1.4 ESTATUS JURÍDICO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED	23
1.4.1. CONSIDERACIONES GENERALES	23
1.4.2. INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN	23
1.4.3. SOLICITUDES, ALEGACIONES Y RECLAMACIONES	23
1.5 ESTRUCTURA DE LA DR	25
1.6 VALIDEZ DE LA DR	25
1.6.1. PERIODO DE VALIDEZ	25
1.6.2. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN	25
1.7 DISTRIBUCIÓN Y PUBLICACIÓN	26
1.8 DIRECTORIO DE ADIF	26
1.9 CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS, RFC	29
1.10 COOPERACIÓN INTERNACIONAL ENTRE LOS DISTINTOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS	30
1.10.1. DIRECTORIO DE VENTANILLAS ÚNICAS DE RNE (OSS)	31
1.10.2. APLICACIONES INFORMÁTICAS VÍA WEB DE RNE	34
1.11 GLOSARIO	35



Capítulo 2 Condiciones de Acceso

2.1 INTRODUCCIÓN	39
2.2 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO	39
2.2.1. REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA	39
2.2.2. QUIÉN PUEDE ACCEDER A LA RED TITULARIDAD DE ADIF	40
2.2.3. LICENCIAS Y HABILITACIONES	41
2.2.4. CERTIFICADO DE SEGURIDAD	41
2.2.5. RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS	42
2.2.6. PLAN DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES FERROVIARIOS.....	42
2.3 CONDICIONES COMERCIALES GENERALES	42
2.3.1. ACUERDOS MARCO	42
2.3.2. CONVENIOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS	43
2.4 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN	43
2.5 TRANSPORTES EXCEPCIONALES	44
2.6 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	44
2.7 REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL	44
2.7.1. INSPECCIÓN SOBRE EL MATERIAL RODANTE	45
2.8 REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO	45
2.8.1. HABILITACIÓN Y FORMACIÓN	45
2.8.2. IDIOMA	46
2.8.3. INSPECCIÓN DE ADIF SOBRE EL PERSONAL	46



Capítulo 3 Descripción de la Red

3.1 INTRODUCCIÓN	49
3.2 ÁMBITO DE LA RED GESTIONADA	49
3.2.1. LÍMITES GEOGRÁFICOS	49
3.2.2. CONEXIONES CON OTRAS REDES	49
3.2.3. INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE LA RED	50

3.3 DESCRIPCIÓN DE LA RED GESTIONADA POR ADIF	50
3.3.1. IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA	50
3.3.2. PRESTACIONES DE LA RED	50
3.3.3. SISTEMAS DE SEGURIDAD, CONTROL DEL TRÁFICO Y COMUNICACIONES	55
3.4 RESTRICCIONES DE TRÁFICO	58
3.4.1. LÍNEAS ESPECIALIZADAS	58
3.4.2. NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL	58
3.4.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	59
3.4.4. RESTRICCIONES EN TÚNELES	59
3.4.5. RESTRICCIONES EN PUENTES/VIADUCTOS	59
3.5 DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA	59
3.6 ESTACIONES DE VIAJEROS	60
3.6.1. PRINCIPALES ESTACIONES	60
3.6.2. ESTACIONES DE CERCANÍAS	60
3.6.3. ESTACIONES EN LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO	60
3.6.4. OTRAS ESTACIONES CON SERVICIO DE VIAJEROS	60
3.6.5. PLAN DE ACCESIBILIDAD DE ESTACIONES DE ADIF	61
3.6.6. SERVICIO ADIF DIALOGA	61
3.6.7. PUNTOS DE INFORMACIÓN INTERACTIVOS Y DE ACOGIDA	61
3.7 INSTALACIONES TÉCNICAS Y LOGÍSTICAS DE MERCANCÍAS	61
3.7.1. INSTALACIONES LOGÍSTICAS PRINCIPALES DE MERCANCÍAS	63
3.7.2. SERVICIOS GESTIONADOS A RIESGO Y VENTURA EN LAS INSTALACIONES LOGÍSTICAS PRINCIPALES DE MERCANCÍAS	64
3.7.3. INSTALACIONES LOGÍSTICAS DE MERCANCÍAS QUE PUEDEN SER GESTIONADAS EN RÉGIMEN DE AUTOPRESTACIÓN	65
3.8 OTRAS INSTALACIONES	67
3.8.1. VÍAS DE FORMACIÓN DE TRENES	67
3.8.2. VÍAS DE APARTADO	67
3.8.3. INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE	67
3.8.4. INSTALACIONES DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	67
3.8.5. CENTROS DE TRATAMIENTO TÉCNICO	68
3.8.6. INSTALACIONES AUXILIARES	68
3.8.7. INSTALACIONES PARA CAMBIO DE ANCHO	68
3.8.8. OTRAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS CONECTADAS A LA RFIG TITULARIDAD DE ADIF	69
3.9 DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA	70
3.9.1. ACTUACIONES PREVISTAS PARA EL AÑO 2015	70
3.9.2. ACTUALIZACIÓN DE ACTIVOS DE LA RFIG TITULARIDAD DE ADIF, DATOS A 31.12.2014	71



Capítulo 4 Adjudicación de Capacidades

4.1 INTRODUCCIÓN	75
4.2 DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD	75
4.2.1. CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDAD	75
4.2.2. DOCUMENTACIÓN PARA LA SOLICITUD DE CAPACIDAD	75
4.2.3. TIPOS DE SOLICITUDES DE SURCOS	76
4.2.4. EL HORARIO DE SERVICIO	77
4.2.5. PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD Y ADJUDICACIÓN DE SURCOS REGULARES Y OCASIONALES	78
4.3 CALENDARIO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD (SURCOS)	79
4.3.1. CALENDARIO DE RESERVA DE SURCOS	79
4.4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD	81
4.4.1. USO DIFERENCIADO DE LA INFRAESTRUCTURA	81
4.4.2. PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES	81
4.4.3. PROCESO DE COORDINACIÓN	84
4.4.4. PROCESO DE ALEGACIONES	84
4.4.5. INFRAESTRUCTURA CONGESTIONADA	84
4.4.6. ACUERDOS MARCO ENTRE ADIF Y LOS CANDIDATOS	85
4.5 MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED GESTIONADA POR ADIF	85
4.6 CONTROL DEL USO DE LOS SURCOS	86
4.7 TRANSPORTES EXCEPCIONALES Y MERCANCÍAS PELIGROSAS	86
4.7.1. TRANSPORTES EXCEPCIONALES	86
4.7.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	87
4.8 PERTURBACIONES Y CONTROL DEL TRÁFICO	87
4.8.1. CRITERIOS PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO	87
4.8.2. NORMAS APLICABLES PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO	87



Capítulo 5 Servicios de Adif

5.1 INTRODUCCIÓN A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR ADIF.....	91
5.2 PAQUETE DE ACCESO MÍNIMO.....	91
5.2.1. ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES.....	91
5.2.2. USO DE LA INFRAESTRUCTURA	91
5.2.3. INFORMACIÓN BÁSICA	91
5.2.4. ACCESO A LAS ESTACIONES DE VIAJEROS	92
5.2.5. ACCESO A CAMBIADORES DE ANCHO DE VÍA.....	92
5.3 SERVICIOS ADICIONALES Y COMPLEMENTARIOS	92
5.3.1. SERVICIOS ADICIONALES.....	92
5.3.2. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	93
5.3.3. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LOS SERVICIOS	93
5.3.4. CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS ADICIONALES Y COMPLEMENTARIOS	93
5.3.5. OFERTA DE SERVICIOS, DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN	95
5.4 SERVICIOS AUXILIARES	106
5.4.1. DEFINICIÓN	106
5.4.2. CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS	106
5.4.3. FIJACIÓN DE LOS PRECIOS.....	107



Capítulo 6 Régimen Económico y Tributario

6.1 PRINCIPIOS DE TARIFICACIÓN	111
6.2 TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS	111
6.2.1. TASAS.....	111
6.2.2. CÁNONES FERROVIARIOS	112
6.2.3. ACTUALIZACIÓN O MODIFICACIÓN DE LAS TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS .	120
6.2.4. FORMA DE PAGO DE LAS TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS	120
6.2.5. SISTEMA DE INCENTIVOS (PERFORMANCE SCHEME)	120
6.2.6. TABLAS DE REFERENCIA PARA LA APLICACIÓN DE CÁNONES.....	121
6.3 TARIFAS PROVISIONALES 2015 PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ADICIONALES Y COMPLEMENTARIOS	127
6.3.1. RÉGIMEN JURÍDICO	127
6.3.2. PRINCIPIOS TARIFARIOS	128
6.3.3. TABLAS DE TARIFAS PROVISIONALES POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ADICIONALES Y COMPLEMENTARIOS 2015	129
6.3.4. APROBACIÓN Y VIGENCIA DE LAS TARIFAS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ADICIONALES Y COMPLEMENTARIOS	132
6.3.5. FACTURACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ADICIONALES Y COMPLEMENTARIOS	132



Mapas

MAPAS DE LA RED TITULARIDAD DE ADIF	135
--	-----





ANEXOS

ANEXO A	165
HORARIO DE SERVICIO 2014/2015 Y 2015/2016	165
ANEXO B	167
CATÁLOGOS DE SURCOS INTERNACIONALES DE MERCANCÍAS 2015/2016	167
ANEXO C	171
MODELOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD	171
ANEXO D	173
SERVICIOS AUXILIARES	173
ANEXO E	178
ORGANIGRAMA DEL MINISTERIO DE FOMENTO	178
ANEXO F	179
DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	179
ANEXO G	194
GLOSARIO: ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES	194
ANEXO H	200
CATÁLOGO DE LÍNEAS Y TRAMOS DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL TITULARIDAD DE ADIF	200
ANEXO I	209
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE TITULARIDAD PRIVADA (APARTADEROS)	209
ANEXO J	216
INSTALACIONES LOGÍSTICAS PRINCIPALES DE MERCANCÍAS	216
ANEXO K	227
CENTROS DE TRATAMIENTO TÉCNICO CTT	227
ANEXO L	231
PRINCIPALES ESTACIONES DE VIAJEROS	231
ANEXO M	243
TALLERES	243
ANEXO N	257
CAPACIDAD MEDIA DE LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE ADIF	257

Información General



Capítulo 1

Declaración
sobre la Red
2015

Información General



Capítulo 1

Declaración
sobre la Red
2015



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 ejercicio 2015, incluyendo el Horario de Servicio 2015/2016, 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 que regula 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

Índice y Estructura

Actualizado el índice de la Declaración sobre la Red conforme a la estructura común y Guía de Implementación aprobada por la Asamblea General de Rail Net Europe el 12 de marzo de 2014.

Principales Agentes del Sector Ferroviario

Se ha actualizado la información del Sector Ferroviario Español, con los principales agentes, sus funciones y competencias, y las Empresas Ferroviarias y Candidatos Habilitados inscritos en el Registro Especial Ferroviario.

Inclusión de Nuevos Activos en la Red Titularidad de Adif

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

Actualización del Régimen de Prestación de los Servicios

Buscando una mayor eficiencia del sistema, se han establecido diferentes Modelos de Gestión para las Instalaciones Logísticas de Mercancías (apartado 3.7). Estos modelos son: Gestión Directa (apartado 3.7.1), Gestión a Riesgo y Ventura (apartado 3.7.2) y Gestión en Autoprestación (apartado 3.7.3).

Actualización del Régimen Económico y Tributario del Uso de la Infraestructura

/ Tasas y Cánones

Se ha procedido a actualizar la Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros, de conformidad con lo estipulado en el Art. 65 de la Ley 36/2014, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, (BOE del 30 de diciembre de 2014), que establece un incremento del 1% para dichas actualizaciones a partir del 1 de enero de 2015.

Se mantienen en vigor los Cánones Ferroviarios, actualizados de acuerdo con la Ley 1/2014, de 28 de febrero, por la que se modifica la Orden FOM 898/2005, de 8 de abril y con los importes recogidos en el Art. 93 de la Ley 22/2013, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, (BOE del 26 de diciembre de 2013), que entraron en vigor el 1 de enero de 2014.

/ Tarifas Provisionales por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios

Durante 2015 serán de aplicación las Tarifas Provisionales por la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2014, conforme Resolución de 14 de julio de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica la aprobación de la propuesta de Tarifas Provisionales por la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2014 en la RFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por la entidad pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, cuyo periodo de vigencia se extenderá desde la publicación de la citada Resolución hasta la publicación de unas nuevas Tarifas Provisionales (BOE de 4 de agosto de 2014).

Horario de Servicio 2014/2015 y 2015/2016

Se ha actualizado el Calendario de Adjudicación de Capacidad del Horario de Servicio 2015/2016, conforme a las directrices de Rail Net Europe, RNE, para la realización de solicitudes por parte de los Candidatos.

El Horario de Servicio 2015 permanecerá vigente hasta el 12 de diciembre de 2015 y el Horario de Servicio 2016 tendrá vigencia hasta el 10 de diciembre de 2016 (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 de la legislación en vigor más relevante sobre el Sector Ferroviario a fecha 12 de febrero de 2015, 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.

Otros Datos de Interés

Publicado Real Decreto Ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas, que modifica la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y la Ley 28/2006, de 18 de julio de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, en lo siguiente:

- Artículo primero, modifica, entre otros, los siguientes artículos de la LSF, Título IV- Capítulo V.- Régimen de seguridad en el transporte ferroviario: Nueva redacción para el artículo 56.- <Seguridad Ferroviaria>; incorporación de un nuevo artículo 56 bis.- <Autoridad responsable de la seguridad ferroviaria>; Nueva redacción para el artículo 57.- <Certificados de Seguridad>; incorporación de un nuevo artículo 57 bis.- <Autorizaciones de seguridad>; Nueva redacción para el artículo 58.- <Condiciones y requisitos de los subsistemas del sistema ferroviario. Autorización, circulación y mantenimiento de los vehículos ferroviarios.> E introduce una nueva redacción a los artículos 77 y la letra j del artículo 81.1.
- Artículo segundo, modifica el párrafo quinto del apartado 1 de la disposición adicional tercera de la Ley 28/2006 de 18 de julio, que queda redactado como sigue:

«Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, para la detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en el transporte por ferrocarril. En el ámbito de la competencia estatal, ejercerá las funciones de autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, tal y como se establece en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y en particular, la ordenación, inspección y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario, tanto en relación a las infraestructuras, el material rodante, el personal ferroviario, como a la operación ferroviaria. Asimismo, llevará a cabo las funciones relacionadas con la interoperabilidad del sistema ferroviario de competencia estatal. También le corresponderá el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias.»

Publicado Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.

Publicada Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de Adif-Alta Velocidad, por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif.

Publicada Ley 1/2014, de 28 de febrero, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social; en el ámbito de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, se modifican los artículos 21, letra l), 73, apartados 1, 5 y 6, 77 y 81.1, letra j), a fin de establecer el procedimiento para la modificación y actualización de las cuantías de los cánones ferroviarios, atribuyendo a los administradores de infraestructuras ferroviarias la competencia para proponer las mismas. Asimismo, se habilita al Ministerio de Fomento para desarrollar y actualizar los principios básicos de aplicación de los sistemas de bonificación e incentivos establecidos en la propia Ley del Sector Ferroviario.

Publicado Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, entre otros, en el capítulo III, se establecen las obligaciones de las empresas ferroviarias, que presten servicios de transporte de viajeros y de los administradores de infraestructura, en relación a la elaboración de un plan de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a su familiares.

1.1.1. El Sector Ferroviario en España

El Ministerio de Fomento a través del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024, PITVI, establece unas directrices específicas para el desarrollo integrado de las políticas de infraestructuras, transporte y vivienda en nuestro país, con el objetivo de impulsar la actividad económica mediante el crecimiento económico y la creación de empleo ajustándose a los criterios de consolidación presupuestaria, mediante la optimización de las infraestructuras existentes y de una planificación adecuada a las necesidades reales.

El Plan potencia el mantenimiento de las infraestructuras existentes y garantiza la movilidad mediante la prestación de las Obligaciones de Servicio Público (OSP) en condiciones de calidad. Impulsa la participación del sector privado en las inversiones así como la optimización del uso de las infraestructuras y la mejora de la competitividad.

1.1.1.1. 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.

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 terrestre de competencia estatal.

El Ministerio de Fomento se estructura en los siguientes órganos directamente dependientes del titular del Departamento:

- a. La Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, de la que dependen la Secretaría General de Infraestructuras, la Secretaría General de Transporte y la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo.
- b. La Subsecretaría de Fomento.

Como órgano de apoyo y asistencia inmediata al titular del Ministerio de Fomento existe un Gabinete, cuyo titular tiene el rango de Director General.

Están adscritas al Ministerio de Fomento, a través de su titular, las siguientes entidades y entes públicos:

- a. La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).
- b. La entidad pública empresarial Adif- Alta Velocidad.
- c. La entidad pública empresarial RENFE-Operadora.
- d. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (ENARE).
- e. Los entes públicos Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

/ 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, Adif, Adif-Alta Velocidad y RENFE-Operadora, así como de su sistema de financiación.
- El otorgamiento de licencias a las Empresas Ferroviarias, en adelante EE.FF, así como el otorgamiento de habilitaciones a otros Candidatos distintos de las EE.FF, para la adjudicación de Capacidad de infraestructura ferroviaria. De conformidad con el Real Decreto Ley 1/2014, de 24 de enero se realizara por la Agencia Estatal de seguridad ferroviaria, en tanto no se cree la citada agencia, las funciones de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria serán realizadas por los órganos directivos competentes del Ministerio de Fomento.
- El otorgamiento de los certificados de seguridad a las EE.FF y las autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras ferroviarias. De conformidad con el Real Decreto Ley 1/2014, de 24 de enero se realizara por la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, en tanto no se cree la citada agencia, las funciones de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria serán realizadas por los órganos directivos competentes del Ministerio de Fomento.
- El otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios declarados de interés público y el establecimiento del régimen de ayudas a las EE.FF adjudicatarias.
- La definición y supervisión del régimen tarifario y su aprobación.

- El desarrollo del marco general de cánones y del sistema de incentivos a aplicar por los administradores de infraestructuras ferroviarias.
- La 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.

/ Organigrama del Ministerio Fomento.

Ver [Anexo E](#)

Órgano Regulador

/ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC

La Ley 3/2013, de 4 de junio, ha procedido a crear la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, como organismo público de los previstos en la Disposición adicional décima de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

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

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

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

La CNMC supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario, de conformidad con lo indicado en el artículo 11 "Supervisión y control en el sector ferroviario, y en particular ejercerá las siguientes funciones:

1. Salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio ferroviario, así como velar por que éstos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.
2. Garantizar la igualdad entre empresas, así como entre cualesquiera candidatos, en las condiciones de acceso al mercado de los servicios ferroviarios.
3. Supervisar las negociaciones entre empresas ferroviarias o candidatos y administradores de infraestructuras sobre los cánones y tarifas e intervenir en las mismas cuando prevea que el resultado de dichas negociaciones puede contravenir las disposiciones vigentes.
4. Velar por que los cánones y tarifas ferroviarios cumplan lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y no sean discriminatorios.
5. Determinar, a petición de las autoridades competentes o de las empresas ferroviarias o candidatos interesados, que el objeto principal de un servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros es transportar viajeros entre estaciones españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea.
6. Determinar si el equilibrio económico de los contratos de servicio público ferroviario pueden verse comprometidos cuando las estaciones españolas en que se pretende tomar y dejar viajeros estén afectadas por la realización del servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros.
7. Informar las propuestas de resolución, cuando así lo solicite el Ministerio de Fomento, en los procedimientos de otorgamiento de autorizaciones para la prestación de servicios de transporte ferroviario declarados de interés público.
8. Realizar cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas por Ley o por Real Decreto.

Órganos Colegiados

/ Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF)

La Comisión de investigación de accidentes ferroviarios es un órgano colegiado especializado adscrito al Ministerio de Fomento que tiene competencia para la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios.

La Comisión goza de plena independencia funcional respecto de la autoridad responsable de la seguridad y de cualquier regulador ferroviario. En el desempeño de sus funciones, ni el personal ni los miembros del Pleno podrán solicitar o aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada.

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

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

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

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

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

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

Tiene como cometidos principales:

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

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Creada por el Real Decreto Ley 1/2014, de 24 de enero, goza de personalidad jurídica propia, para la detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en el transporte por ferrocarril. En el ámbito de la competencia estatal, ejercerá las funciones de autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, tal y como se establece en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y en particular, la ordenación, inspección y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario, tanto en relación a las infraestructuras, el material rodante, el personal ferroviario, como a la operación ferroviaria. Asimismo, llevará a cabo las funciones relacionadas con la interoperabilidad del sistema ferroviario de competencia estatal. También le corresponderá el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias.

En tanto no se culmine el proceso de puesta en marcha de la Agencia, las funciones de Autoridad Responsable de Seguridad están asignadas a la Dirección General de Ferrocarriles, en el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto, el art. 1 de la disposición adicional primera indica que la efectiva puesta en funcionamiento de la Agencia se producirá el día 1 de abril de 2015. Por otra parte en la disposición adicional segunda se indica que a la fecha de constitución efectiva de la Agencia, queda suprimida la Dirección General de Ferrocarriles y los siguientes órganos dependientes de ella:

- La Subdirección General de Planificación y Proyectos.
- La Subdirección General de Construcción.
- La Subdirección General de Coordinación Ferroviaria

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif

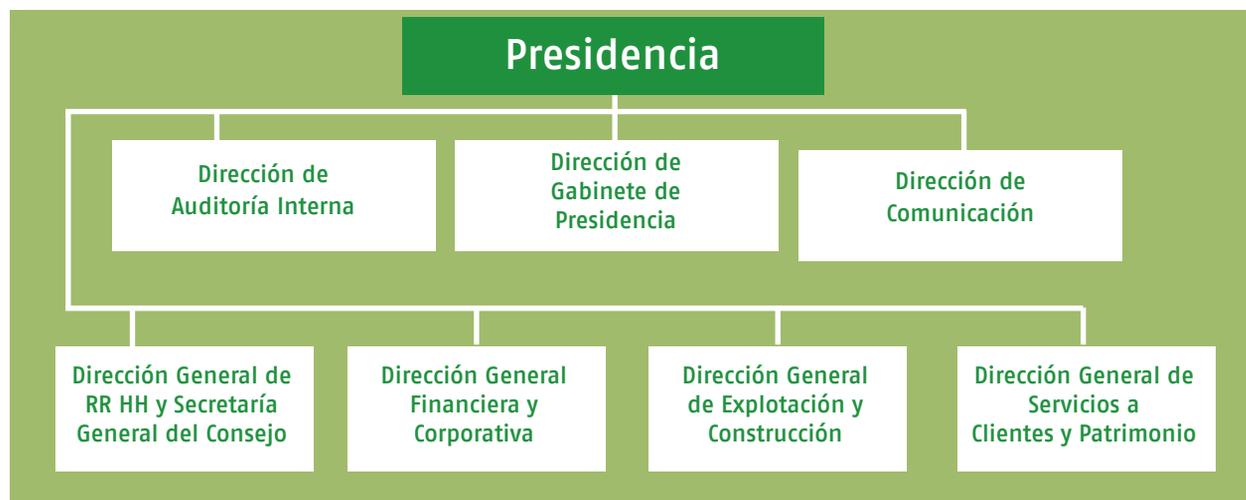
La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento, goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la LSF,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

Organigrama de Adif



/ Competencias de Adif

De acuerdo con lo establecido en el Art. 21 de la LSF y de conformidad con el RD 2395/2004, de 30 diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de Adif, corresponden a Adif las siguientes competencias:

- La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la RFIG, 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.
- El control e inspección de la infraestructura ferroviaria, 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 EE.FF 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 instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

- 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 propuesta de modificación y actualización de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias que administre, la gestión, liquidación y recaudación de los que se devenguen por la utilización de dichas infraestructuras, así como, en su caso, el cobro de las tarifas por los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
- 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 empresas ferroviarias, 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.

De conformidad con el RD-Ley 15/2013, de 13 de diciembre, Adif-Alta Velocidad y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) podrán encomendarse, mediante la suscripción del oportuno convenio, la realización de determinadas actividades. En dichos convenios habrá necesariamente de contemplarse la compensación económica que correspondería a Adif o, en su caso Adif-Alta Velocidad, por la prestación de los servicios encomendados.

En particular, ambas entidades podrán encomendarse la gestión de la capacidad de infraestructura y, debido a la interconexión de las redes cuya administración tienen atribuidas, y de conformidad con lo previsto en el artículo 1.7 del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, también la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad.

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

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

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

/ Misión y Visión 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

Desarrollo y administración de un sistema de infraestructuras ferroviarias de servicio público, seguro, eficiente y de calidad.

Visión

Conseguir un resultado neto de explotación equilibrado en 2016.

Candidatos Inscritos en el Registro Especial Ferroviario

Empresas Ferroviarias con Licencia y Certificado de Seguridad

- RENFE- VIAJEROS (Viajeros)
- RENFE- MERCANCÍAS (Mercancías)
- COMSA RAIL TRANSPORT, S.A. (Viajeros y Mercancías)
- CONTINENTAL RAIL, S.A. (Viajeros y Mercancías)
- ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.U. (Viajeros y Mercancías)
- TRANSFESA RAIL, S.A.U. (Mercancías)
- TRACCIÓN RAIL, S.A. (Mercancías)
- LOGITREN FERROVIARIA, S.A. (Mercancías)
- FERROVIAL RAILWAY, S.A. (Viajeros y Mercancías)
- TRANSITIA RAIL, S.A. (Viajeros y Mercancías)
- VELOI RAIL, S.A. (Viajeros)
- ECO RAIL, S.A.U. (Viajeros y Mercancías)
- INTERBUS INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A. (Viajeros y Mercancías)
- ALSA FERROCARRIL S.A.U. (Viajeros y Mercancías)
- GUINOVART RAIL S.A. (Mercancías)

Empresas Ferroviarias con Licencia sin Certificado de Seguridad

- EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS S.A. (Mercancías)
- ARCELORMITTAL SIDERAIL, S.A. (Mercancías)
- LOGIBÉRICA RAIL, S.A.U. (Mercancías)
- MONBUS RAIL, S.A. (Mercancías)
- ASTURMASA RAIL, S.A.U. (Mercancías)
- ARRAMELE SIGLO XXI, S.A. (Mercancías)
- AVANZA TREN, S.A.U. (Viajeros)
- VECTALIA RAIL, S.A. (Viajeros)
- AISA TREN S.A.U. (Viajeros)
- FESUR, FERROCARRILES DEL SUROESTE S.A. (Mercancías)
- FGC MOBILITAT S.A. (Mercancías)
- LA SEPULVEDANA, S.A.U. (Viajeros y Mercancías)
- TRAMESA, TRANSPORTES MIXTOS ESPECIALES S.A. (Mercancías)
- IBERRAIL SPANISH RAILROADS S.A.U (Viajeros)

Empresas Ferroviarias con Licencia de otro Estado y Certificado de Seguridad emitido en España (Parte B)

- TAKARGO, TRANSPORTES DE MERCADORÍAS S.A.
- SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS -SNCF

Otros Candidatos con Título Habilitante para la Solicitud de Capacidad

- CONTE RAIL, S.A.
- TRAMESA.

Esta información se actualiza mensualmente en la página Web www.adif.es



1.2 OBJETIVOS DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

La DR es el documento que Adif ofrece a las EE.FF y otros Candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la Red.

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

Determinadas cuestiones relativas al contenido de esta DR y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, se desarrollan mediante la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, conforme a lo exigido por los artículos 29.2, 33.1, 33.2 y 35.3 de la Ley del Sector Ferroviario.

1.2.1. Red Ferroviaria de Interés General, RFIG

La Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional, conforme el art. 4 de la LSF.

En el [Anexo H](#) de esta DR se incluye el Catálogo de Líneas y Tramos que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General titularidad de Adif.



1.2.2. Grandes Cifras de la Red Ferroviaria Titularidad de Adif

Grandes Cifras de Adif

Activos no corrientes	15.224.881 * miles €
Fondos Propios	949.753* miles €
Patrimonio Neto	10.929.588 * miles €
Empleados Adif	13.337

* Cifras Provisionales a 31 de diciembre de 2014 de Adif

Infraestructura y Circulación

(*) Red Ferroviaria Titularidad de Adif:	12.352	Km.
• Red de Alta Velocidad de Ancho Estándar puro (1.435 mm de separación de carriles)	57	Km.
• Red de Alta Velocidad de Ancho Ibérico (1.668 mm de separación de carriles)	84	Km.
• Red Convencional de Ancho Ibérico puro (1.668 mm de separación de carriles)	10.885	Km.
• Red Mixta (combinación Ancho Ibérico y Ancho Estándar)	119	Km.
• Red de Vía Estrecha de Ancho Métrico (1.000 mm de separación de carriles)	1.207	Km.
Líneas Equipadas con ERTMS	157	Km.
Líneas Equipadas con ASFA	10.640	Km.
Líneas Equipadas con Sistemas de Bloqueo Automatizados	9.157	Km.
Líneas Equipadas con ATP -EBICAB	228	Km.
Líneas dotadas con CTC	8.716	Km.
Nº Circulaciones de Trenes / Año 2014	2.004.425	

* Cifras redondeadas a kilómetros

Según acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 27 de junio de 2014, se traspasaron a Adif Alta Velocidad, 250'6 kms. de ancho ibérico (223'6 kms. entre Plasencia-Cáceres-Aljucén-Mérida-Badajoz, de las líneas 500, 510, 520, 530 y 532) y 27 kms. de ancho ibérico de la línea Granada - Fuente de Piedra entre los pp.kk. 59/560 y 86/520 de la línea 426).

Estaciones

Estaciones	1.937
------------	-------

Instalaciones Logísticas

Nº Instalaciones Logísticas Principales	53
---	----



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 DECLARACIÓN SOBRE LA RED

1.4.1. Consideraciones Generales

La DR tendrá carácter vinculante para las EE.FF y para los Candidatos Habilitados que quieran acceder a las infraestructuras para prestar servicios de transporte ferroviario, así como para 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 la 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 RFIG, el Reglamento General de Circulación vigente (RGC), las Normas Específicas de Circulación (NEC), las Prescripciones Técnicas y Operativas de circulación y seguridad (PTO) o cualquier otra normativa en vigor asimismo aplicable.

De acuerdo con la normativa vigente, y en concreto con el Real Decreto-Ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial “Administrador de Infraestructuras Ferroviarias” (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico, tanto ADIF como ADIF AV han presentado ante la Autoridad Nacional de Seguridad Española sus Sistemas de Gestión de Seguridad en la Circulación (SGSC) para la obtención de las correspondientes Autorizaciones de Seguridad. Los sistemas de Gestión de Seguridad en la Circulación de los administradores de infraestructuras han de cumplir los requisitos establecidos en el Reglamento Europeo 1169/2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria. Cumplen asimismo el Reglamento Europeo 445/2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de material rodante.

1.4.3. Solicitudes, Alegaciones y Reclamaciones

Se podrán efectuar solicitudes a Adif en el ámbito de competencia de la entidad, así como formular alegaciones en los procedimientos instruidos por la misma y presentar reclamaciones que deba resolver Adif, así como las que deba atender esta entidad, 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 calidad establecidos en la prestación de los servicios.

En función de la naturaleza de la comunicación, las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos, podrán dirigirse a las siguientes direcciones de Adif:

Adjudicación de Capacidad

Dirección de Planificación y Gestión de Red
Calle Hiedra s/n, estación de Madrid Chamartín, edificio 23. 28036 Madrid.

Gestión de Tráfico.

Centro de Gestión de Red H24, Subdirección 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 Madrid Chamartín. Andén 1. Agustín de Foxá s/n. 28036 Madrid.

Servicios de Suministro de Combustible de Tracción.

Subdirección de Gestión de Combustibles
Avda. Pío XII, 97 - 1ª planta. 28036 Madrid.

Actos de Adif sobre Liquidación y Gestión de Tasas y Cánones Ferroviarios.

Dirección de Tesorería y Contabilidad.
Calle Hiedra s/n, estación de Madrid Chamartín, edificio 23. 28036 Madrid.

Solicitudes de Indemnización por Responsabilidad Patrimonial Derivadas de los Daños Causados por el Servicio Normal o Anormal del Servicio Público Prestado por Adif.

Dirección General de RR.HH. y 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.

Dirección General de RR.HH. y 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 fehacientemente 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 de Adif - Alta Velocidad.

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.

En el sector ferroviario, de conformidad con lo establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio; corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia conocer y resolver las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y los restantes candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y los restantes candidatos que versen sobre:

- 1.º El otorgamiento y uso del certificado de seguridad y el cumplimiento de las obligaciones que éste comporte.
- 2.º La aplicación de los criterios contenidos en las declaraciones sobre la red.
- 3.º Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.
- 4.º La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones y tarifas que se les exijan o puedan exigírseles.
- 5.º Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a los servicios ligados a éstas que se produzca por actos llevados a cabo por otras empresas ferroviarias o candidatos.
- 6.º La prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.

Las reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente.

En la resolución de los conflictos a que hace referencia el apartado anterior, la Comisión resolverá acerca de cualquier denuncia y adoptará, a petición de cualquiera de las partes, una resolución para resolver el litigio lo antes posible y, en todo caso, en un plazo de tres meses desde la recepción de toda la información.

La resolución que dicte la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en los casos previstos en el apartado anterior será vinculante para las partes sin perjuicio de los recursos que procedan de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de esta Ley.

Por último, para los tráficos que abarquen más de una red, son vinculantes para las EE. FF 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 el índice común fijado por Rail Net Europe, conforme a la última actualización de la estructura común y Guía de Implementación aprobada por Rail Net Europe con fecha 12 de marzo de 2014, en la Asamblea General celebrada en Viena (Austria), organización a la que contribuye activamente Adif y que se describe detalladamente en el apartado 1.10. La estructura normalizada y acordada en el seno de Rail Net Europe, RNE, posibilita 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 tráficos internacionales.

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

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

Capítulo 2: Condiciones de Acceso; Contiene los requisitos legales necesarios que regulan el acceso a la RFIG gestionada por Adif de las empresas ferroviarias.

Capítulo 3: Descripción de la Red; Características principales de la RFIG gestionada por Adif, disponible para la solicitud de adjudicación de capacidad.

Capítulo 4: Adjudicación de Capacidades; Describe el proceso por el cual Adif asigna franjas horarias a las Empresas Ferroviarias y Candidatos habilitados.

Capítulo 5: Servicios de Adif; Descripción de los servicios que puede prestar Adif.

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

Mapas: Mapas con las principales características de la red titularidad de Adif.

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 hasta la publicación de una nueva que la sustituya y podrá ser actualizada por Adif cuando así lo requieran sus contenidos. En cuanto al Calendario de Adjudicación de Capacidad, el Horario de Servicio 2015 permanecerá vigente hasta el 12 de diciembre de 2015 y el Horario de Servicio 2016 mantendrá su vigencia hasta el 10 de diciembre de 2016.

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, comunicándoselo 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 DISTRIBUCIÓN Y PUBLICACIÓN

Estará disponible una versión de la DR, en formato PDF o similar, en la web de Adif, 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 las EE.FF y otros Candidatos una organización que presta un servicio integral para facilitar el acceso a la infraestructura ferroviaria, tanto para la prestación de los diferentes servicios de transporte de viajeros y mercancías, como para la realización de pruebas en las infraestructuras ferroviarias. A continuación se detalla el Directorio de Adif. Para más información sobre la Red OSS de Ventanillas Únicas, (One Stop Shop) de Rail Net Europe, RNE, se puede consultar el apartado 1.9 de esta DR.

Directorio de Adif

Adif

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

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

Comunicación y Relaciones Externas

SUBDIRECCIÓN DE RELACIÓN CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN
Dirección de Comunicación

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid

Ventanilla Única para Empresas Ferroviarias y Candidatos

SUBDIRECCIÓN COMERCIAL
Dirección de Gabinete y Recursos

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid

Autorización de Conexiones a la RFIG titularidad de Adif, Apartaderos

SUBDIRECCIÓN COMERCIAL
Dirección de Gabinete y Recursos

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid

Autorización para la Realización de Pruebas en la RFIG titularidad de Adif

SUBDIRECCIÓN COMERCIAL
Dirección de Gabinete y Recursos
Buzón Solicitud de pruebas:
www.adif.es/es_ES/empresas_servicios/doc/Solicitud_Pruebas.pdf

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid

Información sobre Principales Estaciones de Viajeros

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

Avenida Pío XII 110. Edificio 18.
28036 Madrid.

Información sobre Otras Estaciones con Servicio de Viajeros

SUBDIRECCIÓN DE PRODUCCIÓN
Dirección Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional

Estación Madrid Chamartín.
Calle Agustín de Foxá s/n.
Edificio 22
28036 Madrid

SUBDIRECCIÓN DE RED DE ANCHO MÉTRICO
Dirección General de Explotación y Construcción

Plaza de los Ferroviarios, s/n
33012 Oviedo
Asturias

Información sobre Instalaciones de Mercancías (Servicios Logísticos)

SUBDIRECCIÓN COMERCIAL
Dirección de Servicios Logísticos

Estación Madrid 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)
Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad
Dirección Adjunta de Planificación y Gestión de Red

Estación Madrid Chamartín, edificio 23
Calle Hiedra s/n.
28036 Madrid

RNE Ventanilla Única (OSS) del Corredor 4 de Mercancías Europeo

VENTANILLA ÚNICA (OSS) del Corredor 4 de Mercancías Europeo
Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad
Dirección Adjunta de Planificación y Gestión de Red

Estación Madrid Chamartín, edificio 23
Calle Hiedra s/n.
28036 Madrid

Asignación de Capacidades

SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD
Dirección Adjunta de Planificación y Gestión de Red

Estación Madrid Chamartín, edificio 23
Calle Hiedra s/n.
28036 Madrid

Control de Tráfico de Trenes y Planes de Contingencias

CENTRO DE GESTIÓN DE RED H24
Subdirección del Centro de Gestión de Red H24
Dirección Adjunta de Planificación y Gestión de Red

Calle Méndez Álvaro, 1.
28045 Madrid

Seguridad en la Circulación

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Estación Madrid Chamartín.
Calle Agustín de Foxá s/n.
Edificio 21 - 1ª planta
28036 Madrid

Autorización del Material Rodante

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Estación Madrid Chamartín.
Calle Agustín de Foxá s/n.
Edificio 21 - 1ª planta
28036 Madrid

Estudios para Transportes Excepcionales

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Estación Madrid Chamartín.
Calle Agustín de Foxá s/n.
Edificio 21 - 1ª planta
28036 Madrid

Información sobre Protección Civil

DIRECCIÓN DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD

Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid

Innovación Tecnológica

CENTRO DE TECNOLOGÍAS FERROVIARIAS
Subdirección de Innovación y Desarrollo Tecnológico

Calle Severo Ochoa, 9
29590 Campanillas - (Málaga)





1.9 CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS, RFC

En 2010, el Parlamento Europeo y el Consejo establecieron normas para el establecimiento de una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, compuesta por corredores de mercancías internacionales.

El objetivo es conseguir servicios de transporte de mercancías ferroviario de calidad, de confianza para ser capaz de competir con otros modos de transporte.

El principal objetivo del Reglamento 913/2010/EU (en adelante "el Reglamento ") fue mejorar los servicios prestados por los administradores de la infraestructura a los operadores de transporte internacional de mercancías. Varias iniciativas han contribuido a la creación del concepto de los corredores: el primer paquete ferroviario, el programa RTE- T (Red Transeuropea de Transporte), la cooperación entre los Estados miembros y el despliegue de las especificaciones técnicas de Interoperabilidad y de las aplicaciones telemáticas para mercancías.

A través del Reglamento, la Unión Europea desea actuar en las siguientes áreas principales que corresponden al proceso de armonización:

- Mejorar la coordinación entre los administradores de la infraestructura.
- Mejorar las condiciones de acceso a la infraestructura.
- Garantizar la debida prioridad los trenes de mercancías.
- Y la mejora de la intermodalidad en los corredores.

Para alcanzar estos objetivos, la Unión Europea designó 9 corredores ferroviarios de mercancías internacionales (RFC) en la red ferroviaria de la UE.

A partir del 11 de noviembre de 2013, los Corredores Ferroviarios Europeos de Mercancías nº 4 y 6, Corredores Atlántico y Mediterráneo respectivamente, que transitan por nuestro país, han entrado formalmente en funcionamiento de acuerdo con las disposiciones del Reglamento.

Corredor Atlántico

Adif y los Gestores de Infraestructuras de Portugal (REFER) y Francia (RFF) integran este corredor que suma más de 4.500 Km. de vías a lo largo del eje Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões - Algeciras/Madrid/Bilbao - Bourdeaux/Paris/Le Havre/Metz, cruzando las fronteras internacionales de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz e Irún/Hendaya.

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

<http://www.corridor4.eu/es/oss-es/pap-2015-es>

Corredor Mediterráneo

Adif, junto con otros 7 socios de 5 países, forma parte del Corredor (Administradores de infraestructuras de España -Adif-, Francia -RFF-, Italia -RFI-, Eslovenia -ASZ-, Hungría -MAV- y TP Ferro, y adjudicadores de capacidad de Eslovenia -SZ- y Hungría -VPE-).

El Corredor Mediterráneo conecta Madrid y los principales puertos de la costa Este Española con Europa a través de Francia, suma más de 6.000 Km. de vías a lo largo del eje Almería-Valencia/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona-Padua/Venice-Trieste/oper-Ljubljana-Budapest-Záhony.

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

https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6/Public/RFC6_PAP2015_05-06-2014.pdf

Documentación y Reglamento:

Toda la documentación relativa a estos Corredores, incluyendo el Documento de Información del Corredor y la Capacidad disponible para 2015 para trenes internacionales de mercancías, puede ser consultada en las páginas Web www.corridor4.eu y www.railfreightcorridor6.eu. Ambos proyectos están cofinanciados por la Unión Europea.

El Reglamento (UE) Nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre una red ferroviaria Europea para un transporte de mercancías competitivo, establece las normas para la creación y organización de corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.

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

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

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

La Ventanilla Única del Corredor 4 está ubicada en Madrid y la del Corredor 6 en Milán.

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

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

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

Las circulaciones que se realicen en los Corredores Ferroviarios de Mercancías se registrarán por las respectivas normas nacionales correspondientes. En el caso de los tramos de la Red gestionada por Adif de los Corredores 4 y 6 se registrarán por el Reglamento General de Circulación y demás reglamentación vigente.



1.10 COOPERACIÓN INTERNACIONAL ENTRE LOS DISTINTOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

Rail Net Europe (RNE) fue creada en enero de 2004, como una asociación sin ánimo de lucro por los administradores de infraestructuras y organismos de adjudicación de capacidad (AI / OAC), tiene como objetivo facilitar el tráfico internacional en la infraestructura ferroviaria europea.

Objetivos de RNE:

Los objetivos de RNE son prestar apoyo a las empresas ferroviarias en sus actividades internacionales (para el transporte de mercancías y viajeros) y aumentar la eficiencia de los procedimientos de los administradores de infraestructuras. Conjuntamente los miembros de RNE están armonizando las condiciones del transporte internacional e introduciendo un enfoque empresarial para fomentar el negocio del ferrocarril europeo en beneficio de toda la industria ferroviaria europea.

Tareas de RNE:

Las tareas de RNE se llevan a cabo por cuatro grupos de trabajo permanentes y por grupos de proyectos ad-hoc coordinados por la oficina central de RNE, con sede en Viena, Austria. A finales de 2010 RNE recibió el mandato de convertirse en un proveedor especializado de servicios para las organizaciones encargadas de los corredores internacionales, en las áreas de desarrollo de procedimientos y herramientas operativas de puesta en funcionamiento.

Red de RNE:

Actualmente, Rail Net Europe es una asociación de 35 Administradores de Infraestructuras y organismos de adjudicación de capacidad AI/OAC, que son miembros de pleno derecho o candidatos asociados. En conjunto, sus redes ferroviarias suman más de 230.000 km de infraestructura.

En su trabajo diario, Rail Net Europe se esfuerza por simplificar, armonizar y optimizar procesos ferroviarios internacionales tales como:

- Horarios de toda Europa.
- Enfoques comunes en materia de marketing y ventas (incluyendo declaraciones sobre la red).
- Cooperación entre Administradores de Infraestructuras en el ámbito de las operaciones.

- Intercambio de información, en tiempo real, sobre circulación de trenes a través de fronteras.
- Servicios de posventa (por ejemplo, informes).

1.10.1. Directorio de Ventanillas Únicas de RNE (OSS)

Los administradores de infraestructuras ferroviarias europeas 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.

Una Europa - Un Servicio

RNE ha establecido un punto de contacto de OSS en cada país miembro.

Cada cliente puede elegir su punto de contacto preferido de OSS para todas sus necesidades con respecto a los servicios ferroviarios internacionales.

Desde las primeras preguntas relacionadas con el acceso a la red, a peticiones de surco internacional y análisis del rendimiento después de realizar un tren, todas estas cuestiones y otras más son gestionadas por un único punto de contacto para todo el viaje internacional por ferrocarril, según la preferencia del cliente.

Los clientes de los miembros de RNE que realizan servicios ferroviarios internacionales pueden, por lo tanto, hacer uso del paquete de servicios de la red de OSS de RNE:

- Una red de puntos de contacto para orientar a los clientes a través de toda una gama de procedimientos: obtener acceso a la red, planificación de un transporte ferroviario internacional eficaz, gestión de surcos ferroviarios internacionales (ITPM), análisis después de la circulación del tren. Los tiempos de respuesta han sido normalizados a un nivel comprensible para el cliente (la consecución de estos niveles de servicio se está examinando actualmente).
- Expertos de OSS provenientes de horarios y ventas combinan su experiencia en estos campos para dar servicio a los clientes junto con los puntos de contacto de OSS.
- Las herramientas de tecnologías de la información ayudan a los solicitantes mediante la provisión de estimaciones de precio por el uso de la infraestructura ferroviaria, así como coordinando los procesos de ordenación y suministro de surcos ferroviarios internacionales, y realizando el posicionamiento y seguimiento de trenes internacionales en tiempo real.

La relación de personas de contacto de las OSS se encuentra disponible en: www.rne.eu/index.php/oss_network.html

Directorio OSS

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



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

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

Ordenada por código de país. Más información en http://www.rne.eu/index.php/oss_network.html

1.10.2. Aplicaciones Informáticas Vía Web de RNE

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



Path Coordination System (PCS)

PCS (sistema de coordinación de surco) es una aplicación web proporcionada por RNE a los Administradores de Infraestructuras (AI), Organismos de Adjudicación de Capacidad (OAC), y los solicitantes de surco que maneja los procesos de comunicación y coordinación para las peticiones y ofertas de surcos internacionales. Además PCS ayuda a las empresas ferroviarias y a los Candidatos en sus tareas de pre-coordinación relacionadas con los estudios de surcos ferroviarios y con las peticiones internacionales de surcos ferroviarios. En resumen, la herramienta PCS refleja la filosofía de OSS (One Stop Shop-Una Ventanilla Única) de RNE de prestar apoyo a los procesos de negocios y actividades diarias.

Se logró una mejora importante para el uso de PCS en la actividad del transporte de mercancías en 2008: la "Plataforma PCS de integración", el nuevo módulo para mejorar la comunicación con los sistemas nacionales de Administradores de la Infraestructura, organismos de adjudicación de capacidad y empresas ferroviarias, fue desarrollado e implementado. Por lo tanto, RNE proporciona un nuevo y directo canal de comunicación entre PCS y los sistemas nacionales de las empresas ferroviarias, Administradores de la Infraestructuras (AI) y organismos de adjudicación de capacidad (OAC) que permite el intercambio bidireccional de datos. Con este módulo, se ha eliminado uno de los principales obstáculos para el uso de PCS en la actividad del transporte de mercancías: las empresas ferroviarias y los AI/OAC ya no tendrán que proporcionar la misma información sobre una solicitud de surco de tren internacional dos veces (una vez en el sistema nacional y otra en PCS), toda vez que ahora es posible sincronizar automáticamente los datos de solicitud del surco del tren internacional entre los sistemas nacionales y PCS. Para beneficiarse de esta mejora, los Administradores de la Infraestructuras (AI) los organismos de adjudicación de capacidad (OAC) y las empresas ferroviarias tienen que conectar sus sistemas nacionales a la Plataforma de Integración.

Desde noviembre de 2013, PCS se utiliza como herramienta para manejar franjas preestablecidas de acuerdo con el Reglamento RFC 913/2010.

Para obtener más información, visite el sitio Web: <http://pcs.rne.eu/> o escriba al servicio de asistencia:

support.pcs@rne.eu



Charging Information System (CIS)

CIS (Sistema de Información de Precios) es la herramienta de cálculo de precios para el acceso internacional de RNE, diseñado para proporcionar a los clientes información sobre precios. Un sistema web con estructura de paraguas para los distintos sistemas tarifarios de las infraestructuras ferroviarias nacionales, que puede calcular el precio por la utilización de surcos ferroviarios internacionales en pocos minutos, durante 24 horas al día, incluyendo precios por el uso de surcos ferroviarios, tarifas por estación y tarifas por maniobras.

El objetivo actual del desarrollo de CIS es reunir la información proporcionada por CIS con la información contenida en las declaraciones sobre la red.

El sitio Web CIS está en www.eicis.com y el servicio de asistencia puede ser contactado por correo electrónico:

support.cis@rne.eu

Train Information System (TIS)

TIS (Sistema de Información sobre el Tren) es una aplicación Web fácil de usar, que permite visualizar los trenes internacionales de origen a destino. Apoya la gestión de trenes internacionales proporcionando datos relativos a trenes de pasajeros y de mercancías a lo largo de los corredores de RNE, (TIS no atiende los servicios de trenes nacionales).

TIS proporciona información del tren en tiempo real directamente a los usuarios, a través de internet, y genera informes basados en datos históricos. Los dos productos de TIS se basan en los mismos datos sin procesar:

- Información del tren en tiempo real. Resume, reúne, centraliza y publica información sobre los trenes que circulan en la mayoría de los corredores ferroviarios de RNE (en un número creciente de países, incluyendo Austria, Bélgica, Francia, Alemania, Hungría, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Eslovenia y Suiza), tales como:
 - Ubicación actual y pasada del tren
 - Información sobre horarios diarios previstos
 - Información sobre retrasos y causas de los mismos
- La función de notificación permite la monitorización de información sobre trenes y retrasos durante un período determinado de tiempo.

Además, está prevista la implementación de una tercera herramienta que permitirá el intercambio de datos en tiempo real entre Administradores y EE.FF. utilizando el formato de la TAF ETI.

TIS fue elegido como herramienta de apoyo para el Régimen de Prestaciones Europeo (EPR) - un proyecto conjunto de la UIC y RNE.

TIS es accesible a través de: <https://tis.rne.eu/>

El servicio de asistencia puede ser contactado por correo electrónico: support.tis@rne.eu



1.11 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.rne.eu/ns_glossary.html



Capítulo 1

Condiciones de Acceso



Capítulo 2

Declaración
sobre la Red
2015

Condiciones de Acceso



Capítulo 2

Declaración
sobre la Red
2015



2.1 INTRODUCCIÓN

De acuerdo con la LSF, pueden acceder a la RFIG gestionada por Adif en las condiciones que en la misma se determinan, las EE.FF con Licencia y Certificado de Seguridad en vigor emitidos por 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, internacional de viajeros o transporte ferroviario de viajeros nacional con finalidad prioritariamente turística.

Son EE.FF aquellas entidades titulares de una Licencia de Empresa Ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril en los términos establecidos en la LSF. Las EE.FF deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, EE.FF aquellas que aporten exclusivamente la tracción (Art. 43 de LSF y Art. 58, 1º y 2º RSF).

Las EE.FF y demás Candidatos que deseen operar en la Red gestionada por Adif deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (Art. 55 de la LSF y Art. 129 del RSF), dependiente del Ministerio de Fomento. Asimismo deberán disponer del correspondiente Plan de Contingencias, aprobado por el Ministerio de Fomento.



2.2 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

Las EE.FF para acceder a la RFIG gestionada por Adif deberán cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo.

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

- Licencia de EF.
- Certificado de Seguridad.
- La Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura necesaria.

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

Tendrán derecho a presentar solicitudes de capacidad de infraestructura de conformidad con lo establecido en la Ley y en el Reglamento del Sector Ferroviario:

- a) Las Empresas Ferroviarias que previamente hayan obtenido la licencia de empresa ferroviaria y dispongan del correspondiente certificado de seguridad y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas. Debidamente inscritas todas ellas en el Registro Especial Ferroviario.
- b) Los agentes de transporte, los cargadores, los operadores de transporte combinado que estén interesados en la explotación de un servicio de transporte ferroviario y dispongan, con arreglo al artículo 80 del RSF, de la correspondiente habilitación al efecto.
- c) Las administraciones públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte y que estuvieran interesadas en la presentación de determinados servicios de transporte ferroviario.

El derecho de uso de la capacidad de infraestructura será adjudicado por el administrador de infraestructuras ferroviarias y, una vez atribuido a un candidato, no podrá cederse a otra empresa. No se considera cesión la utilización de la capacidad por parte de una empresa ferroviaria, que opere por cuenta de un adjudicatario de capacidad que no sea empresa ferroviaria. En todo caso, queda prohibido todo negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada (art 35 de LSF y art 47 del RSF).

El modelo de solicitud de Capacidad Nacional se encuentra disponible en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la Web de Adif, www.adif.es, consultar [Anexo C](#). El modelo de solicitud de Capacidad Internacional se encuentra disponible en formato electrónico en <http://www.rne.eu>. Para el proceso de solicitud y adjudicación de capacidad internacional correspondiente al servicio horario 2014-2015 está previsto la utilización de la herramienta informática Path Coordination System (PCS) suministrada por RNE.

Además, y en todo caso, las EE.FF vienen obligadas a presentar una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sean titulares, por el que se acredita 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 Titularidad de 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, provisto de la correspondiente licencia de EE.FF. o habilitación, puede solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias adjudicación de capacidad de infraestructura para la realización de dichos servicios de transporte, siguiendo el procedimiento establecido.

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

Tráfico Internacional de Viajeros

Las EE.FF tienen libre acceso a la RFIG gestionada por Adif 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 EE.FF 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 el Real Decreto- Ley 4/2013, de 22 de febrero, tramitado y aprobado parlamentariamente como Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, en su título IV "medidas en el sector ferroviario", se sientan las bases para la liberalización del transporte ferroviario de viajeros por ferrocarril y garantizar que la misma prevista en el Real Decreto Ley 22/2012, se produzca de manera ordenada y progresiva, mediante la adición de los apartados 2, 3, 4 y 5 a la disposición transitoria tercera de la LSF. Según la redacción dada a la referida disposición transitoria tercera por los Reales Decretos- Ley 22/2012 y 4/2013 y la Ley 11/2013:

A partir del 31 de julio de 2013 el transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se prestará en régimen de libre competencia según lo establecido en el artículo 42.2 de la LSF y en la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio.

En los servicios de transporte ferroviario a los que se refiere el artículo 53 de la LSF, el Consejo de Ministros establecerá los términos relativos a las licitaciones públicas previstas en su art. 53.2, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 5.6 del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007. Hasta el inicio del servicio, en su caso, por un nuevo operador, RENFE-Operadora continuará prestando estos servicios, regulándose la compensación que, en su caso proceda, a través del contrato correspondiente.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 42.2 de la LSF, de forma transitoria, el acceso para los nuevos operadores a los servicios no incluidos entre los anteriormente referidos, se llevará a cabo a través de la obtención de títulos habilitantes.

El Consejo de Ministros determinará el número de títulos habilitantes a otorgar para cada línea o conjunto de líneas en las que se prestará el servicio en régimen de concurrencia, así como el período de vigencia de dichos títulos habilitantes. El otorgamiento de los títulos habilitantes se llevará a cabo por el Ministerio de Fomento a través del correspondiente procedimiento de licitación. Este procedimiento será público y garantizará la efectiva competencia de todos los operadores concurrentes.

Por Resolución de 27 de junio de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, (BOE n.º 162 de 4 de julio de 2014), se determina el número y vigencia de títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General En aplicación de la previsión contenida en el párrafo segundo del apartado 5 de la disposición transitoria tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, se otorgará un título habilitante adicional que permita a un nuevo operador prestar, en concurrencia con RENFE-Operadora, servicios de transporte ferroviario de viajeros no sujetos a obligaciones de servicio público sobre las líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

El título habilitante adicional otorgado para operar los servicios contemplados en este Acuerdo tendrá un período de vigencia de siete años, contados desde su adjudicación.

Relación de las líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General sobre las que el nuevo operador podrá prestar servicios de transporte ferroviario de viajeros no sujetos a obligaciones de servicio público.

Líneas de ancho ibérico:

- Aranjuez- Cuenca-Valencia Sant Isidre.
- Madrid Chamartín/ Madrid Atocha- Albacete Los Llanos- Alacant Terminal.
- Chinchilla Montearagón- Cartagena.
- Murcia del Carmen- Lorca- Águilas.
- La Encina- Valencia Nord/ Valencia Joaquín Sorolla.
- Valencia Nord/ Valencia Joaquín Sorolla- Castelló.
- Xátiva-Alcoi.
- Silla-Gandía.
- El Reguerón-Alacant Terminal.

Líneas de ancho estándar (UIC):

- Madrid Chamartín- Madrid Puerta de Atocha (una vez se ponga en servicio).
- Madrid Puerta de Atocha-Cuenca Fernando Zóbel- Valencia Joaquín Sorolla.
- Bifurcación Albacete- Alacant Terminal.
- Monforte del Cid- Murcia (una vez se ponga en servicio).
- Murcia- Cartagena (una vez se ponga en servicio).

2.2.3. Licencias y Habilitaciones

El órgano encargado de tramitar las Licencias a las EE.FF y las Habilitaciones a otros Candidatos distintos a las EE.FF es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de conformidad con lo estipulado en la nueva disposición transitoria octava de la Ley 39/2003, de 17 noviembre del Sector Ferroviario, incorporada por el Real Decreto Ley 1/2014, de 24 de enero: "En tanto no se cree la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la que se refiere el párrafo quinto del apartado 1 de la disposición adicional tercera de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, las funciones de autoridad responsable de la seguridad ferroviaria serán realizadas por los órganos directivos competentes del 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 mayor información deberán dirigirse a:

Dirección General de Transporte Terrestre
Paseo de la Castellana, 67- 28071 Madrid

El Art. 1 de la disposición adicional primera del Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto, indica que la efectiva puesta en funcionamiento de la Agencia se producirá el día 1 de abril de 2015.

2.2.4. Certificado de Seguridad

El órgano competente para la tramitación del Certificado de Seguridad es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de conformidad con lo estipulado en la nueva disposición transitoria octava de la Ley 39/2003, de 17 noviembre del Sector Ferroviario, incorporada por el Real Decreto Ley 1/2014, de 24 de enero: "En tanto no se cree la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la que se refiere el párrafo quinto del apartado 1 de la disposición adicional tercera de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, las funciones de autoridad responsable de la seguridad ferroviaria serán realizadas por los órganos directivos competentes del Ministerio de Fomento."

Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, modificado por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo. Para mayor información deberán dirigirse a:

Dirección General de Ferrocarriles
Plaza de los Sagrados Corazones, 7- 28071 Madrid

El Art. 1 de la disposición adicional primera del Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto, indica que la efectiva puesta en funcionamiento de la Agencia se producirá el día 1 de abril de 2015. Por otra parte en la disposición adicional segunda se indica que a la fecha de constitución efectiva de la Agencia, queda suprimida la Dirección General de Ferrocarriles.

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, o a los trenes y a terceros, personas o bienes afectados, así como en su caso disponer del seguro obligatorio de viajeros. 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.

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

2.2.6. Plan de Asistencia a Víctimas de Accidentes Ferroviarios

De conformidad con el Real Decreto 627/2014, de 19 de julio las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte de viajeros de competencia estatal están obligadas a contar, en el momento de inicio de sus actividades, con un plan de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares, que incluirá, al menos, la asistencia prevista en los artículos reseñados en el capítulo III del citado Real Decreto. Dicho plan podrá formar parte de otro que tenga establecido la empresa con fines análogos.

La Dirección General de Transporte Terrestre es el órgano encargado de aprobar los planes, de las empresas ferroviarias, de asistencia a las víctimas de accidentes y a sus familiares, verificando que éstos se ajustan a lo dispuesto en el Real Decreto 627/2014, de 19 de julio, y que se acredita suficientemente el aseguramiento de las medidas previstas en ellos.

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



2.3 CONDICIONES COMERCIALES GENERALES

2.3.1. Acuerdos Marco

El administrador de infraestructuras ferroviarias 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 el administrador de infraestructuras ferroviarias y los candidatos para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos.

A 31 de diciembre de 2014, ninguna Empresa Ferroviaria ha solicitado el establecimiento de un acuerdo marco.

Existe un formulario de Acuerdo Marco para tráficos internacionales desarrollado en el seno de la RNE, para obtener información adicional sobre este modelo de acuerdo marco, visite el sitio Web: http://www.rne.eu/tl_files/RNE_Upload/Downloads/RNE%20Standard%20Framework%20Agreement%20Version%202005.doc

2.3.2. Convenios de Prestación de Servicios

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

Los contratos de prestación de servicios entre las EE.FF y Adif pueden incluir el procedimiento de solicitud de los servicios, la aceptación de las condiciones, los términos de suspensión y terminación del servicio, así como las obligaciones y responsabilidades derivadas u otras necesarias para el adecuado ordenamiento de la prestación de estos servicios.

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

Adif junto con las EE.FF y demás Candidatos Habilitados podrán establecer, en su caso, contratos de prestación de servicios que detallarán el ámbito de los servicios contratados (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 Alta Velocidad para poder obtener suministro de energía eléctrica de tracción y con Adif para poder obtener suministro de combustible.

La cuantía de las Tarifas por prestación de servicios de Adif repercutibles a las EE.FF 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.



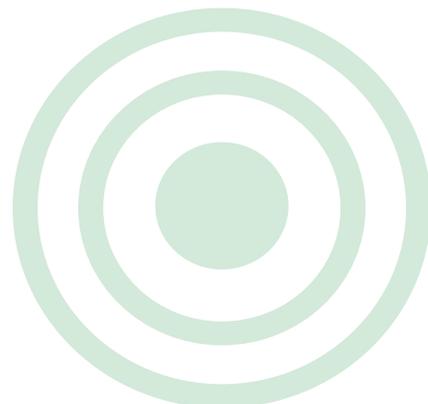
2.4 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN

Adif dispone de un conjunto de normas y disposiciones fundamentales necesarias para la circulación de los trenes y maniobras, de forma segura y eficiente. El personal que intervenga en la realización de tareas relacionadas con la circulación está obligado a conocerlas, en la parte que les afecte, para poder aplicarlas en el ejercicio de sus funciones.

Las más importantes son:

- Reglamento General de Circulación (RGC).
- Normas Específicas de Circulación (NEC) aplicables a las líneas de Alta Velocidad Madrid - Córdoba - Sevilla, La Sagra - Toledo y Córdoba - Málaga.
- Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO) aplicables a las líneas de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa, Madrid Puerta de Atocha - Valencia Joaquín Sorolla, Bifurcación Albacete - Alacant Terminal, Madrid Chamartín - Valladolid Campo Grande, Bifurcación Coto da Torre - Bifurcación a Grandeira.

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.



En aplicación de la disposición adicional octogésima novena de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado, serán de aplicación a las líneas de ancho métrico de titularidad estatal las disposiciones aplicables a la Red Ferroviaria de Interés General en materia de Seguridad en la Circulación. No obstante, en tanto no se desarrolle la nueva normativa técnica específica para el sistema ferroviario de ancho métrico, regirán las disposiciones actualmente aplicables en dicho sistema ferroviario, entre otras, el Reglamento de Circulación de Trenes y el Reglamento de Señales.

Los Corredores Ferroviarios de Mercancías números 4 y 6, se regirán por la normativa de circulación que regule el tráfico en cada una de las redes de los distintos administradores de infraestructuras por las que circule el tren. Consecuentemente, en los trayectos que discurren por la Red gestionada por Adif, se regirán por las normas nacionales.

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. Esta información se encuentra disponible con carácter meramente informativo, estando sujeta a posibles actualizaciones, por lo que deberá verificarse su vigencia en la Dirección de Seguridad en la Circulación de Adif.



2.5 TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Un transporte se considera excepcional cuando presenta dificultades especiales para su realización debido a sus dimensiones, peso y/o acondicionamiento, teniendo en cuenta la infraestructura o el material a utilizar, que requieren unas condiciones técnicas o de explotación especiales para su circulación por la RFIG administrada por Adif en condiciones óptimas de seguridad. Las condiciones que definen cuándo un transporte se considera excepcional, son las contempladas en la Instrucción General nº 66. Si en un transporte intervienen dos o más Redes, la consideración de Transporte excepcional se regirá por lo determinado en la normativa internacional en vigor (Ficha UIC 502-1).

El procedimiento que regula la tramitación de estos transportes está contemplado en la Instrucción General nº 2, (IG 02) de 24 de julio de 2009.

La Comisión de Prescripciones de Cargamento y Transportes Excepcionales, (en adelante CPCTE) integrada por diferentes operadores ferroviarios y por Adif, es la encargada de gestionar y tramitar las autorizaciones de los transportes excepcionales. Ver 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 apartado 1.8).



2.6 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

En el Real Decreto 412/2001 de 20 de abril, (BOE nº 110 de 8 de mayo de 2001) se definen las mercancías peligrosas como aquellas materias y objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) y demás normativa específica reguladora de dicho transporte.

Por su parte, Adif publica cada dos años la Instrucción General nº 43, (IG 43) como documento interno que resume las principales disposiciones que exige el RID para estos transportes. Además, dicha IG recoge otras disposiciones contenidas en el RD 412/2001, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

Sólo podrán realizar este tipo de transporte las EF que así lo tengan expresamente autorizado en su Licencia. Consultar el [apartado 4.7.2](#) y [Anexo F](#) de la presente DR.

Para obtener información adicional, consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación, (Directorio de Adif apartado 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, 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, y en el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la RFIG.

Desde febrero de 2010 están en vigor las Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH) de Material Rodante Ferroviario, ve r [Anexo F](#).

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento emite la Autorización de Puesta en Servicio del vehículo que se trate, previo informe del Organismo de Certificación. El administrador de infraestructuras ferroviarias, a solicitud del fabricante del vehículo o de su titular, emite, a través de la Dirección de Seguridad en la Circulación, la Autorización de Circulación (Ver Art. 12 y 13 Orden FOM/233/2006).

Todo vehículo, antes de su puesta en servicio o de su utilización en la red, deberá contar con una entidad encargada de mantenimiento asignada al mismo, inscrita en el apartado correspondiente del registro nacional de vehículos (Registro Especial Ferroviario). En el caso particular de vagones de mercancías, dicha entidad deberá certificarse por la Dirección General de Ferrocarriles, a partir del 31 de mayo de 2012, de acuerdo con los criterios establecidos en el "Reglamento UE/445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento CE/653/2007".

En aplicación de la disposición adicional octogésima novena de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado, serán de aplicación a las líneas de ancho métrico de titularidad estatal las disposiciones aplicables a la Red Ferroviaria de Interés General en materia de autorización y mantenimiento de material rodante. No obstante, en tanto no se desarrolle la nueva normativa técnica específica para el sistema ferroviario de ancho métrico, regirán las disposiciones actualmente aplicables en dicho sistema ferroviario.

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 provisional. No obstante, se procurará que las inspecciones originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EE.FF 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. La Resolución Circular 3/2010 de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, de fecha 13 de diciembre de 2010, regula el plazo de validez de los certificados de aptitud psicofísica expedidos por los centros médicos homologados de personal ferroviario, con anterioridad y posterioridad al 9 de noviembre de 2010.

Las EE.FF deben acreditar, que el personal a su cargo que interviene en los procesos de circulación tiene la formación adecuada y los títulos habilitantes previstos en la orden mencionada en el punto anterior, preceptivos para ejercer las funciones correspondientes.

Además de poseer los Títulos Habilitantes actualizados, el personal de las EE.FF relacionado con la circulación de los trenes y maniobras, en la parte que le afecta, debe ser conocedor de la Normativa de Seguridad en la Circulación e Instrucciones Generales, así como de los conceptos ferroviarios, conocimientos técnicos y tecnológicos básicos, formación específica de línea, estaciones y puesto de mando, y debe tener conocimientos de vehículos, de ámbito operativo y de la infraestructura.

En aplicación de la disposición adicional octogésima novena de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado, serán de aplicación a las líneas de ancho métrico de titularidad estatal las disposiciones aplicables a la Red Ferroviaria de Interés General en materia de personal ferroviario, centros médicos y de formación del personal ferroviario. No obstante, en tanto no se desarrolle la nueva normativa técnica específica para el sistema ferroviario de ancho métrico, regirán las disposiciones actualmente aplicables en dicho sistema ferroviario.

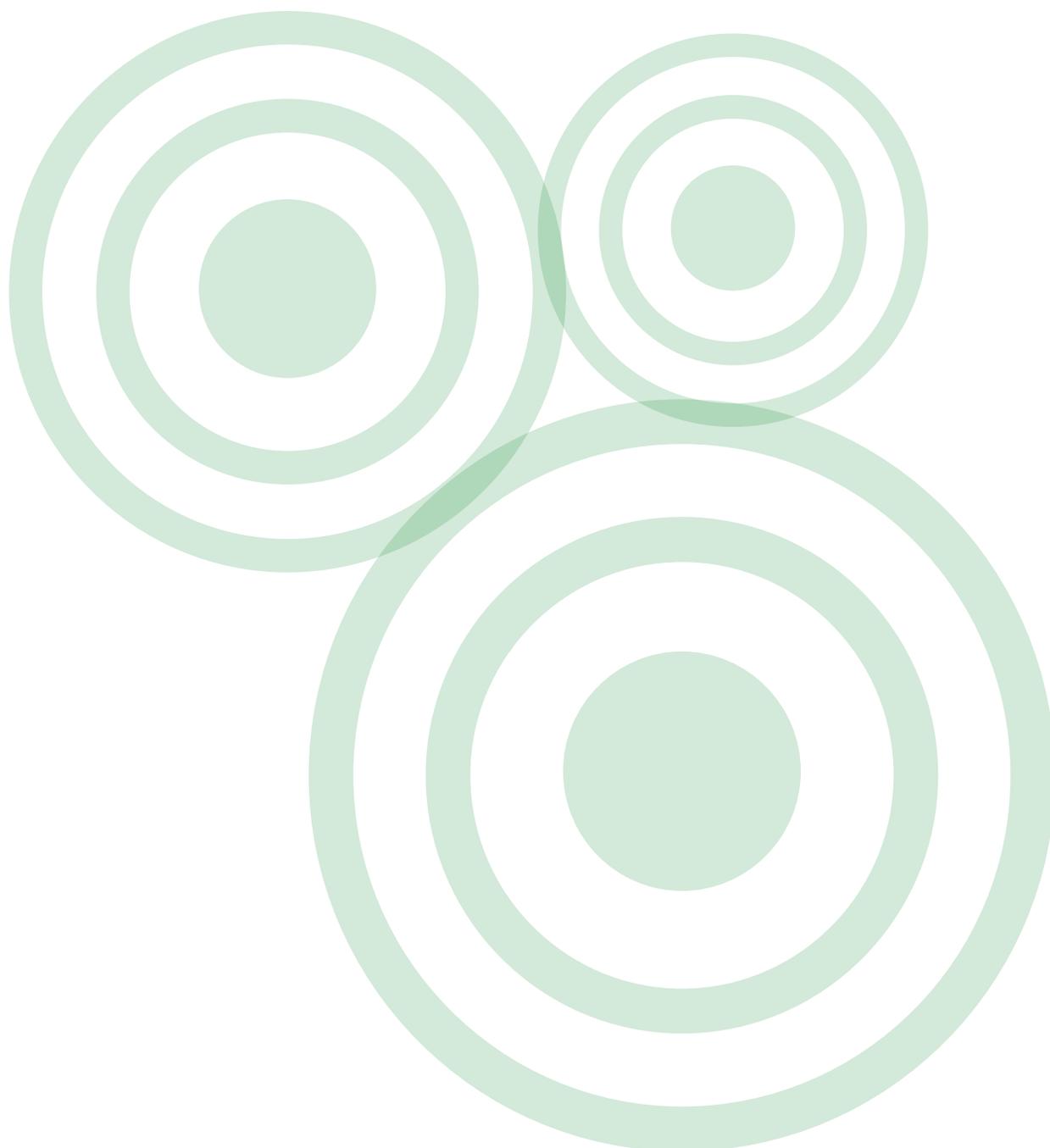
2.8.2. Idioma

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 provisional. No obstante, Adif procurará que las inspecciones originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EE.FF y demás Candidatos Habilitados.



Descripción de la Red



Capítulo 3

Declaración
sobre la Red
2015

Descripción de la Red



Capítulo 3

Declaración
sobre la Red
2015



3.1 INTRODUCCIÓN

En este capítulo se describen las características principales de la Red gestionada por Adif, disponible para la solicitud de Adjudicación de Capacidad.



3.2 ÁMBITO DE LA RED GESTIONADA

La administración de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Fomento que tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, de conformidad con lo indicado en la disposición final segunda del Real Decreto-Ley 15/2013, de 13 de diciembre sobre reestructuración de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» Adif y otras medidas urgentes en el orden económico.

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

En el [Anexo H](#) de esta DR se incluye el Catálogo de Líneas y Tramos de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por Adif, conforme a lo dispuesto en el artículo 38 del Real Decreto-Ley 4/2013, de 22 de febrero tramitado y aprobado parlamentariamente como la Ley 11/2013 de 26 de julio.

La Red gestionada por Adif está compuesta por líneas principalmente de tráfico mixto (Mercancías y Viajeros). Consta de líneas de tres anchos de vía diferentes:

- Ancho Ibérico (separación entre carriles 1.668 mm).
- Ancho Estándar (separación entre carriles 1.435 mm).
- Ancho Métrico (1.000 mm).

Algunas secciones de líneas cuentan con el denominado tercer carril, es decir, los tramos están dotados de doble ancho (Ibérico y UIC).

Las principales líneas de la Red gestionada por Adif cuentan con doble vía. Existe un sistema de información denominado CIRTRA (Circulaciones por Tramos), que recoge de forma sistemática las características de la Red gestionada por Adif.

En los Mapas incluidos 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 EE.FF y los Candidatos, remitiéndose el mismo por la Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección Adjunta de Planificación y Gestión de Red, 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, se puede consultar un resumen por líneas de este documento en el [Anexo N](#)

3.2.1. Límites Geográficos

Ver [Mapas](#), y el catálogo de líneas y tramos de la RFIG en el [Anexo H](#).

3.2.2. Conexiones con otras Redes

La red titularidad de Adif está conectada con la red de Portugal (REFER), en general, de ancho ibérico, a través de los siguientes puntos fronterizos de: Tuy, Fuentes de Oñoro y Badajoz; y con la red de Francia (RFF) por ancho ibérico a través de Irún, Portbou y Puigcerda/La Tour de Carol si bien el tránsito a la red francesa por estos accesos requiere el cambio a ancho estándar de los trenes. Por otra parte la red de ancho métrico titularidad de Adif está conectada la red del Gestor de Infraestructuras ferroviarias de Euskadi en Áriz (Basauri).

3.2.3. Información Adicional sobre la Red

La integración del transporte por ferrocarril en Europa exige una compatibilidad técnica de la infraestructura, del material rodante y de la señalización, así como una compatibilidad de procedimientos operacionales y legales en toda la red ferroviaria europea para lograr el objetivo de la interoperabilidad del sistema ferroviario. En España existen actualmente 1.890 Km. de líneas que operan con ERTMS, de las cuales 157 Km. corresponden a infraestructuras titularidad de Adif.



3.3 DESCRIPCIÓN DE LA RED GESTIONADA POR ADIF

3.3.1. Identificación Geográfica

3.3.1.1. Tipología de Vías

La Red titularidad de Adif está compuesta fundamentalmente por:

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

Ver [Mapa 9](#).

3.3.1.2. Ancho de Vías

En el [Mapa 14](#), se representan los tipos de vía existentes en la Red titularidad de Adif, descritos en el apartado 3.2.

3.3.1.3. Estaciones de Viajeros e Instalaciones Técnicas y Logísticas de Mercancías

Ver apartados 3.6 y 3.7 y consultar los Mapas 2 y 3.

3.3.2. Prestaciones de la Red

3.3.2.1. Gálibo

La Instrucción Técnica vigente sobre Gálibo de la Red (Edición de 1985) recoge los contornos del gálibo y las reglas asociadas aplicables en la Red de ancho ibérico, gestionada por Adif.

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

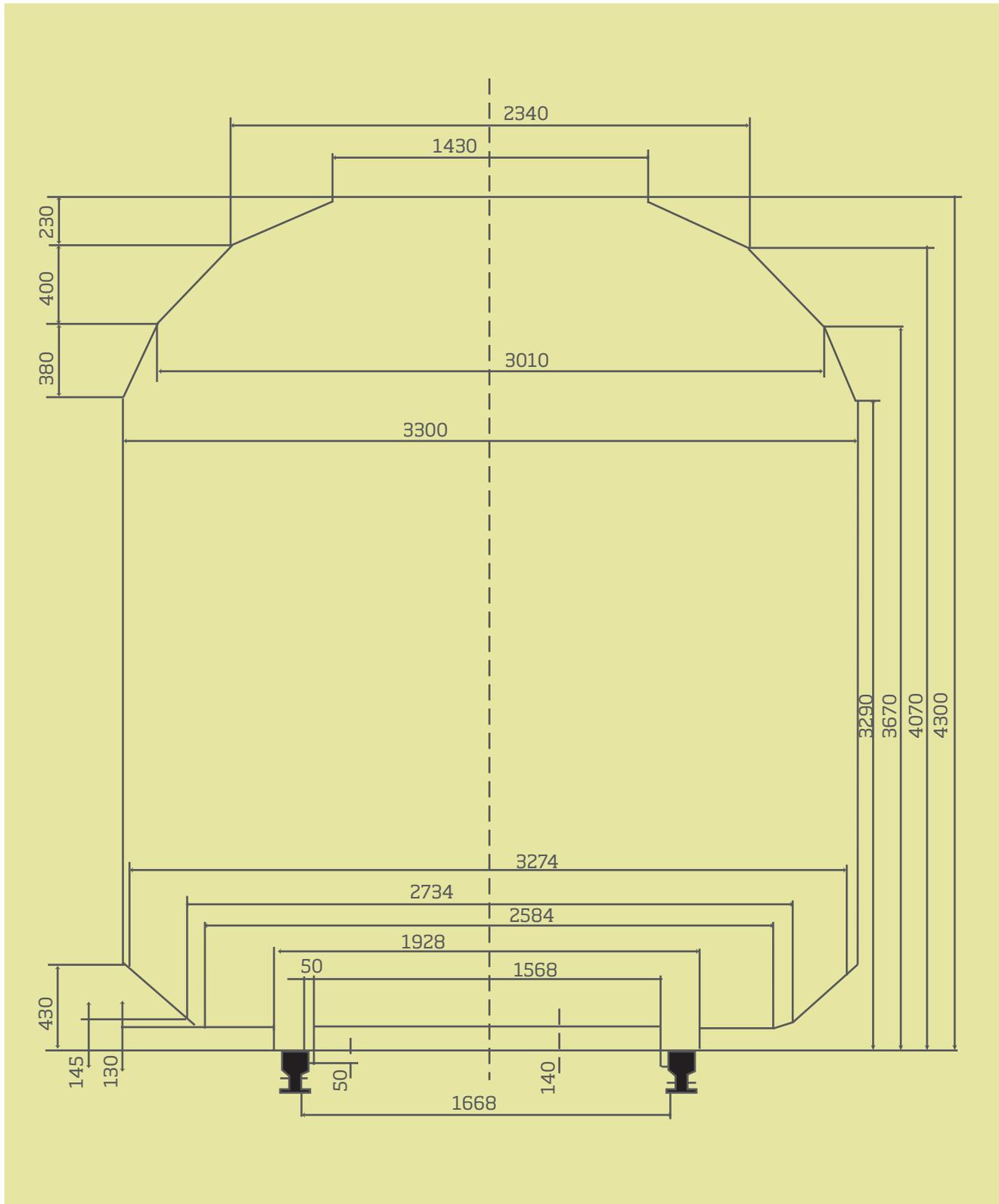
En la Figura “Cuadro de Gálibos” se incluye el esquema gráfico aplicable a los cargamentos que circulan por ancho ibérico en la Red gestionada por Adif, conforme se especifica en la IG 66 y el resto de los principales gálibos aplicables en la Red gestionada por Adif:

/ Perfil de Transporte Combinado

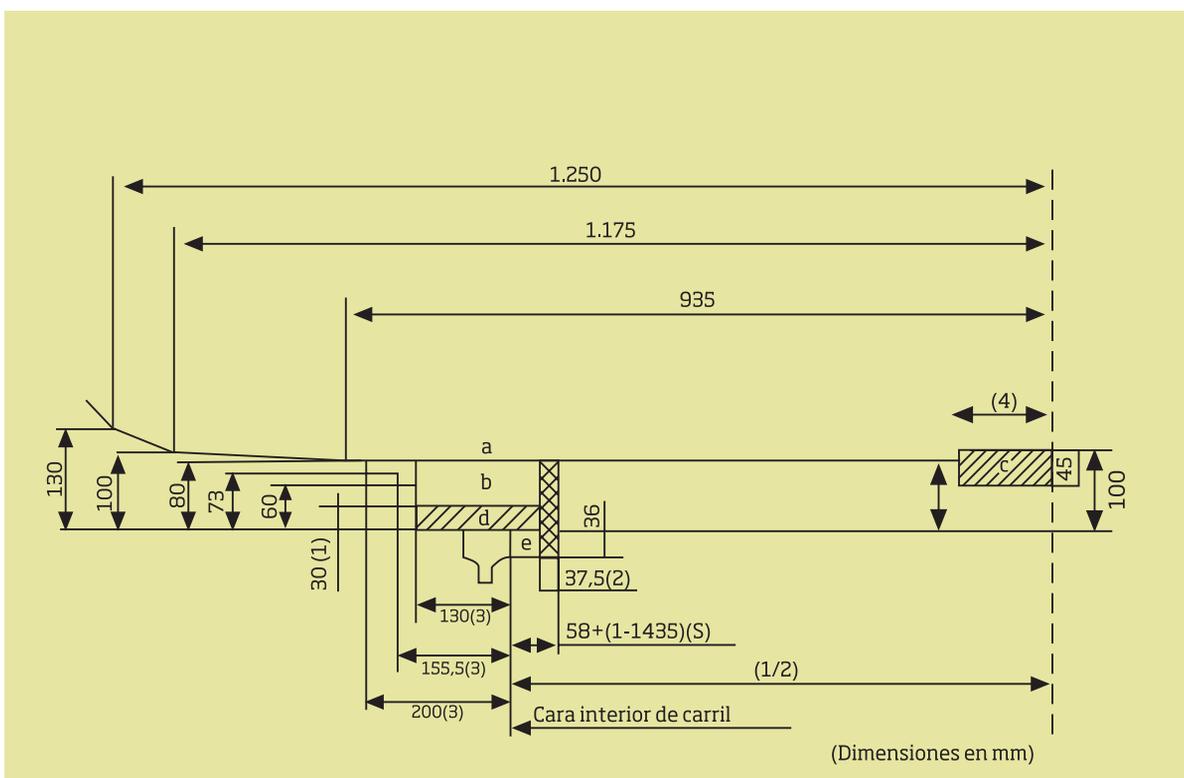
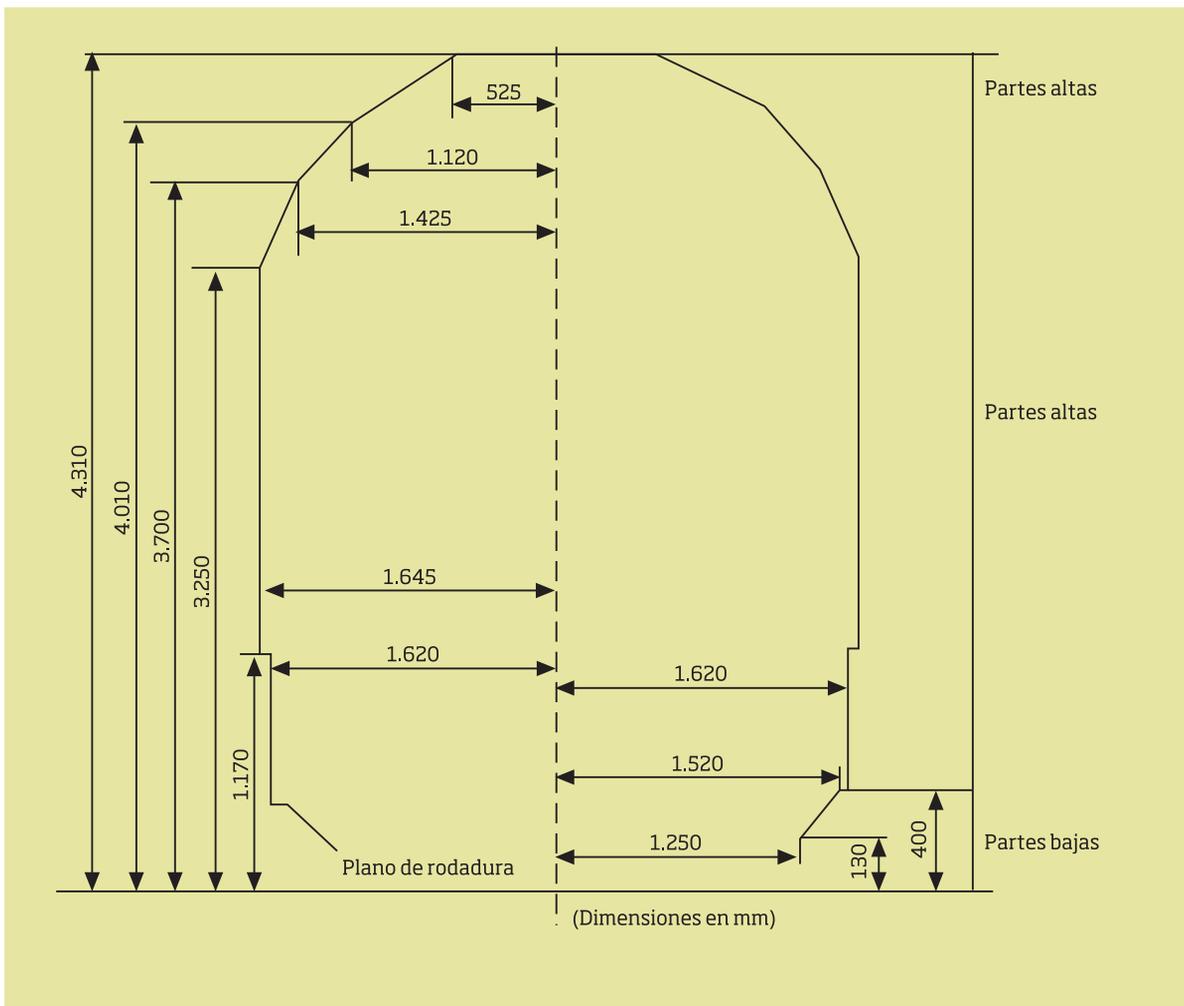
La circulación de trenes dedicados al transporte de Cajas Móviles, Cajas Amovibles, Semi-remolques y Contenedores, en función de sus dimensiones y el tipo de vagón empleado, está regulada por la Consigna Serie C núm. 47, de fecha 22 de octubre de 2014, junto a los Anexos de la misma.

/ Cuadro de Gálivos

CONTORNO DE GÁLIBO DE CARGAMENTO EN ANCHO IBÉRICO (1.668 mm)



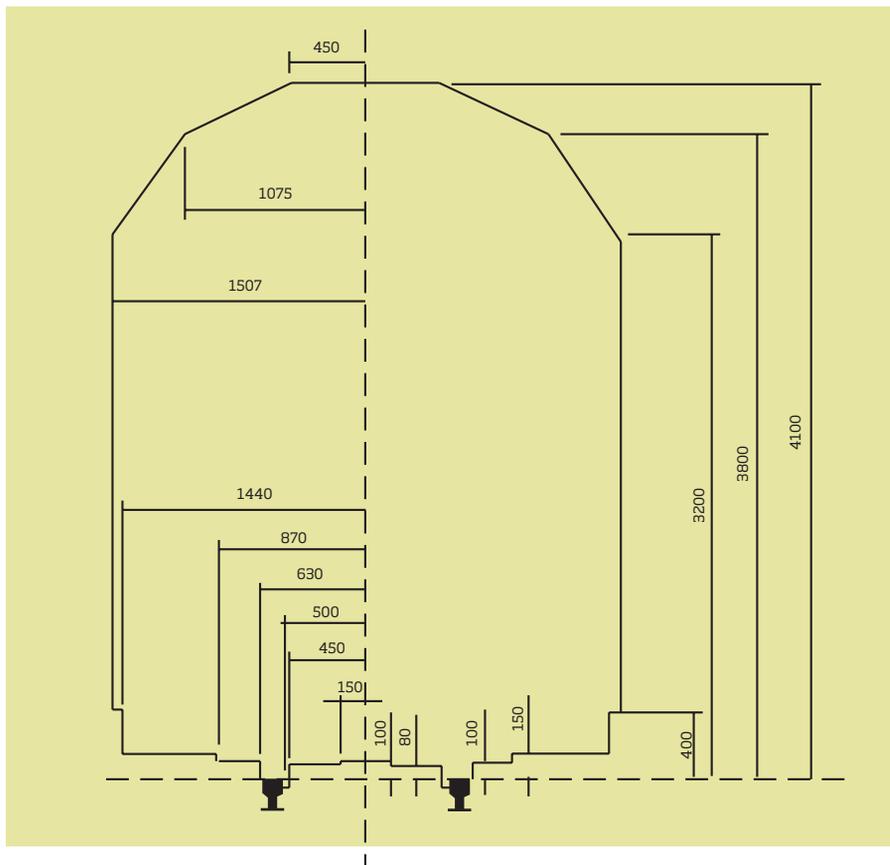
CONTORNO DE GÁLIBO CINEMÁTICO DE CARGAMENTO
ANCHO ESTÁNDAR G-1 Y G I-2 (1.435 mm)



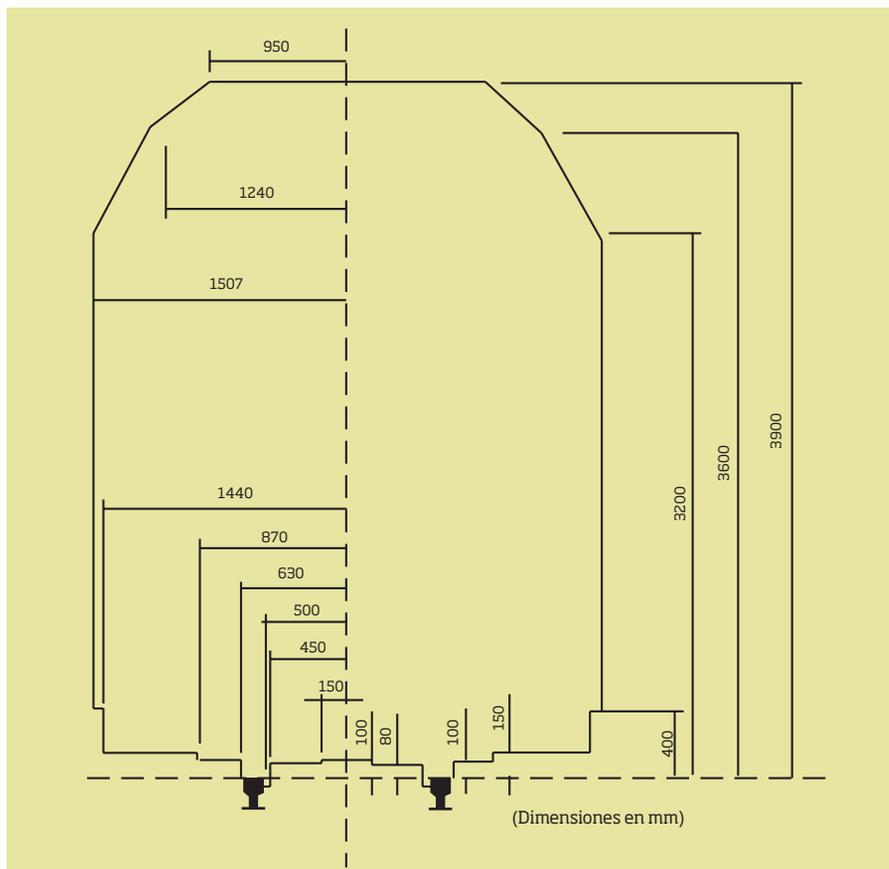
Pendiente de Publicación en BOE la nueva Instrucción Técnica actualizada que contempla el tránsito nacional e internacional de cargamentos con ancho UIC.

CONTORNO GÁLIBO ANCHO MÉTRICO (1.000 mm)

Para líneas electrificadas



Para líneas sin electrificar



Pendiente de Publicación en BOE la nueva Instrucción Técnica actualizada.

3.3.2.2. Límite de Carga

/ Masa por Eje y Masa por Metro Lineal

Las líneas y tramos de la RFIG de ancho ibérico titularidad de Adif se hallan clasificadas, a estos efectos, en nueve categorías, cuyas características definitorias se recogen en el siguiente cuadro, en función de la carga admitida por eje y por metro lineal.

Categoría de las líneas	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

En la actualidad la mayoría de las líneas de la Red titularidad de 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.

En las líneas de ancho métrico la carga máxima por eje es de 15,0 t y por metro lineal de 8,0 t.

/ 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 EE.FF y otros Candidatos en la Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad, de la Dirección de Planificación y Gestión de Red.

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

3.3.2.3. Rampas Características

En los [Mapas 7 y 7.1](#) se representan las rampas características de los tramos más importantes de la Red en ambos sentidos de circulación.

3.3.2.4. Velocidades Máximas

/ Tipos del Material Rodante

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

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

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

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

/ Cuadro de Velocidades Máximas

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

Las líneas de ancho métrico admiten velocidades entre 50 y 100 Km/h.

Se incluye en los [Mapas 8 y 8.1](#), 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 10 y 10.1](#) y los [Mapas 11 y 11.1](#), con la longitud máxima de los trenes admitidos en cada línea, diferenciado para los tráficos de viajeros y de mercancías.

En el marco del Plan de Impulso y Dinamización del Transporte de Mercancías por Ferrocarril, Adif promueve medidas de gestión que posibiliten y satisfagan la demanda de aumento de longitudes de los trenes por parte de las EE.FF (Mapa 11 y 11.1).

En la actualidad se permite la circulación de trenes con una longitud especial de hasta 750 m. en los trayectos Barcelona - Frontera Francesa y Madrid - Valencia.

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

3.3.2.6. Suministro de Energía Eléctrica

La Red titularidad de Adif cuenta con 6.731 Km. de líneas electrificadas, en los diferentes anchos de vía, 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, en Red de Ancho Métrico.

Corriente Alterna

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

La potencia eléctrica está limitada a la disponible en función de la potencia suministrada por la red de subestaciones. Se incluyen en los [Mapas 9 y 9.1](#), los tramos electrificados de la Red titularidad de 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

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

Enclavamiento

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

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

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

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

Detección del Tren

Circuitos de Vía (CDV)

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

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

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

Contadores de Ejes (CE)

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

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

Bloqueos

Bloqueo de Control Automático (BCA)

La distancia de seguridad se mantiene regulando la velocidad del tren, de modo que en ningún momento se supere una velocidad límite, que el maquinista recibe de forma continua mediante señalización en cabina. Existen distintos sistemas de BCA en la Red 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 BA que se define a continuación, pero específico de líneas de alta velocidad.

Bloqueo de Liberación Automática (BLA)

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

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

Bloqueo Automático (BA)

Cuenta, en general, con cantones intermedios entre estaciones, los cuales quedan protegidos de manera automática por las señales. En función de las condiciones de señalización y de vía, se distinguen el Bloqueo Automático de Vía Única (BAU), el Bloqueo Automático de Vía Doble (BAD), y el Bloqueo Automático Banalizado (BAB).

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)

Consiste en relacionar eléctricamente las señales de salida de dos estaciones colaterales, mediante los sistemas de petición y concesión de vía o toma de vía representados en los cuadros de mando de las estaciones, para impedir el acceso simultáneo de dos circulaciones al cantón.

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 12 y 12.1](#), los bloqueos existentes en cada línea.

3.3.3.2. Sistemas de Protección del Tren

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

Se detallan en el [Mapa 13 y 13.1](#) las líneas que están dotadas con estos sistemas.

ERTMS

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

EBICAB

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

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

ASFA, Anuncio de Señales y Frenado Automático.

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

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

El ASFA está instalado en todas las líneas principales de la RFI titularidad de Adif. Este sistema en su desarrollo más moderno se denomina ASFA Digital.

3.3.3.3. Control y Gestión de Tráfico

Da Vinci

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

CTC, Control de Tráfico Centralizado

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

CRC, Centro de Regulación y Control

Centro que dirige, organiza y coordina la gestión del tráfico ferroviario y los sistemas de seguridad.

PRO, Puesto Regional de Operaciones

Centro desde donde se puede gestionar exclusivamente un enclavamiento de una instalación de la línea, por transferencia del CRC. Se considera un segundo nivel de control de la circulación.

PLO, Puesto Local de Operación

Centro desde donde se puede gestionar el tráfico de una sección de la línea, por transferencia del CRC. Se considera un tercer nivel de control de la circulación.

3.3.3.4. 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.

3.3.3.5. Protección y Seguridad

El departamento de Protección y Seguridad de Adif, tiene como misión la de dirigir, coordinar y organizar las actuaciones de los recursos humanos y técnicos, con el fin de preservar el patrimonio de la empresa, la seguridad de las personas y de las mercancías, así como dirigir la política de protección civil y controlar el cumplimiento de la misma.

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

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

Adif dispone de un Plan Director de Actuaciones ante emergencias (PDAE), donde se recogen los criterios generales para la actuación ante las mismas.



3.4 RESTRICCIONES DE TRÁFICO

3.4.1. Líneas Especializadas

En la Red titularidad de Adif no existen actualmente líneas declaradas como especializadas para la prestación de determinados tipos de servicio.

Existen no obstante, ciertas líneas con mayor dedicación para el tráfico de viajeros en las cuales la circulación puede estar 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.

3.4.2. Normativa Medioambiental

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

Las medidas encaminadas a la prevención del riesgo de incendios forestales del administrador de infraestructuras ferroviarias se articulan en el Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades en todo el territorio nacional. Este plan, elaborado de conformidad con la normativa de prevención de incendios, identifica riesgos, acciones preventivas y correctivas y recomendaciones a tener en cuenta para actividades de riesgo.

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

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

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

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

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

3.4.3. Transporte de Mercancías Peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas en la Red titularidad de 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.

3.4.4. Restricciones en Túneles

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

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

Para estos casos y otros que pudieran imponer alguna restricción de circulación en los túneles, Adif publica la correspondiente normativa que regula las restricciones aplicables en cada caso. Ver [Anexo F](#) de esta DR.

3.4.5. Restricciones en Puentes/Viaductos

Las restricciones de circulación en puentes y viaductos, normalmente están relacionadas con la las categorías de las líneas en función de la masa máxima admisible por eje y metro lineal. Ver punto 3.3.2.2. Límite de Carga.

En los Capítulos nº 6 y 7 del Manual de Circulación, se recoge la información relacionada con dichos criterios, así como las restricciones aplicables en puntos concretos de la RFIG o para cada categoría de línea. El citado manual se encuentra disponible en la página Web de Adif junto con la Declaración sobre la Red.



3.5 DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA

Los periodos efectivos de apertura y cierre de las estaciones podrán consultarse en las Consignas B publicadas mensualmente por cada una de las Subdirecciones de Operaciones de la Dirección Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional de Adif, o en el denominado Documento de Tren en los casos en que se determine su aplicación.

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

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

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



3.6 ESTACIONES DE VIAJEROS

3.6.1. Principales Estaciones

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

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

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

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



La relación de Estaciones titularidad de Adif clasificadas por categorías se encuentra en la TABLA 4 "Clasificación de Estaciones" conforme a lo publicado en la Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre, por la que se modifica 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. Ver [Mapa 2](#). En el [Anexo L](#) se incluyen las características básicas de las principales estaciones de viajeros: número de vías de la estación, identificando si están electrificadas o no, longitud y altura de andenes, y disponibilidad de vías de apartado.

Para más información consultar 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.

Adif y RENFE- Operadora tienen suscrito un Convenio por el que se encomienda a RENFE-Operadora la gestión integral y administración de estas estaciones.

3.6.3. Estaciones en Líneas de Ancho Métrico

Son estaciones que cuentan con servicios de Cercanías y Regionales y vertebran ferroviariamente parte del territorio Español. Adif y el Grupo RENFE Operadora tienen suscrito un Convenio por el que se encomienda al Grupo RENFE -Operadora la gestión integral y administración de estas estaciones.

3.6.4. Otras Estaciones con Servicio de Viajeros

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

3.6.5. Plan de Accesibilidad de Estaciones de Adif

En línea con el compromiso del administrador de infraestructuras ferroviarias sobre la accesibilidad de las estaciones y los servicios prestados en ellas, el Plan de Accesibilidad de Estaciones contempla su adaptación, de forma que permitan la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, a los servicios ferroviarios. En las Principales Estaciones, se está trabajando, para permitir la accesibilidad de los servicios a las personas con discapacidad auditiva, del habla y visual.

Con carácter general, la altura de los andenes en España se ajusta a lo expresado en la Decisión de la Comisión 2008/164/CE, de 21 de diciembre de 2007, publicada en DOUE de 07/03/2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a las personas de movilidad reducida en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad. Para las principales estaciones se puede consultar la altura de los andenes en las fichas del [Anexo L](#).

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

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

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

3.6.6. Servicio Adif Dialoga

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

El servicio consta de las siguientes líneas de acción:

- Información telefónica a través del móvil y comunicación vía texto.
- Inserción de 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: A Coruña, Gijón, Oviedo y Vigo Guixar.

3.6.7. Puntos de Información Interactivos y de Acogida

Adif dispone de 30 puntos de información para facilitar a los clientes y viajeros de la estación, de forma interactiva y accesible, la información más relevante de la estación (servicios ferroviarios, comerciales, intermodalidad...), así como la situación del tráfico ferroviario.

Los citados puntos de información se ubican en las estaciones siguientes: Intermodal Abando Indalecio Prieto, Salamanca, Valencia Estació del Nord.



3.7 INSTALACIONES TÉCNICAS Y LOGÍSTICAS DE MERCANCÍAS



<http://www.adif.es/AdifWeb/instalacionesMapa.jsp>

Adif, a través de su red de instalaciones, facilita el intercambio modal de mercancías y ofrece en las mismas, a las Empresas Ferroviarias y Candidatos, los servicios logísticos necesarios para aportar valor añadido a la cadena de transporte.

En las situaciones en las que Adif no realice estas prestaciones de forma directa o indirecta, establecerá el correspondiente contrato de disponibilidad de espacio para el uso de sus instalaciones logísticas.

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. Dentro de las instalaciones Logísticas cabe destacar los Centros Logísticos por su importancia estratégica, ubicación respecto a los principales corredores de transporte de mercancías, dimensión del espacio logístico, medios técnicos y humanos disponibles, además de una gran potencialidad de desarrollo logístico y accesibilidad viaria inmejorable.

Modelos de Gestión, Características y Servicios

Adif en la actualidad gestiona y es el titular de 53 Instalaciones Logísticas Principales (ILP), siendo éstas las instalaciones y centros logísticos con capacidad y recursos para la prestación de Servicios Complementarios y, en su caso, Auxiliares. La ubicación de las ILP se encuentra en el [Mapa 3](#).

Con el objetivo de fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril, Adif ha establecido distintos modelos de gestión para sus Instalaciones logísticas, buscando una mayor eficiencia del sistema, y garantizando en su aplicación criterios de transparencia, objetividad y no discriminación. Estos modelos de gestión son:

a) **Gestión Directa**, que consiste en la prestación de los Servicios Complementarios y Auxiliares por Adif, bien con recursos propios o a través del establecimiento de contratos de servicios específicos. La información de los servicios gestionados bajo este modelo se encuentran publicados en la Web de Adif y la relación de las Instalaciones Logísticas Principales se especifican en el apartado 3.7.1.

b) **Gestión a Riesgo y Ventura**, que consiste en la prestación de los Servicios Complementarios y Auxiliares por terceros que cuenten con el correspondiente contrato de disponibilidad de espacios y recursos. La relación de los servicios gestionados bajo este modelo se encuentra en el apartado 3.7.2.

c) **Gestión en Autoprestación**, que consiste en la prestación de los Servicios Complementarios y Auxiliares por las Empresas Ferroviarias, para sí mismas y para sus propios tráficos. La relación de las instalaciones que pueden ser gestionadas bajo este modelo se encuentra en el apartado 3.7.3.

En el [Anexo J](#) se encuentra disponible la información relativa a las características técnicas de la instalaciones logísticas principales (ILP), así como un resumen de los horarios de prestación de servicios en las mismas, que en determinadas instalaciones alcanza las 24 horas durante 365 días al año para la recepción y expedición de trenes. Para el resto de instalaciones que no están consideradas ILP se puede consultar los horarios y prestación de servicios en la página web de Adif.

De igual forma, Adif puede prestar servicios en otros horarios diferentes a los recogidos en la página Web de Adif. En este caso, la prestación de dichos servicios extraordinarios se establecerá con acuerdo previo entre las partes, en base a las condiciones específicas de la prestación, operaciones asociadas, duración, frecuencia, precio o cualquier otra circunstancia que serán plasmadas en un acuerdo concreto y definido.

Convenios de Calidad Concertada

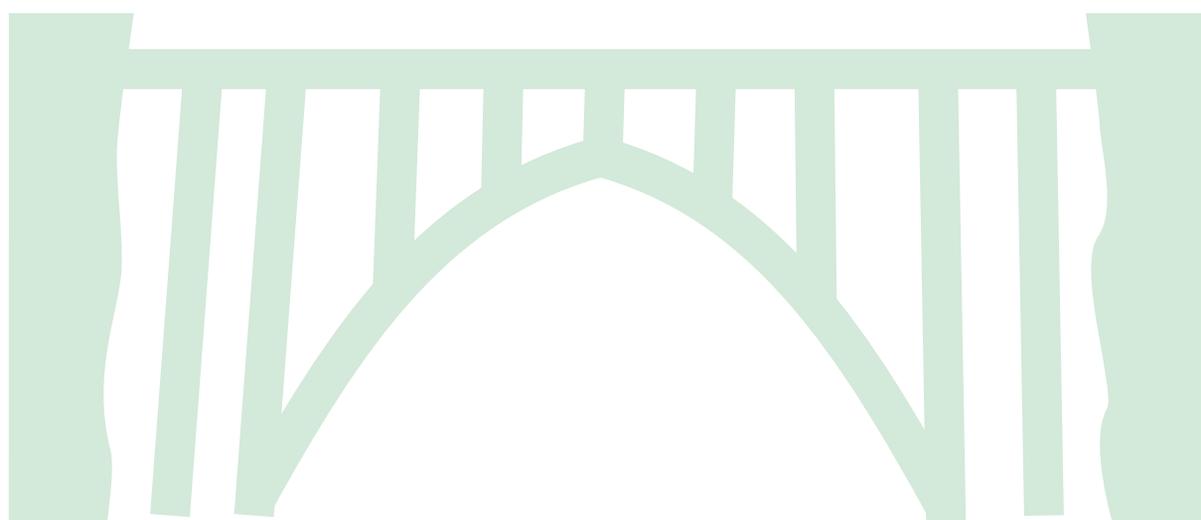
Adif fomenta el establecimiento de Convenios de Calidad Concertada con los agentes intervinientes en el transporte ferroviario de mercancías. En estos Convenios se establecen, de mutuo acuerdo, los compromisos que adquieren cada uno de los integrantes para alcanzar los niveles de calidad esperados en la prestación de los servicios logísticos ferroviarios en sus instalaciones.

Los convenios de Calidad Concertada son una herramienta del modelo de Servicios Logísticos de Adif, diseñada para flexibilizar la operativa en sus instalaciones, mejorando las condiciones de competitividad para las empresas ferroviarias y operadores logísticos que las utilizan, en consonancia con las líneas estratégicas del Plan diseñado por el Ministerio de Fomento.

3.7.1. Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías

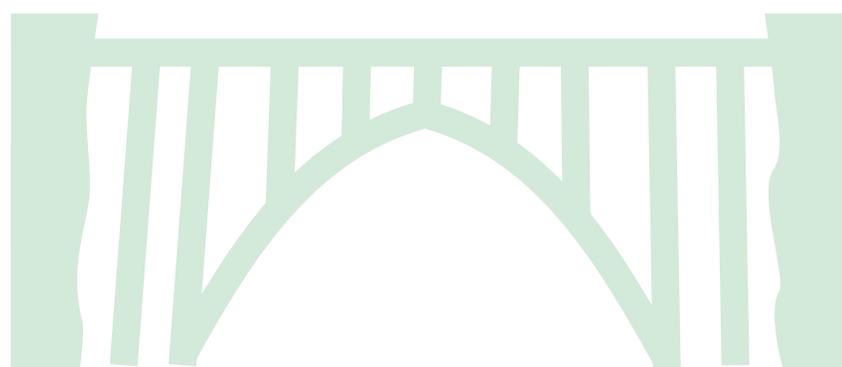
A Coruña San Diego	Granollers Mercancías	Pontevedra
Alcázar de San Juan Mercancías	Grisén	Portbou Mercancías
Algeciras Mercancías	Hueva Mercancías	Sagunto Mercancías
As Gándaras	Irún Mercancías	Salamanca
Barcelona Can Tunís	Júndiz	Samper
Barcelona Morrot	León Mercancías	San Roque - La Línea Mercancías
Bilbao Mercancías	Lugo de Llanera	Sevilla La Negrilla
Busdongo	Lugo Mercancías	Silla Mercancías
Castellbisbal	Madrid Abroñigal	Tarragona Mercancías
Complejo Pasaia - Lezo	Martorell Seat	Torrelavega Mercancías
Complejo Taboadela - Ourense	Mataporquera	Valencia Fuente San Luís
Complejo Valladolid	Mérida Mercancías	Venta de Baños Mercancías
Complejo Villaverde	Miranda de Ebro Mercancías	Vicálvaro Mercancías
Constantí	Monforte de Lemos Mercancías	Vigo Guixar
Córdoba El Higuero	Murcia Mercancías	Villafría
Cosmos	Muriedas	Zaragoza Arrabal
Escombreras	Noáin	Zaragoza Plaza
Fuentes de Oñoro	Pamplona	

En el [Anexo J](#) se detallan las principales características técnicas y los horarios de prestación de los servicios, de las Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías enumeradas.



3.7.2. Servicios Gestionados a Riesgo y Ventura en las Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías

INSTALACIÓN	SERVICIOS GESTIONADOS	EMPRESA / CONTACTO
Barcelona-Morrot	Manipulación de UTIS	SEFEMED. juanjotent@utesefemed.com
Constantí	Gestión Integral de servicios de la Instalación	TRANSLISA modestomontuenga@transfesa.com
Granollers Mercancías	Gestión Integral de servicios de la Instalación	UTE Terminal Granollers pbelmonte@slisa.es
Mérida Mercancías	Manipulación de UTIS	Desarrollo Logístico Extremeño mjgarrido@railsider.com
Murcia Mercancías	Manipulación de UTIS	REFEER TERMINAL A.I.E. angel.garcia@continentalrail.es
Noáin	Manipulación de UTIS	TERMINAL CATALUNYA S.A. logistica@tercat.es
Portbou Mercancías	Gestión Integral de servicios de la Instalación	FERROSER Servicios Auxiliares S.A. contratacion.ferroser@ferrovial.com
Tarragona Mercancías	Manipulación de UTIS	Transportes Portuarios S.A. isabel@transportuarios.com
Villafría	Manipulación de UTIS	Logística Multimodal Castilla y León S.A. puertoseco@ctburgos.com
Zaragoza Plaza	Manipulación de UTIS	Noatum Rail Terminal Zaragoza. cgay@noatum.com
Madrid Abroñigal	Manipulación de UTIS	UTE Renfe Mercancías y Transervi croger@renfe.es



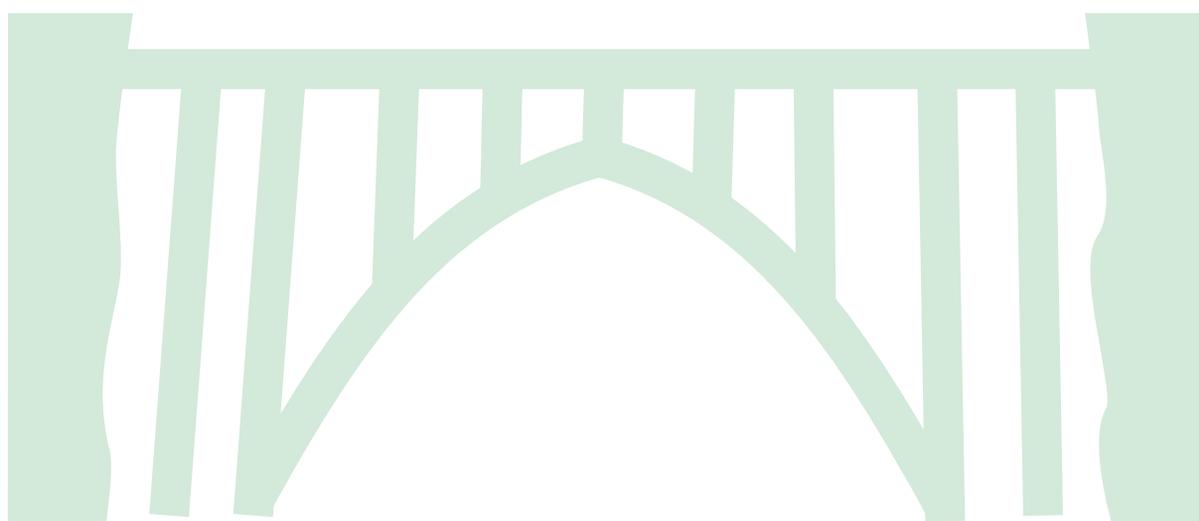
3.7.3. Instalaciones Logísticas de Mercancías que pueden ser Gestionadas en Régimen de Autoprestación

A Coruña San Diego *	Badajoz	El Sequero- Arrubal *	La Robla *
A Susana *	Base de Mantenimiento Ave de Sant Feliu	Elche Mercancías	La Roda de Albacete
Aguilas	Beasáin *	Els Monjos *	La Roda de Andalucía *
Albacete Mercancías. *	Begijar	Espeluy	La Salud *
Albolote *	Benahadux-Pechina	Feculas-Navarra *	Lalin *
Alcolea de Córdoba	Benicarlo	Ferrol *	Las Palmas
Alconera-Cem.bal *	Betanzos-Infesta *	Flix *	Les Borges Camp *
Algemesi	Bobadilla	Fuencarral *	Linares Baeza Merc. *
Algodor *	Briviesca *	Fuentes de Oñoro *	Llanos De Granja *
Alhondiguilla - Villaviciosa *	Cabezón de Pisuegra	Gandia- Mercancías	Llodio *
Almansa	Caceres	Getafe- Centro *	Los Prados *
Almargen-Cañete La Real	Calasparra	Getafe-Industrial *	Los Rosales *
Almenara	Canfranc *	Girona Mercancías *	Luceni
Almeria	Cantera Campomar	Granada *	Magaz
Altsasu *	Casetas	Granollers-Canovelles *	Manresa *
Alzira	Castejón de Ebro	Guadix	Manzanares *
Amurrio *	Castillejo- Añover *	Guillarey	Manzanares-Soto El Real *
Andújar	Cella	Hernani	Maria Huerva
Antequera	Chinchilla Montearagón	Herradon- La Cañada *	Medina del Campo *
Araia *	Cieza	Jadraque *	Meirama-Picardel Apt *
Aranda de Duero Montecillo	Ciñera *	Jerez de los Caballeros *	Mengibar-Artichuela *
Aranjuez *	Cuarte de Huerva *	Jerez Mercancías *	Moncofar
Arevalo *	Curtis	L' Arboç *	Monforte del Cid
Atarfe-Santa Fé	Dehesas *	La Calahorra-Ferreira	Montcada-Bif. Apt *
Avila *	Deifontes	La Encina	Montornes-Butano *
Azuqueca *	Dos Hermanas *	La Felguera *	Monzon Rio Cinca *
Babilafuente	El Carpio Córdoba	La Llagosta *	Mora de Rubielos

*Instalación Logística que tiene solicitada su gestión por Autoprestación por alguna empresa ferroviaria

Morata de Jalón	Puerto Escandón	Sevilla Majarabique *	Vedra Rivadulla *
Moreda	Quintana Raneros *	Soto de Cerrato *	Viana de Cega
Nava del Rey *	Redondela *	Tamarite Altorricón *	Vic Mercancías *
Navalperal	Robledo Chavela	Tardienta	Vilches
Novelda Aspe *	Ronda	Teixeiro *	Villacañas
O Barco Valdeorras *	Sahagún de Campos *	Tejares - Chamberí *	Villamanín *
Osorno	Salamanca *	Tembleque	Vilagarcía de Arousa
Oural *	Samper	Teruel *	Vila-Real
Peñarroya-Pueblo Nuevo *	San Felices *	Toral de los Vados *	Villarrobledo
Picon Serranos *	San Vicente de Castellet	Torneros *	Villaverde Alto *
Palma del Río	Sanchidrian *	Toro *	Villena
Pinos Puente	Santa Eulalia del Campo	Torrejon Mercancías *	Vinaroz
Pinto *	Santiago *	Tres Camins *	Villaverde Orcasitas
Pla Vilanoveta *	Santibañez *	Tui *	Zafra *
Ponferrada *	Sarria *	Valchillón	Zarzalejo Apt
Portas *	Selgua *	Valencia de Alcantara	Zuera *
Puente Genil	Sestao-Urbinaga *	Vallecas *	Zumarraga *

*Instalación Logística que tiene solicitada su gestión por Autoprestación por alguna empresa ferroviaria.





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:

Centro de Gestión de Red H24
Subdirección del Centro de Gestión de Red H24
Calle Méndez Álvaro, 1 28045 Madrid
o 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

El listado de los Centros de Mantenimiento de material rodante, estén conectadas o no a la RFIG y que de conformidad con lo especificado en la Orden FOM 233/2006, de 31 de enero, disponen de la homologación del Ministerio de Fomento y de la habilitación que facilita la Dirección de Seguridad en la Circulación (DSC) de Adif, se encuentra disponible en el [Anexo M](#).

En el listado, para cada uno de los centros se facilitan, entre otros, los siguientes datos:

- Comunidad autónoma y provincia donde se encuentra la instalación.
- Denominación concreta de la Instalación.
- Empresa titular de la instalación.
- Material.

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 4](#) un resumen de los puntos de suministro de gasóleo con que cuenta la Red titularidad de Adif.

Para obtener información adicional ver www.adif.es o consultar con:

Subdirección de Gestión de Combustibles
Avenida Pío XII, 97 1ª planta. 28036 Madrid

3.8.5. Centros de Tratamiento Técnico

Los Centros de Tratamiento Técnico (CTT) son un conjunto de vías anexas a una estación de viajeros o taller que permite realizar operaciones de mantenimiento o preparación tales como el lavado exterior e interior de los trenes, revisiones de rodaduras y elemento de freno, control de luces, catering, etc.

Para la realización de las operaciones citadas, estas instalaciones pueden disponer de vías con foso, tomas de agua y de electricidad, iluminación, etc.

En el [Anexo K](#) se detallan los principales centros de tratamiento técnico CTT, existentes en la RFIG.

3.8.6. Instalaciones Auxiliares

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

Existen un conjunto de básculas distribuidas a lo largo de la RFIG, cuya misión es identificar sobrepesos en los vagones, evitando descarrilamientos y sobre-esfuerzos en la infraestructura. En concreto, existen 27 básculas dinámicas de funcionamiento automático, todas ellas dotadas de telemando, puede consultarse su ubicación en el Mapa 16. Adif a través de la Subdirección de Sistemas Operacionales y TIC de la Dirección Adjunta de Planificación y Gestión de Red, mantiene el parque de básculas y los vagones contraste de conformidad con la normativa vigente.

3.8.7. Instalaciones para Cambio de Ancho

En la Red titularidad de Adif existen en la actualidad dos anchos de vía interoperables entre sí: Ancho Estándar (1.435 mm) y Ancho Ibérico (1.668 mm). Para facilitar las conexiones internas entre ambos anchos, así como con 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 14](#).

3.8.7.1. Cambiadores de Ancho

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

- De tecnología TALGO
- De tecnología CAF

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

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección de Mantenimiento y Operaciones de Alta Velocidad
Dirección General de Explotación y Construcción
Calle Titán 4-6 4ª Planta. 28045 Madrid

En el [Mapa 14](#), aparecen representadas las instalaciones de cambio de ancho de vía, junto a la información del tipo de ancho de vía de cada línea.

3.8.7.2. 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. En el Mapa 14 están representados los cambiadores de ejes y bogies.

3.8.8. Otras Infraestructuras Ferroviarias Conectadas a la RFIG Titularidad de Adif

3.8.8.1. Puertos de Interés General con Convenio de Conexión a la RFIG Gestionada por Adif

Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General titularidad de Adif, formarán parte de ésta desde que así se establezca mediante Orden del Ministerio de Fomento.

La conexión de las infraestructuras ferroviarias a las que se refiere el apartado anterior con la Red Ferroviaria de Interés General estará regulada por un convenio en el que se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes, con arreglo a los siguientes principios:

- Adif establecerá, de acuerdo con las directrices que establezca el Ministerio de Fomento, las reglas para la conexión física de las infraestructuras ferroviarias administradas por aquél y las administradas por la Autoridad Portuaria correspondiente, así como para la gestión de las operaciones de circulación de las mismas.
- La Autoridad Portuaria de que se trate establecerá, previo informe favorable de Puertos del Estado respecto de los Puertos de Interés General, las reglas para el diseño y la explotación de la red existente en cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por Adif.

El convenio al que se refiere este apartado, que afecte a los Puertos de Interés General, se celebrará, conjuntamente, por la Autoridad Portuaria correspondiente y Adif, previa autorización del Ministro de Fomento. En el referido convenio se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red y las reglas que habrá de respetar Adif para la adjudicación de la capacidad de las infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de los Puertos de Interés General.

Actualmente 21 Puertos tienen conexión con la RFIG y se han firmado 17 convenios de conexión con la Red de Puertos del Estado, ver [Mapa 5](#).

3.8.8.2. Infraestructuras Ferroviarias de Titularidad Privada (Apartaderos)

Se define un apartadero como aquella Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la RFIG titularidad de Adif, incluyéndose en los mismos aquellas dependencias dedicadas a la construcción, reparación o mantenimiento de material ferroviario, tales como coches, vagones, locomotoras o maquinaria de vía de titularidad privada.

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

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

No será de aplicación, en el interior de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada que complementan la Red Ferroviaria de Interés General y que no se encuentren situadas en las zonas de servicio ferroviario de la misma, el Art.40 de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, en lo relativo a la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con la Red Ferroviaria de Interés General únicamente podrá realizarse cuando Adif expresamente lo autorice. El titular de la infraestructura ferroviaria de titularidad privada facilitará la conexión en los términos que se determinen en el documento formalizador de la autorización. En el artículo 52 del Reglamento del Sector Ferroviario, se recogen las condiciones en las que se efectuará la conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con la Red Ferroviaria de Interés General y el régimen de construcción y explotación de los elementos de titularidad privada que complementen las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado.

Desde el 1 de enero de 2005 se han autorizado 47 conexiones particulares a la RFIG, gestionada por Adif, de las cuales, a 31 de diciembre de 2014, se encuentran 16 en explotación comercial y 31 pendientes de inicio de actividad (elaboración proyecto constructivo, construcción, etc.). A 31 de diciembre de 2014 existen 193 apartaderos en explotación comercial en línea convencional y 8 apartaderos en explotación comercial en línea de ancho métrico.

En el [Anexo I](#) y en los [Mapas 15 y 15.1](#), se detallan las conexiones particulares a la RFIG (apartaderos) existentes, especificando si se encuentran situados en línea de ancho convencional o en línea de ancho métrico, los cuales se encuentran clasificados, en función de su uso, en:

- Apartaderos privados de uso público
- Apartaderos privados

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



3.9 DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

3.9.1. Actuaciones Previstas para el Año 2015

Las principales actuaciones en ejecución y puestas en servicio previstas para el año 2015, por corredores, son las siguientes:

* TRAYECTO PALENCIA - SANTANDER

Renovación de la línea Palencia - Santander

* TRAYECTO MEDINA DEL CAMPO - FUENTES DE OÑORO

Electrificación a 25 kV de la línea entre Medina del Campo y Salamanca.

* TRAYECTO ALMORAIMA - ALGECIRAS

Renovación de la línea Almoraima - Algeciras.

* TRAYECTO SAN SEBASTIÁN - IRÚN

Renovación de vía entre San Sebastián e Irún empleando traviesa de 3 hilos.

* TRAYECTO SAGUNTO - TERUEL - ZARAGOZA

Instalación del sistema de comunicación Tren-Tierra en la línea Sagunto - Teruel - Zaragoza.

* TRAYECTO SEVILLA - CÁDIZ

Duplicación de la línea Sevilla - Cádiz

* TRAYECTO MADRID - ÁVILA

Renovaciones de catenaria entre Santa María de la Alameda y La Cañada

* TRAYECTO HUESCA - CANFRANC

Renovación de la línea Huesca - Canfranc

* TRAYECTO ARANJUEZ - ALCAZAR

Instalación de sistema de Bloqueo Automático Banalizado entre Aranjuez y Alcázar de San Juan

* Corredor Mediterráneo. Tramo Castellbisbal- Vilaseca (Tarragona)

* Corredor Mediterráneo. Tramo Valencia- Almussafes

* CERCANÍAS

Adecuación para cercanías de las estaciones de Villarrubia de Córdoba, El Higuero y Alcolea de Córdoba.

Conexión entre las estaciones de Valencia San Isidro y Valencia Fuente de San Luis, y conexión del bypass de mercancías procedente de Almussafes y Silla con el centro logístico de Valencia Fuente de San Luis.

Construcción de nuevas estaciones de Cercanías de Madrid en Soto de Henares - Torrejón de Ardoz (línea C-7) y Mirasierra (Líneas C-7 y C-8).

Construcción de una nueva estación de Cercanías de Sevilla en la Salud.

* RED DE ANCHO MÉTRICO

Soterramiento de la línea de Ancho Métrico Basurto - Áriz en Irala.

3.9.2. Actualización de Activos de la RFIG Titularidad de Adif, datos a 31.12.2014

Desde la publicación de la anterior edición de la Declaración sobre la Red, las novedades más importantes en la modernización de la Red titularidad de Adif a fecha 31 de diciembre de 2014, han sido las siguientes:

Nuevos Tramos puestos en Servicio:

- Línea 350, Bif. Benalúa - Bif. Alacant (2,2 kms.).

Tramos Modificados

LÍNEA 330, LA ENCINA - ALACANT TERMINAL.

Modificada entre San Vicent de Raspeig y Alacant Terminal por integración en la misma de las dependencias de la línea 306 S. Vicent de Raspeig - S. Vicent de Raspeig Aguja Km.448.

LÍNEA 400, ALCÁZAR DE SAN JUAN - CÁDIZ.

Duplicación de vía y electrificación en el trayecto Marismillas - Aeropuerto de Jerez de la Frontera (32,2 kms.) y en el tramo Las Aletas - Puente Melchor (4,2 kms.).

LÍNEA 160, PALENCIA - SANTANDER.

Renovación de la línea aérea de contacto entre Bárcena y Torrelavega (25,1 kms.) y renovación de vía entre Palencia y Mataporquera (109,9 kms.).

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

LÍNEA 100, MADRID CHAMARTÍN - FRONTERA IRÚN/HENDAYA.

Puesta en servicio del Bloqueo Automático en vía doble Banalizado (BAB) con Control de Tráfico Centralizado en el trayecto San Sebastián - Irún (16,9 kms.).

LÍNEA 400, ALCÁZAR DE SAN JUAN - CÁDIZ.

Puesta en servicio del Bloqueo Automático en vía doble Banalizado (BAB) en el trayecto Las Cabezas de San Juan - Aeropuerto de Jerez de la Frontera (38,7 kms.) y en el tramo Las Aletas - Puente Melchor (4,2 kms.).

LÍNEA 238, CASTELLBISBAL - AGUJAS LLOBREGAT A BARCELONA - MORROT.

Pasa a operarse con Bloqueo Automático Banalizado (BAB), Control de Tráfico Centralizado (CTC) y Asfa.

LÍNEA 246, MOLLET - SANT FOST A CASTELLBISBAL - AGUJAS DE RUBÍ.

Pasa a operarse con Bloqueo Automático Banalizado (BAB), Control de Tráfico Centralizado (CTC) y Asfa.

LÍNEA 260, FIGUERES - VILAFANT A VILAMALLA.

Pasa a operarse con Bloqueo Automático de vía Única (BAU), Control de Tráfico Centralizado (CTC) y Asfa.

LÍNEA 270, BIF. SAGRERA A CERBERE.

Pasa a operarse con Bloqueo Automático Banalizado (BAB), Control de Tráfico Centralizado (CTC) y Asfa.

Tramos Fuera de Servicio

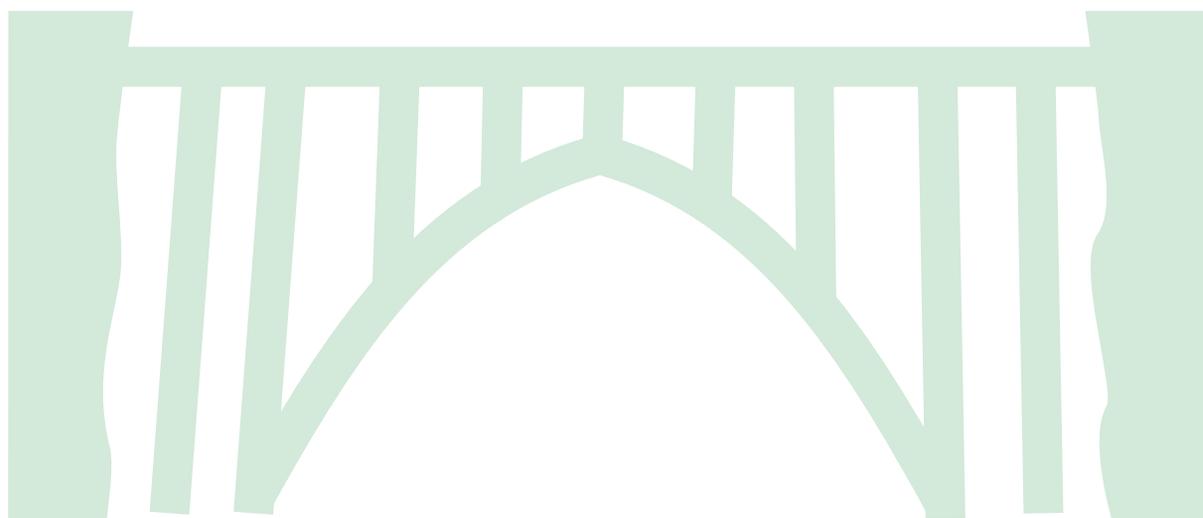
LÍNEA 306, S. VICENT DE RASPEIG - S. VICENT DE RASPEIG AGUJA KM.448 (2,2 KMS.), desaparece al quedar integrado en línea 330 La Encina - Alacant Terminal.

LÍNEA 336, EL REGUERÓN - ALACANT TERMINAL, baja provisional del tramo Bif. Alacant - Alacant Terminal (2,8 kms.).

Tramo de enlace de Bif. Base Aérea - Base Aérea de Torrejón de Ardoz (3,0 kms.).

Otros:

- Línea 102, Bifurcación Aranda a Madrid-Chamartín, trayecto de Aranda de Duero-Montecillo (Km. 184,600) a Manzanares-Soto el Real (Km. 36,345), LÍNEA CON SUSPENSIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE TRENES CON SERVICIO COMERCIAL.
- Finalización de las obras de ampliación de la red de Cercanías de Sevilla, duplicando vía hasta La Cartuja.
- Fin de las obras de remodelación de la estación de L'Hospitalet de Llobregat.
- Adecuación de la infraestructura ferroviaria de la estación de Almería.
- **Ampliación del ámbito de los servicios de Cercanías en:**
 - En Girona (Línea RG1 Maçanet-Massanes a Figueres, +71,0 kms.).
 - En Tarragona (Líneas RT1 Tarragona - Reus y RT2 L'Arboç - Cambrils, +61,5 kms.).



Adjudicación de Capacidades



Capítulo 4

Declaración
sobre la Red
2015

Adjudicación de Capacidades



Capítulo
4

Declaración
sobre la Red
2015



4.1 INTRODUCCIÓN

La Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria es el proceso por el cual Adif asigna franjas horarias a las EE.FF 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 titularidad de 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 EE.FF con licencia en vigor y las Agrupaciones Empresariales Internacionales que constituyan dichas empresas.
- 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.

Certificado de Seguridad

Cuando se trate de una Empresa Ferroviaria, se presentará una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sea titular (Art. 47 de la LSF y Art. 10 de la Orden FOM 897/2005).

Garantías por Transporte de Mercancías Peligrosas

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

Determinación Concreta de la Solicitud de Capacidad

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

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

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).

Solicitudes de Capacidad en los Corredores Ferroviarios de Mercancías Internacionales

Los Corredores Ferroviarios de Mercancías Internacionales, RFC, 4 y 6 han establecido para cada uno de estos Corredores un órgano denominando Ventanilla Única, para que los candidatos soliciten y reciban respuestas, en un solo lugar y con un solo trámite, en relación con la capacidad de infraestructura para los trenes de mercancías que atraviesen, al menos, una frontera a lo largo de cualquiera de los Corredores Europeos de Mercancías.

La solicitud, gestión y adjudicación de capacidad para trenes de mercancías internacionales que circulen por los corredores 4 y 6 se realizará mediante la herramienta informática Path Coordination System (PCS) y de acuerdo con los procesos establecidos en los respectivos Documentos de Información del Corredor (CID) y alineados con los procedimientos internacionales acordados en el marco de RNE.

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

www.corridor4.eu/es/oss-es

www.railfreightcorridor6.eu

4.2.3. Tipos de Solicitudes de Surcos

Se establecen diferentes modalidades de surcos en la Red 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 Subdirección de Planificación y Gestión de la Capacidad, de la Dirección Adjunta de Planificación y Gestión de Red.

/ A.1 Surcos Regulares (Servitren)

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

/ A.2 Surcos Ocasionales (Trendía)

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

de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional o Gerencia de Circulación de la Dirección Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Alta Velocidad de Adif, en caso contrario, por el Puesto de Mando de la Gerencia de Tráfico de la Dirección Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional o Gerencia de Circulación de la Dirección Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Alta Velocidad, afectada.

/ B.1 Surcos Inmediatos

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

Las peticiones se realizarán, en general, a través de la aplicación informática SIGES, mediante los terminales autorizados al efecto, excepto para aquellos Candidatos que no dispongan de la conexión informática oportuna, en cuyo caso podrán remitir los datos del modelo de solicitud de Capacidad 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 Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional o la Gerencia de Circulación de la Dirección Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Alta Velocidad de Adif, 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 EE.FF o por los Candidatos, normalmente a iniciativa de las Gerencias de Tráfico de la Dirección Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional o la Gerencia de Circulación de la Dirección Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Alta Velocidad de Adif.

4.2.4. El Horario de Servicio

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

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

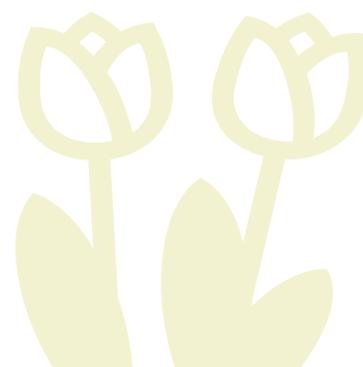
Para ofrecer a las EE.FF y a los Candidatos una agilidad adecuada y dar respuesta a las oportunidades que ofrece el mercado, con unos niveles de calidad aceptables de los surcos, independientemente del momento en que se soliciten los mismos, está prevista la modificación del Horario de Servicio durante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

En Adif las funciones del Gestor de Capacidad recaen en la Dirección Adjunta de Planificación y Gestión de Red. 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 y PCS). Aquellos que soliciten surcos internacionales podrán asimismo realizar sus peticiones a través de la OSS de Adif o de cualquier OSS de la Red de ventanillas únicas de RNE y en el caso de las solicitudes de mercancías también podrán realizarlas en las OSS de los Corredores Europeos de Mercancías.
- Las solicitudes 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 debidamente cumplimentados; también deberán anular la petición de los surcos para los que no deseen una nueva adjudicación.
- El GC comunicará en tiempo oportuno en SIPSOR, o por el medio con que fueran solicitados, los surcos asignados o las modificaciones realizadas sobre los surcos ya asignados por cuestiones de ajuste técnico de la malla. En el campo de "Observaciones" se indicarán aquellas circunstancias que condicionen la aplicación del surco.
- Los Candidatos tienen la obligación de aceptar las marchas asignadas o rehusarlas, por el medio en que fueran solicitadas, a más tardar cuando finalice el periodo de alegaciones. Pasados los plazos establecidos sin recibir la aceptación por parte del Candidato de un surco asignado, el GC podrá disponer libremente del surco.
- Con las marchas aceptadas se confeccionarán los documentos reglamentarios que correspondan. 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 los años 2015 y 2016.

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	12 h. de la noche del 2º sábado 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	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

/ Ajustes Concertados

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

Ajustes Concertados	
Recepción de peticiones de Capacidad	M - 4
Asignación provisional de Capacidad	M - 3
Alegaciones	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 2015 y 2016.

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

/ Ajustes Mensuales

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

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

En el [Anexo A](#) figuran las fechas concretas para cada Ajuste Concertado de los años 2015 y 2016.

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

/ Surcos Ocasionales (Trendía)

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

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

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

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

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



4.4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

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.

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.

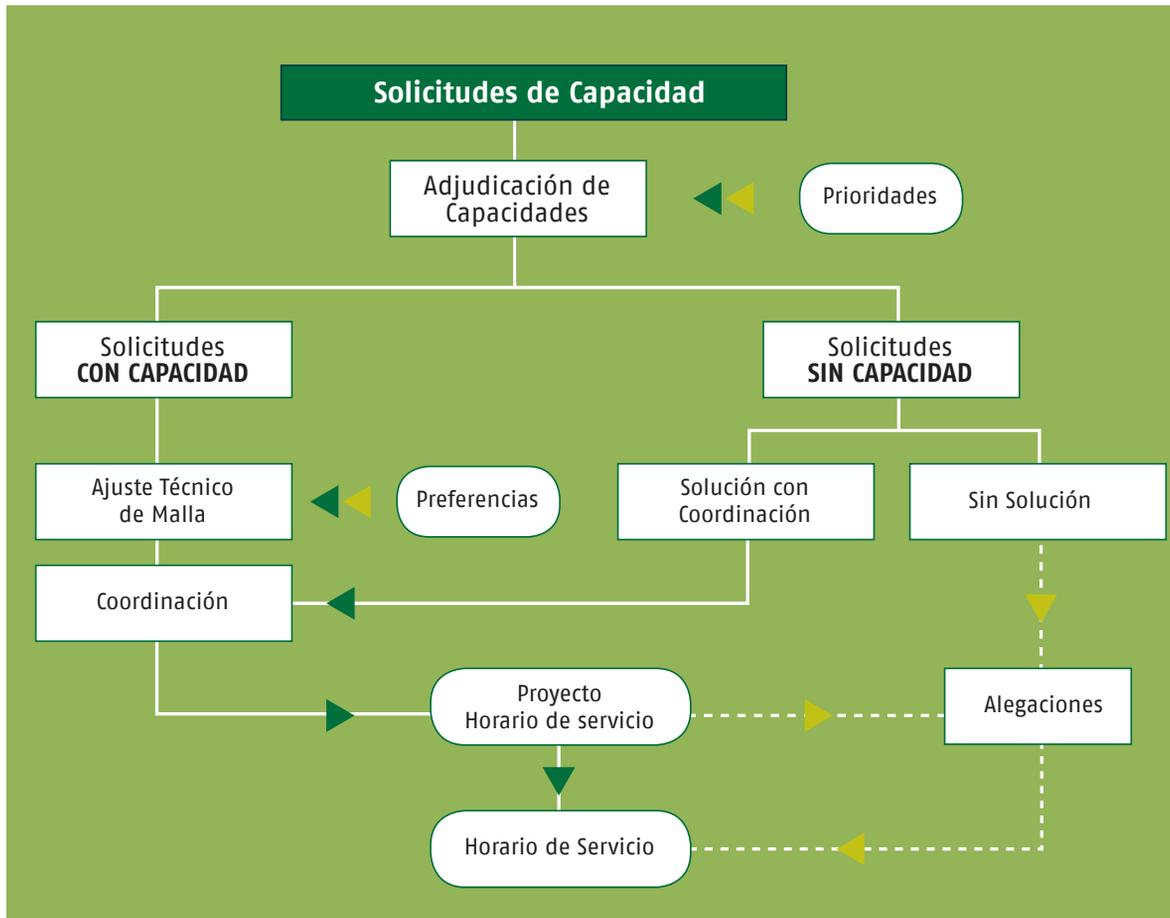
El GC está facultado legalmente para reservar Capacidad para las operaciones de mantenimiento programado, reposición o ampliación de la Red, para resolver problemas de infraestructura congestionada y para la prestación de servicios ferroviarios de interés público, según el Art. 48 del RSF.

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 un 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

Adif adjudicará la capacidad de infraestructura solicitada de la siguiente forma (Art. 11 Orden FOM/ 897/2005, modificada por Orden FOM 420/2014, de 7 de marzo):

- a) Si hubiere capacidad disponible para todos los candidatos, se les adjudicará.
- b) Si existiera coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria o la red hubiere sido declarada como congestionada, se tomarán en cuenta para su asignación, por orden descendente de prioridad, las siguientes prioridades de adjudicación:
 1. La existencia de infraestructuras especializadas y la posibilidad de atender dichas solicitudes en dichas infraestructuras.
 2. Los servicios declarados de interés público.

3. Los servicios internacionales.
4. La eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.
5. La solicitud, por un candidato, de una misma franja horaria durante varios días de la semana o en sucesivas semanas del periodo horario.
6. La eficiencia del sistema.

El GC 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

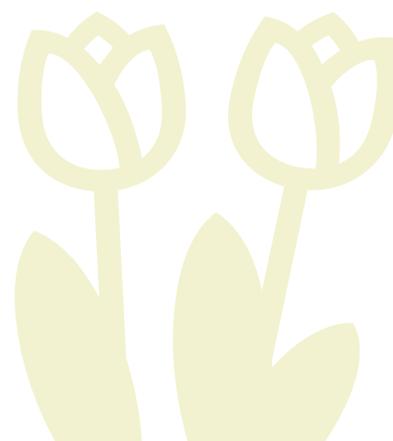
El GC puede otorgar preferencia a los servicios que cubran determinados servicios públicos durante el proceso de ajuste técnico de malla, especialmente en hora punta.

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.

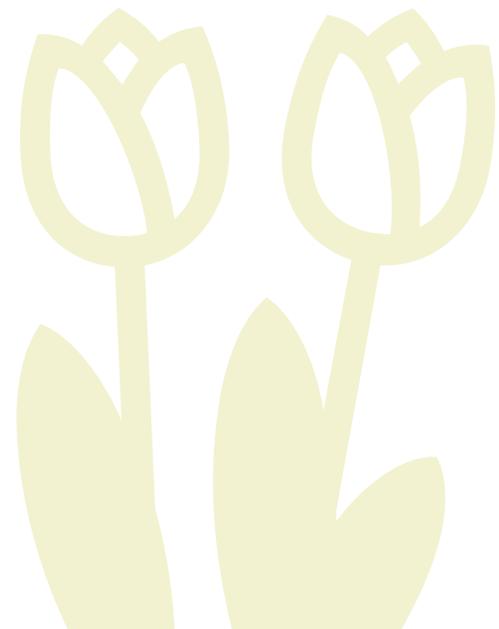
4.4.4. Proceso de Alegaciones

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, modificada por Orden FOM 420/2014, de 7 de marzo, en su artículo 17 determina las condiciones y los procedimientos para este proceso consecuentemente se aplicarán los criterios de prioridad en la adjudicación, ya reseñados y su posibilidad de modulación.

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. Actualmente no está declarada ninguna infraestructura como congestionada en la red gestionada por Adif.



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 especializada 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.

A 31 de diciembre de 2014, ninguna Empresa Ferroviaria ha solicitado el establecimiento de un Acuerdo Marco.



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 promoverán 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 EE.FF 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 Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Red de Alta Velocidad, Dirección Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional y Dirección Adjunta de Planificación y Gestión de Red.

Existe una Comisión Central y otras Comisiones Territoriales. En cada sesión, las Comisiones Territoriales serán las encargadas de realizar los estudios preparatorios para que la Comisión Central adopte los acuerdos definitivos. Las comisiones TOC podrán ser ordinarias o extraordinarias. Se comunicarán a las EE.FF y Candidatos las decisiones adoptadas en las mismas y se dará traslado de cualesquiera cuestiones planteadas por éstos para su análisis y resolución.

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

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

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

El GC considerará en el proceso de asignación de surcos las reservas de capacidad que se deriven de los trabajos programados en las Comisiones TOC. Los Candidatos deberán asumir en sus trenes las repercusiones que se deriven (incremento de los tiempos de viaje, reducción de capacidad, etc.) cuando 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 EE.FF y Candidatos afectados, con la antelación que se estime necesaria.



4.6 CONTROL DEL USO DE LOS SURCOS

Las EE.FF y Candidatos tienen la obligación de utilizar la capacidad obtenida en las condiciones en que les fue asignada. En el caso de infraestructuras congestionadas, el no uso injustificado de los surcos asignados puede ser causa de infracción grave, en caso de que sea imputable a la EF. (Art. 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 propondrá a las EE.FF y Candidatos la supresión o modificación de los surcos cuando detecte la falta de utilización sistemática, especialmente en el caso de líneas congestionadas.

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 periodo de alegaciones de 10 días a favor de la EF o Candidato.



4.7 TRANSPORTES EXCEPCIONALES Y MERCANCÍAS PELIGROSAS

4.7.1. Transportes Excepcionales

Un transporte se considera excepcional cuando presenta dificultades especiales para su realización debido a sus dimensiones, peso y/o acondicionamiento, teniendo en cuenta la infraestructura o el material a utilizar, que requieren unas condiciones técnicas o de explotación especiales para su circulación por la RFIG administrada por Adif en condiciones óptimas de seguridad.

Las condiciones que definen cuándo un transporte se considera excepcional, son las contempladas en la Instrucción General nº 66. Si en un transporte intervienen dos o más Redes, la consideración de Transporte excepcional se registrará por lo determinado en la normativa internacional en vigor (Ficha UIC 502-1).

La Comisión de Prescripciones de Cargamento y Transportes Excepcionales, (en adelante CPCTE) integrada por diferentes operadores ferroviarios y presidida por Adif, es la encargada de gestionar y tramitar las autorizaciones de los transportes excepcionales. Ver el apartado 2.5 y Anexo F de este documento.

El procedimiento que regula la tramitación de estos transportes está contemplado en la Instrucción General nº 2, (IG 02) de 24 de julio de 2009. En virtud de la misma, las EF 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.

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

4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas

Las EE.FF y los Candidatos deberán indicar en sus solicitudes de Adjudicación de Capacidad que ésta va a emplearse para el transporte de materias peligrosas, además de solicitar las paradas que fueran necesarias para la realización de su intervención, para que sea contemplado adecuadamente en el proceso de programación, de acuerdo con el Art. 47.5 del RSF.

Cuando se trate de agregar material que transporte MM.PP a trenes que no lo tienen contemplado en su plan de transporte, es obligatorio solicitar la autorización de Adif previamente a su expedición.

En cuanto a la admisión del tren a vía regulada, las EE.FF tienen que informar de los datos reales de los vagones que transportan Mercancías Peligrosas, el número de orden que ocupan en la composición del tren, el tipo de mercancías que se transportan, el nº ONU, denominación de las mismas, cantidad, origen y destino de las mismas.

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



4.8 PERTURBACIONES Y CONTROL DEL TRÁFICO

El control del tráfico será realizado por 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 EE.FF 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 EE.FF un acuerdo de tráfico donde se designarán las personas o entes autorizados capaces de tomar rápidamente decisiones operativas, en particular con respecto a las operaciones y las interrupciones de tráfico.

4.8.1. Criterios para el Control del Tráfico

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios. Dado que su objetivo primordial es garantizar la máxima puntualidad de acuerdo con la capacidad asignada, 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 EE.FF tienen un papel muy importante que desempeñar para conseguir que los trenes (propios o de otras EE.FF) circulen sin retraso. Por ese motivo, Adif promoverá la suscripción de convenios de calidad concertada con las distintas EE.FF, en los que se podrán establecer objetivos de calidad del servicio y compromisos de actuaciones para la consecución de los mismos.

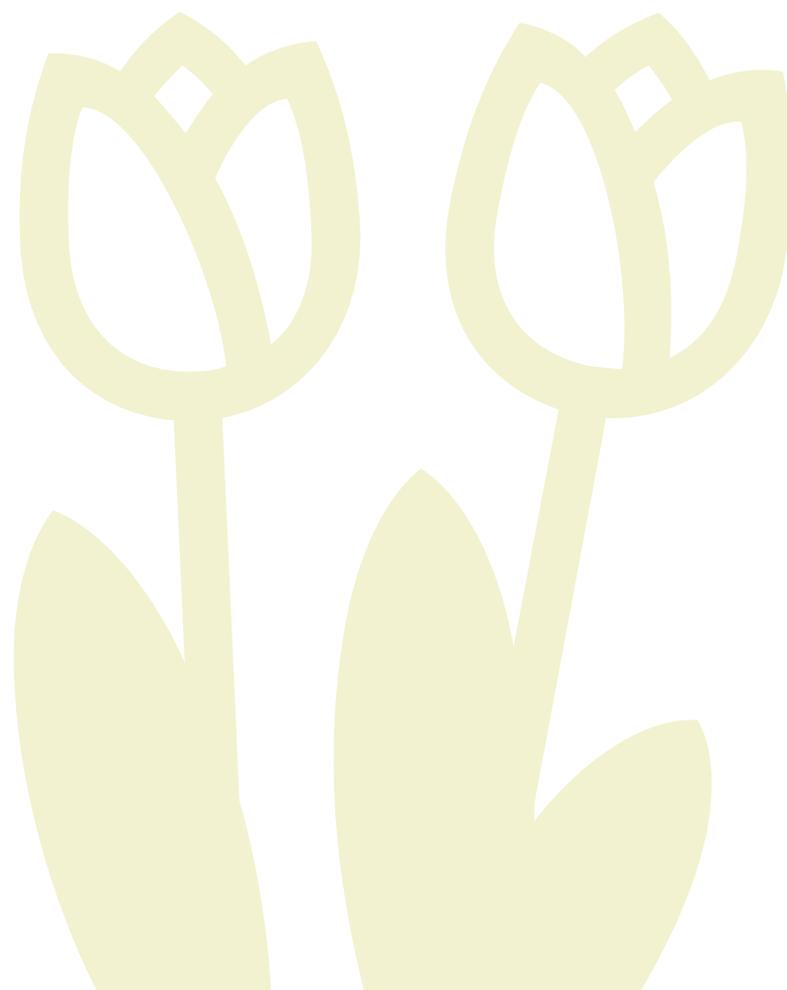
De acuerdo con el Art. 34 de la LSF y el Art. 8 del Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el RD 810/2007, de 22 de junio, cuando se produzca una perturbación en el tráfico ferroviario debida a un fallo técnico, un accidente o cualquier otra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

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.

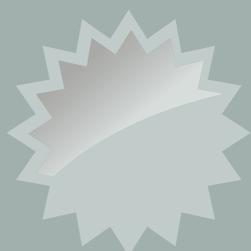
Las EE.FF están obligadas para completar su Certificado de Seguridad, de acuerdo con lo exigido en el Anexo II del RD 810/2007, a establecer un Plan de Contingencias acordado con Adif. Para más información sobre este asunto, consultar el Directorio de Adif, apartado 1.8.

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 EE.FF y a los Candidatos a los efectos que considere oportunos. En tal caso, ni los Candidatos ni las EE.FF tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna, de acuerdo con el Art. 34.2 de la LSF.

De conformidad con el Art. 34.3 LSF, las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que aquél estime apropiados y a prestarle la colaboración que les sea requerida. En todo caso, tanto Adif como las EE.FF actuarán en coordinación y colaboración mutuas, para asegurar el servicio y la atención a los clientes de la manera más eficaz posible.



Servicios de Adif



Capítulo
5

Declaración
sobre la Red
2015

Servicios de Adif



Capítulo
5

Declaración
sobre la Red
2015



5.1 INTRODUCCIÓN A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR ADIF

Las EE.FF tienen derecho a recibir de modo no discriminatorio el paquete de acceso mínimo y de acceso por la vía a las instalaciones para la prestación de servicios.

La LSF y el RSF regulan 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 EE.FF y Candidatos Habilitados tendrán derecho a recibir en condiciones de igualdad los Servicios de Acceso a la RFIG, concretamente, tendrán derecho a:

5.2.1. Adjudicación de Capacidades

- Solicitar Adjudicación de Capacidad.
- Solicitar a la OSS Capacidad que discurra 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 EE.FF 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.
- El 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 EE.FF 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 EE.FF tendrán derecho al uso de los Cambiadores de Ancho de Vía gestionados por 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 EE. FF. 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 RFIG, titularidad de Adif y sus zonas de servicio ferroviario, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos conforme se establece en el Art. 40 de la Ley 39/2003. Se entiende por zonas de servicio ferroviario las referidas en el Art. 9 de la Ley 39/2003.

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 RFIG, titularidad de Adif y en sus zonas de servicios ferroviarios, y concretamente a:

- Las de aprovisionamiento de combustible, este servicio supone el acceso a aquellas instalaciones que cuentan con los medios adecuados para el suministro de combustible.
- Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible, este servicio supone el acceso a aquellas líneas que disponen de la tecnología adecuada para la prestación de este servicio.
- 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 RFIG, titularidad de Adif y sus zonas de servicio ferroviario será realizada siempre por Adif, estando obligado a prestarlos a solicitud de las Empresas Ferroviarias.

5.3.2. Servicios Complementarios

Tales servicios pueden comprender:

- El suministro de la corriente de tracción. (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 9](#). De conformidad con el Real Decreto Ley 15/2013, de 13 de diciembre en su disposición adicional tercera, este servicio será prestado por Adif-Alta Velocidad.
- 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 4](#).
- 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 e instalaciones 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 RFIG, titularidad de Adif y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por Adif, se efectuará en régimen de Derecho Privado y podrá ser realizada por éste por sus propios medios o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas habilitadas al efecto, que hayan sido 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 en que ésta no sea de aplicación, conforme al ordenamiento jurídico privado con observancia de los principios de publicidad y concurrencia.

5.3.3. Ámbito de Aplicación de los Servicios

La prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios que se recogen en este documento, abarca los siguientes campos de actividad: servicios en las 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 RFIG, titularidad de Adif 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.

5.3.4. Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios

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 administradas por Adif.

Los Servicios Complementarios se prestarán en las estaciones e Instalaciones Logísticas Principales de mercancías y los puntos fijos de suministro de combustible que se incluyan en la Declaración sobre la Red y, asimismo, en otras instalaciones administradas por Adif que el interesado podrá conocer previa consulta a la dirección de Adif prestadora del correspondiente servicio.

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.

La relación de Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías, los Puntos de suministro de gasóleo para tracción y la Red de vías electrificadas se recogen en el Capítulo 3, [apartado 3.7.1](#), y en los [Mapas 3, 4 y 9](#), respectivamente. Asimismo se encuentran a disposición de las Empresas Ferroviarias, en el [Anexo J](#) de esta DR y en la página Web de Adif, www.adif.es, los servicios ofertados y los horarios de prestación en dichas Instalaciones.

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.

Las Empresas Ferroviarias podrán solicitar la apertura al tráfico de aquellas instalaciones que no estén en explotación ferroviaria en la actualidad, fuera de los horarios programados de prestación de servicios, sin personal operativo, o aquellas no gestionadas a través de sistemas de control de tráfico automatizados. Las condiciones económicas de estas aperturas extraordinarias se establecerán en función de los costes de personal necesarios para atender la solicitud presentada, los servicios solicitados y el tiempo de dedicación; se recogerán en acuerdos específicos a suscribir entre Adif y la empresa ferroviaria solicitante.

Para la prestación de los Servicios Complementarios de maniobras en las Instalaciones Logísticas Principales, las Empresas Ferroviarias y Candidatos pueden acogerse a las siguientes modalidades:

- **Modalidad A**, que está constituida por los servicios de maniobras SC-2A, SC-3A, SC-4A y SC-5A.
- **Modalidad B**, que está constituida por los servicios de maniobras SC-2B, SC-3B, SC-4B y SC-5B.

Las Empresas Ferroviarias y Candidatos podrán optar por aquella modalidad que más se acomode a su previsión e intereses, 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, que se encuentre ya operando en una de las modalidades, deberá manifestarse, de forma fehaciente, por la modalidad a la que quiere adherirse, si implica cambio con relación a la que tenía durante el año anterior, dentro del mes siguiente a la publicación de las Tarifas Provisionales por parte del Ministerio de Fomento. La aplicación de la nueva modalidad seleccionada será dentro de los quince primeros días naturales del mes siguiente a la recepción de su adhesión.
- La Empresa Ferroviaria o Candidato, que vaya a demandar servicios complementarios de maniobras de Adif por vez primera, deberá manifestarse, de forma fehaciente, por la modalidad a la que quiere adherirse, antes del comienzo de sus solicitudes. Si no existe dicha manifestación será de aplicación la modalidad A.
- La adhesión a cualquiera de las dos modalidades supone la permanencia en ella hasta la publicación de una nueva actualización de Tarifas, y será de aplicación para el conjunto de todas las instalaciones donde Adif preste estos servicios complementarios de maniobras.

Para aquellas instalaciones administradas por Adif donde se presten servicios a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos, directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras, conforme a lo contemplado en el Artículo 40.3.b) de la Ley del Sector Ferroviario, Adif facilita información en su página Web, www.adif.es, y en el [apartado 3.7.2](#) para contactar con estos proveedores de servicios.

Los servicios SC-3A, SC-5A, SC-2B, SC-3B y SC-5B sólo serán prestados en instalaciones de ancho ibérico.

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.

La prestación de servicios relacionados con los transportes excepcionales se realizará a petición previa de las Empresas Ferroviarias. Este servicio consiste en la realización de todas aquellas tareas necesarias para la seguridad y asistencia a la circulación de convoyes especiales.

Adif presta los servicios con arreglo a las condiciones establecidas en las descripciones de los mismos contenidas en el presente documento, 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 Empresas Ferroviarias, 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.

Las condiciones particulares para la prestación del servicio y su normativa general aplicable, será accesible a cualquier usuario de los servicios que lo solicite, tanto en las instalaciones de Adif, como por medios telemáticos.

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, así como con los requisitos de colaboración y facilitación de información que, a tal efecto, le sean requeridos por Adif.

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.

5.3.5. Oferta de Servicios, Definición y Descripción

De acuerdo con lo expresado en el presente documento, 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

SA-1 Acceso de Trenes a Instalaciones	
Descripción	Este servicio consiste en la entrada de un tren desde la vía de circulación regulada por Adif, 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"> • Planificación del itinerario desde las vías de circulación, reguladas por Adif, hasta las vías de la instalación. • 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. • Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la llegada del tren a la Instalación.
Unidad de Facturación	Tren Recibido.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • Será de aplicación en todas las instalaciones ferroviarias en las que se realiza la prestación. • El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Planificación y Gestión de red de Adif. • No será de aplicación esta Tarifa, cuando desde Adif, se haya establecido o programado la entrada del tren en una instalación por necesidades propias de Adif. • Quedan excluidas de la aplicación de esta Tarifa, las circulaciones en régimen de tren que no realicen servicios en la instalación.

SA-2 Expedición de Trenes desde Instalaciones	
Descripción	Este servicio consiste en la incorporación de un tren, desde una instalación ferroviaria, a las vías de circulación, reguladas por Adif, cuando haya realizado alguno de los Servicios Complementarios y/o auxiliares.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Planificación del itinerario, desde la posición del tren hasta su incorporación final a las vías de circulación reguladas por Adif. • 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. • Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la salida del tren de la Instalación.
Unidad de Facturación	Tren Expedido.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • Será de aplicación en todas las instalaciones ferroviarias en las que se realiza la prestación. • El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Planificación y Gestión de Red de Adif. • No será de aplicación esta Tarifa, cuando desde Adif, se haya establecido o programado la entrada previa del tren en una instalación. • Quedan excluidas de la aplicación de esta Tarifa, las circulaciones en régimen de tren que no hayan realizado servicios en la instalación.

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"> • Retirada/colocación de las señales de cola al tren y entrega/recogida al maquinista. • Enganche/desenganche de la locomotora a los vagones de la composición. • Aseguramiento del estacionamiento del tren. • Realización de las pruebas de frenado que corresponda para la puesta en circulación del tren. • Elaboración de la documentación que corresponda a la Empresa Ferroviaria.
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"> • Será de aplicación en aquellas instalaciones logísticas Principales que se relacionan en el Capítulo 3, apartado 3.7.1, de la Declaración sobre la Red. • El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Planificación y Gestión de red de Adif.

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"> • La ejecución y realización de las funciones atribuidas en la normativa de aplicación al personal de maniobra para esta actividad. • Otras operaciones que posibiliten la entrada o salida de trenes (cubrir paso a nivel, establecer y dirigir el itinerario, etc.).
Unidad de Facturación	Por servicio prestado según la distancia real ferroviaria.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • La distancia Origen-Destino será considerada como distancia real ferroviaria. • 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. • No será de aplicación a las EE.FF que se adhieran a la modalidad B.

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Será de aplicación en las Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3, apartado 3.7.1, 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 EE.FF adheridas a la modalidad B.
SC-3 A Operaciones de Acceso a Instalaciones Exteriores con Vehículo de Maniobras	
Descripción	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. Se entenderán como Instalaciones exteriores los apartaderos, los puertos, los talleres u otras estaciones, situadas fuera de la Instalación.
Operaciones Asociadas	<p>La actividad realizada por el personal en el recorrido Origen - Destino y viceversa, para:</p> <ul style="list-style-type: none"> La ejecución y realización de las funciones atribuidas en la normativa de aplicación al personal de maniobras para esta actividad. Otras operaciones que posibiliten la entrada o salida de trenes (cubrir paso a nivel, establecer y dirigir el itinerario, etc.). Conducción del vehículo de maniobras propiedad de Adif.
Unidad de Facturación	Por servicio prestado según la distancia real ferroviaria.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> La distancia Origen - Destino será considerada como distancia real ferroviaria. 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. No será de aplicación a las EE.FF adheridas a la modalidad B.

SC-3 B

Maniobras de Entrega y/o Recogida en otras Instalaciones

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

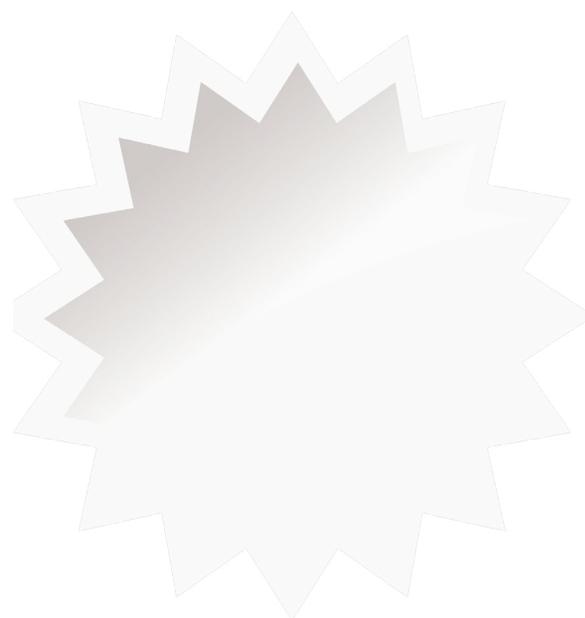
- Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con las garantías suficientes para la seguridad, para posicionar y/o retirar el material ferroviario en las instalaciones logísticas que se indiquen.
- Conducción del vehículo de maniobras de Adif, si es de aplicación.
- Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios.
- Asegurar la inmovilización del material.
- Colocación / retirada de calces.

Unidad de Facturación

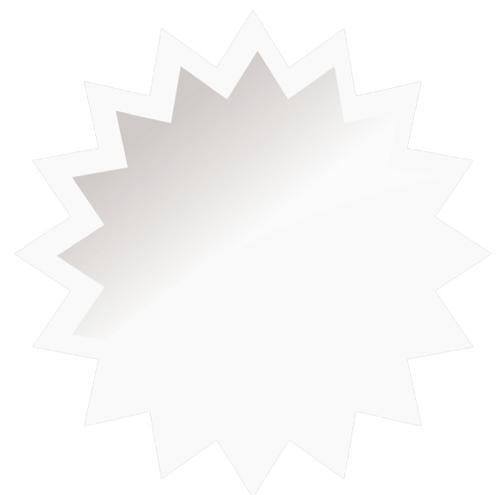
- Por maniobra de entrega o recogida de material ferroviario, según se realice con o sin vehículo de maniobras, y en función de la distancia ferroviaria entre la Instalación Principal y la instalación donde se solicita el servicio.
- Se asocian a dos tramos de facturación distintos: Tramo I y II.

Condiciones de Aplicación

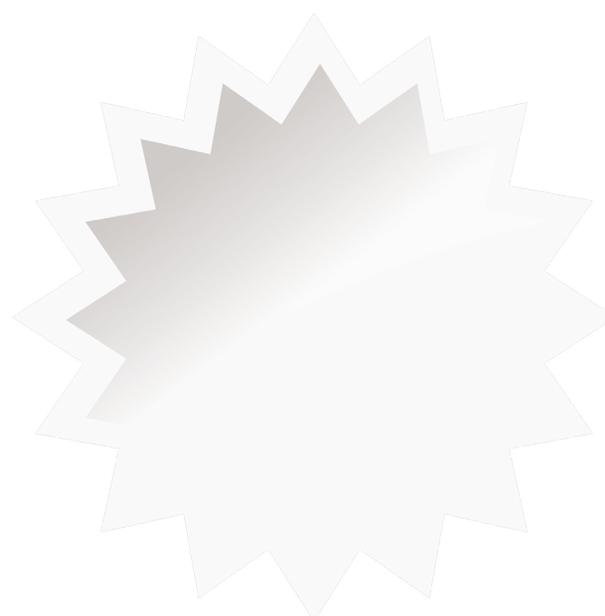
- Será de aplicación en aquellas instalaciones que se encuentren dentro del ámbito de actuación de las Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3, apartado 3.7.1, de la Declaración sobre la Red, las cuales se encuentran disponibles en la página web de Adif.
- Se computarán tantas 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 EE.FF adheridas a la modalidad B.



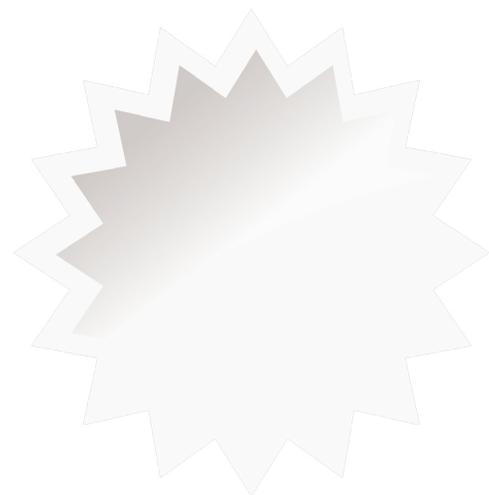
SC-4 A	Maniobras en Instalaciones sin Vehículo de Maniobras
Descripción	Este servicio consiste en la realización de las operaciones asociadas que permitan la clasificación del material para formar o descomponer trenes, desplazando el material, ya sean vagones y/o locomotoras y dentro de una Instalación de Adif.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Planificación y Gestión de Red 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 in-termedias, 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 EE.FF adheridas 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 / segregarse / 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Por tren o composición maniobrado. • Suplemento por vagón agregado / segregado.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • Será de aplicación en aquellas Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3, apartado 3.7.1., 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, 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 EE.FF adheridas 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Planificación y Gestión de Red 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 EE.FF adheridas 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 / segregarse / 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Por tren o composición maniobrado. • Suplemento por vagón agregado / segregado.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • Será de aplicación en aquellas Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3, apartado 3.7.1., 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, 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 EE.FF adheridas 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

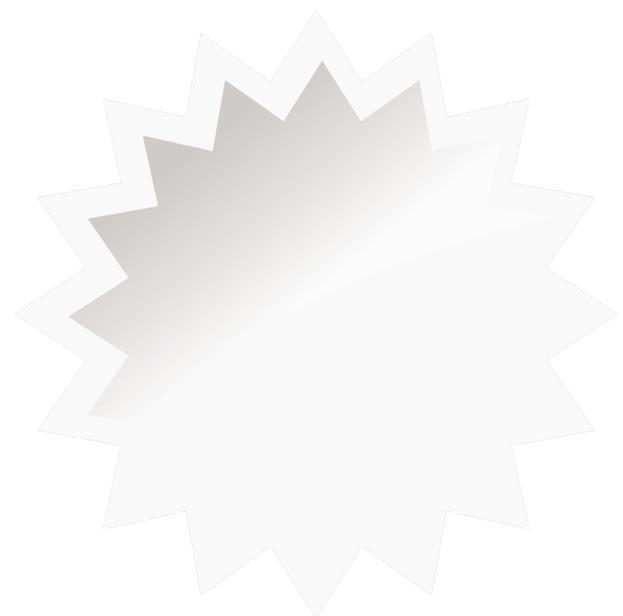
- Control de entrada y salida de la UTI en la Instalación.
- Planificación y ejecución de la carga/descarga de la UTI sobre vagón, sobre camión, zona de tránsito, etc.
- Control de vigilancia y seguridad.
- Control de pesos de UTI's para garantizar la seguridad en su manipulación

Unidad de Facturación

Por UTI manipulada.

Condiciones de Aplicación

- 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. 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).
- 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, siempre que no se haya suscrito un contrato de almacenaje en la instalación.
- Quedan excluidas del cómputo aquellas manipulaciones que se realicen como consecuencia directa de necesidades de la Instalación.



SC-7 Suministro de la Corriente de Tracción	
Descripción	Este servicio supone la disponibilidad de electrificación para la tracción en las líneas que disponen de las Instalaciones adecuadas para la prestación de este servicio.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión de la contratación de corriente de tracción en los diferentes mercados de la energía eléctrica. • Mantenimiento de las instalaciones de medida asociadas al consumo en subestaciones de tracción. • Gestión inherente a la prestación del servicio.
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> • Líneas de Alta Velocidad: Importe facturado a Adif por las compañías eléctricas en cada una de las subestaciones existentes en las líneas. • Resto de Líneas: TKB.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • No se prestará el servicio de corriente de tracción durante las franjas de mantenimiento establecidas. • No supondrá penalización alguna para Adif la ausencia de corriente de tracción, cuando se deba a una avería ocasionada por alguna Empresa Ferroviaria, o sea consecuencia de obras u operaciones de mantenimiento debidamente programadas, así como las producidas por causas de fuerza mayor.

De conformidad con el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, en su artículo 3.1) corresponde a Adif-Alta Velocidad la adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.

SC-8 Suministro de Combustible	
Descripción	Este servicio supone el suministro de combustible en aquellas instalaciones adecuadas para la prestación del mismo.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión de la compra del gasóleo B para tracción. • Mantenimiento de las instalaciones asociadas al servicio. • Dispensación del gasóleo B para la tracción. • Gestión inherente a la prestación del servicio.
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"> • Acompañamiento y asistencia al transporte. • Servicios contratados de apoyo y seguridad.
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> • Por Acompañamiento. • Por Servicio contratado.
Condiciones de Aplicación	Estos tráficos están regulados por lo dispuesto en la normativa nacional (Instrucción General 02 e Instrucción General 66) e internacional (ficha UIC 502-1) vigente de Transportes Excepcionales.



5.4 SERVICIOS AUXILIARES

5.4.1. Definición

Son Servicios Auxiliares los que las EE.FF 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 RFIG, gestionada por Adif 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.

El uso de los espacios, instalaciones y medios disponibles en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por Adif, para la prestación de Servicios Auxiliares por parte de Empresas prestadoras, 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.

5.4.2. Condiciones de la Prestación de los Servicios

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 administradas por Adif que el interesado podrá conocer previa consulta a la Dirección de Adif prestadora del correspondiente servicio.

Podrán prestar Servicios Auxiliares, Adif en cualquier caso, y empresas prestadoras que deberán haber suscrito con el administrador de infraestructuras 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 EE.FF 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.

La relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que ofertan sus servicios a las Empresas Ferroviarias se recogen en el Capítulo 3 de este documento.

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.

Lo dispuesto en los apartados anteriores no será de aplicación a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada que complementan la RFIG titularidad de Adif y que no se encuentren situadas en las zonas de servicio ferroviario de la misma.

5.4.3. Fijación de los Precios

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.

En el [Anexo D](#) se enumera y describe la oferta de los servicios auxiliares y las condiciones de prestación de los mismos.





Capítulo 5

Régimen Económico y Tributario



Capítulo 6

Declaración
sobre la Red
2015

Régimen Económico y Tributario



Capítulo
6

Declaración
sobre la Red
2015



6.1 PRINCIPIOS DE TARIFICACIÓN

Estos principios se sustentan en las siguientes figuras:

- Tasas y Cánones Ferroviarios.
- Tarifas por Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.

Las Tasas ferroviarias satisfacen los hechos imponible relacionados con la prestación de servicios ferroviarios regulados en la LSF y en la Orden Ministerial correspondiente.

Los cánones se fijarán de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario.

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 las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y los criterios cuantificadores de los cánones por utilización de las infraestructuras Ferroviarias mediante la Orden FOM 898/2005, modificada por Orden FOM 2336/2012, de 31 de octubre, de conformidad con el Art. 77.1 de dicha Ley, y a su vez modificada por el R.D. Ley 11/2013 de 2 de agosto tramitado y aprobado parlamentariamente como Ley 1/2014 de 28 de febrero.

La prestación de los Servicios ferroviarios Adicionales y Complementarios, está sujeta al pago de tarifas, que tienen el carácter de precios privados.

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.

La prestación de los Servicios ferroviarios Auxiliares está sujeta a precios libremente acordados entre las partes.



6.2 TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS

6.2.1. Tasas

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 de viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios titularidad de Adif. Los viajeros serán los sujetos pasivos de la tasa, pudiendo considerarse sujetos pasivos sustitutos, el organismo o la Empresa Ferroviaria con los que el viajero hubiera contratado el servicio de transporte. El sujeto pasivo sustituto está obligado a liquidar con Adif el importe de la misma, conforme al Art. 65 de la LSF.

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 estas 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 y/o expedición del Certificado de Seguridad (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 Ferroviarios

Los Cánones Ferroviarios son las tasas que Adif reciben de las EE.FF por utilización de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad o las que estén adscritas a él.

La LSF, en su Título V, establece los Cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG, 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 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 el Art. 77 de la propia LSF, a propuesta de Adif e incluidas en la Ley 22/2013, de 23 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado 2014.

Las cuantías de los cánones aprobadas modifican la Orden Ministerial 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.

A continuación se detallan los principales Cánones:

6.2.2.1 Canon por Utilización de las Líneas Ferroviarias Integrantes de la RFIG Gestionada por Adif

Constituye el hecho imponible del Canon la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG, titularidad de Adif, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización.

Serán sujetos pasivos del Canon las EE.FF que utilicen la RFIG, titularidad de Adif, 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 EE.FF, obtengan Adjudicación de Capacidad.

Existen las siguientes modalidades:

/ Canon de Acceso (Modalidad A)

El Canon de Acceso regula el derecho de utilización con carácter general de la RFIG, titularidad de Adif 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.

La cuantía por acceder a la Red Ferroviaria de Interés General se determina en función del tipo de tramos de red en los que se pretende prestar los servicios y la declaración de actividad realizada por el sujeto pasivo de acuerdo con el nivel de tráfico previsto en cada uno de ellos.

Para cada uno de los niveles de tráfico, se establecerán dos cuantías: una para los servicios que se lleven a cabo en líneas de categoría A, y otra para aquellos que se produzcan en el resto de líneas.

Líneas Tipo A

Canon de Acceso (Modalidad A)		
Nivel	Volumen de Tráfico	€/ Año
N1.A	≤ 0,2 millones km/Tren-año	60.000,00
N1.B	> 0,2 y ≤ 0,5 millones de km/Tren-año	150.000,00
N1.C	> 0,5 y ≤ 1 millones de km/Tren-año	300.000,00
N2.A	> 1 y ≤ 2,5 millones de km/Tren-año	750.000,00
N2.B	> 2,5 y ≤ 5 millones de km/Tren-año	1.500.000,00
N2.C	> 5 y ≤ 10 millones de km/Tren-año	3.000.000,00
N3.A	> 10 y ≤ 15 millones de km/Tren-año	4.500.000,00
N3.B	> 15 y ≤ 20 millones de km/Tren-año	6.000.000,00
N3.C	> 20 y ≤ 30 millones de km/Tren-año	7.500.000,00
N3.D	> 30 y ≤ 40 millones de km/Tren-año	9.000.000,00
N3.E	> 40 y ≤ 50 millones de km/Tren-año	12.000.000,00
N3.F	> 50 millones de km/Tren-año	15.000.000,00

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6, se encuentran clasificadas las Líneas por Tipo.

Resto de Tipos de Líneas

Canon de Acceso (Modalidad A)		
Nivel	Volumen de Tráfico	€/ Año
N1.A	≤ 0,2 millones km/Tren-año	13.120,36
N1.B	> 0,2 y ≤ 0,5 millones de km/Tren-año	32.800,91
N1.C	> 0,5 y ≤ 1 millones de km/Tren-año	65.601,81
N2.A	> 1 y ≤ 2,5 millones de km/Tren-año	115.028,32
N2.B	> 2,5 y ≤ 5 millones de km/Tren-año	164.004,55
N2.C	> 5 y ≤ 10 millones de km/Tren-año	360.810,01
N3.A	> 10 y ≤ 15 millones de km/Tren-año	754.420,93
N3.B	> 15 y ≤ 20 millones de km/Tren-año	1.541.642,76
N3.C	> 20 y ≤ 30 millones de km/Tren-año	1.541.642,76
N3.D	> 30 y ≤ 40 millones de km/Tren-año	1.541.642,76
N3.D	> 40 y ≤ 50 millones de km/Tren-año	1.541.642,76
N3.F	> 50 millones de km/Tren-año	1.541.642,76

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6, se encuentran clasificadas las Líneas por Tipo.

/ 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 tomarán en consideración las paradas que realiza el tren en estaciones para la subida y bajada de viajeros (parada comercial). Así, en un punto determinado del recorrido, se aplicará el periodo horario correspondiente a la hora de la última parada comercial realizada por el tren en una estación, o si dicha estación fuera la del origen del tren, se aplicará el período correspondiente a la hora de la salida del tren de la misma.

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/Tren					
		VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
		€/Tren-km reservado					
Punta	A1	2,8090	1,4940	2,8090	1,4940	1,4940	0,5700
	A2	2,6900	1,4100	2,6900	1,4100	1,4100	0,5700
	B1	1,4100	1,4100	1,4100	1,4100	0,4000	0,5700
	C1	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,3300
	C2	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,3300
Normal	A1	2,8090	1,4940	2,8090	1,4940	1,4940	0,5700
	A2	2,6900	1,4100	2,6900	1,4100	1,4100	0,5700
	B1	1,4100	1,4100	1,4100	1,4100	0,4000	0,5700
	C1	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,0500
	C2	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,0500
Valle	A1	2,8090	1,4940	2,8090	1,4940	1,4940	0,5700
	A2	2,6900	1,4100	2,6900	1,4100	1,4100	0,5700
	B1	1,4100	1,4100	1,4100	1,4100	0,4000	0,5700
	C1	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000	0,0500
	C2	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000	0,0500

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6 de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo, en la Tabla 2 en función de las características de los servicios y tipos de tren y en la Tabla 3 los periodos horarios.

Los servicios de pruebas que se realicen para la validación o certificación de la infraestructura ferroviaria y/o de la integración entre ésta y el material rodante no estarán sujetos a ninguna modalidad de Canon de los considerados en la presente DR.

Las cuantías indicadas se aplican a las Reservas de Capacidad sujetas a los procedimientos ordinarios establecidos en las normas relativas a la adjudicación de capacidad. Asimismo, 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.

No obstante lo anterior, cuando de conformidad con dichas normas, se produzca un ajuste o reasignación de franjas horarias con arreglo al mecanismo que establezca el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el canon aplicable será el correspondiente a la nueva franja asignada.

/ 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.

Canon por Circulación (Modalidad C)						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
	€/ Tren-km Circulado					
A1	2,1800	0,8400	2,1800	0,8400	0,8400	0,5000
A2	2,0800	0,7600	2,0800	0,7600	0,7600	0,5000
B1	0,7600	0,7600	0,7600	0,7600	0,1300	0,5000
C1	0,1200	0,1200	0,1200	0,1200	0,1195	0,0600
C2	0,1200	0,1200	0,1200	0,1200	0,1195	0,0600

En las "Tablas de Referencia" de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo en la Tabla 1 y en función de las características de los servicios y tipos de tren en la Tabla 2.

/ Canon por Tráfico (Modalidad D)

El Canon por Tráfico grava el tráfico producido sobre la infraestructura ferroviaria.

Esta modalidad sólo se aplica a los servicios de viajeros definidos en las "Tablas de Referencia" de este capítulo, apartado 6.2.6, Tablas 1, 2 y 3, en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario prestado, medido en términos de la capacidad ofertada (plazas-km distinguiendo por tipo de línea y hora del día).

Se establecerá un importe unitario para cada combinación de tipo de línea, tipo de servicio y periodo horario.

La cuantía del canon por tráfico será la que resulte de multiplicar los importes unitarios antes citados por cada 100 plazas-kilómetro ofertadas, o fracción. La capacidad ofertada en plazas-kilómetro será el resultado de multiplicar el número total de plazas que tiene la composición de un tren por los kilómetros totales recorridos.

A efectos de la determinación del periodo horario de aplicación, se tomarán en consideración las paradas que realice el tren en estaciones para la subida y bajada de viajeros (parada comercial). Así, en un punto determinado del recorrido, se aplicará el periodo horario correspondiente a la hora de la última parada comercial realizada por el tren en una estación, o si dicha estación fuera la del origen del tren, se aplicará el período correspondiente a la hora de la salida del tren de la misma.

No obstante lo anterior, para determinar que un servicio de cercanías se produce dentro de uno de los períodos clasificados en este anexo será preciso que más del cincuenta por ciento del tiempo de duración del mismo tenga lugar dentro de dicho período.

Canon por Tráfico (Modalidad D)

Periodo Horario	Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren				
		VL1	VL2	VL3	VCM	VOT
		€/100 Plazas -km				
Punta	A1	2,3781	0,7800	1,0103	1,1246	0,0000
	A2	1,8433	0,7200	0,9742	0,8965	0,0000
	B1	0,4785	0,4785	0,4785	0,4785	0,0000
	C1	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	C2	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Normal	A1	1,6207	0,5400	0,6886	0,7786	0,0000
	A2	1,2289	0,4800	0,6495	0,5977	0,0000
	B1	0,4785	0,4785	0,4785	0,4785	0,0000
	C1	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	C2	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Valle	A1	1,3784	0,4600	0,5856	0,6632	0,0000
	A2	0,9985	0,3900	0,5277	0,4856	0,0000
	B1	0,4785	0,3900	0,4785	0,4785	0,0000
	C1	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	C2	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000



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 RFIG, titularidad de Adif, 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 EE.FF.

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	Duración del Recorrido / Trayecto			
	A	B	C	D
	€/ Viajero			
1ª	1,3385	0,5396	0,2346	0,0816
2ª	0,6207	0,3871	0,1760	0,0612
3ª	0,0469	0,0469	0,0469	0,0204

En la Tabla 4 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6, se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

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

En el caso de los servicios de cercanías, dada la peculiaridad de los mismos donde los títulos de transporte son en su mayor parte multiviajes e incluso intermodales, dentro de los crecientes procesos de consorciación e integración tarifaria con las Autoridades de Transporte de las Comunidades Autónomas, se utilizará para el cómputo de viajeros el número de viajes o etapas que diariamente se hayan iniciado o finalizado en una determinada estación conforme al modelo de cuantificación utilizado por el Operador Ferroviario del servicio público de cercanías.

En el caso de títulos de transporte multiviajes o billetes colectivos, para los que el número de viajeros no quede reflejado en los sistemas de venta, el cómputo de viajeros se determinará en función del número máximo de viajes a que da lugar el correspondiente título de transporte en el momento de su expedición.

/ 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 especial incidencia en las de categoría 1ª donde existen problemas de congestión.

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.

La cuantía del canon se establece en función de la categoría de la estación y será la que resulte de aplicar a cada tren la cantidad unitaria que se indica a continuación.

Canon por el Estacionamiento y Utilización de Andenes en las Estaciones (Modalidad B)			
Categoría	Estacionamiento		
	A	B	C
	€/ Tren		
1ª	2,2236	3,3354	4,4472
2ª	1,1118	1,6830	2,2236
3ª	-	-	-

En la Tabla 4 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6, se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

Para su cuantificación Adif utilizará los gráficos de ocupación de vía en estaciones por trenes programados, previamente puestos a disposición del sujeto pasivo.

Tipo de Estacionamiento	
A	Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 15 min. y 45 min.
B	Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 45 min. y 120 min.
C	Por cada 5 minutos adicionales o fracción a partir de los 120 min.

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	111,52 €

/ 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, del tiempo de ocupación de la vía y el tipo de servicio/tren.

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	Tipo de Servicio / Tren	Estacionamiento			
		a	b	c	d
		€/ Tren			
A	VL1-VL2-VL3-VCM	16,1058	2,1216	3,1314	40,1472
B - C	-	-	-	-	-

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6, se encuentran clasificadas las Líneas por Tipo.

Para su cuantificación Adif utilizará los gráficos de ocupación de vía en estaciones por trenes programados, previamente puestos a disposición del sujeto pasivo.

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, cuya intensidad en el uso se determina en función de la superficie ocupada.

Canon por la Prestación de Servicios que Precisen de Autorización para la Utilización del Dominio Público Ferroviario (Modalidad E)	
Zona de dominio público	0,6732 € / m ² - mes

Conforme a lo dispuesto en la Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del Régimen Legal de las Tasas Estatales y Locales y de Reordenación de las Prestaciones Patrimoniales de Carácter Público y en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, no se exigirá el pago del canon cuando la utilización del dominio público ferroviario no lleve aparejada una utilidad económica para el concesionario, persona autorizada o adjudicatario de un contrato público o, aun existiendo dicha utilidad, cuando la utilización o aprovechamiento comporte condiciones o contraprestaciones para el beneficiario que anulen o hagan irrelevante aquélla.

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.

6.2.3. Actualización o Modificación de las Tasas y Cánones Ferroviarios

La cuantía de las tasas podrá ser modificada a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante orden ministerial.

La propuesta de modificación o actualización de las cuantías correspondientes a los cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con la correspondiente memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

Dicha propuesta será sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y establecerá los valores concretos de los parámetros de los cánones, particularizando en su caso, en cada línea, elemento de la red o periodos de aplicación.

Sin perjuicio de las facultades que corresponden a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, los valores así obtenidos se remitirán al Ministerio de Fomento para su inclusión en el anteproyecto de la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Se ha procedido a actualizar la Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros, de conformidad con lo estipulado en el Art.65 de la Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, (BOE del 30 de diciembre de 2014), que establece un incremento del 1, % para dichas actualizaciones a partir del 1 de enero de 2015.

Se mantienen en vigor los Cánones Ferroviarios, actualizados de acuerdo con la Ley 1/2014, de 28 de febrero, por el que se modifica la Orden FOM 898/2005, de 8 de abril y con los importes recogidos en el Art. 93 de la Ley 22/2013, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, (BOE del 26 de diciembre de 2013), que entraron en vigor el 1 de enero de 2014.

6.2.4. Forma de Pago de las Tasas y Cánones Ferroviarios

Las Tasas de Seguridad en el transporte de viajeros, que deberán estar incluidas en el precio del transporte, se recaudarán por parte de las EE.FF 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 FOM 898/2005, de 8 de abril, que aprueba los modelos de liquidación y regula los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles. El ingreso de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias debe ser efectuado por la EE.FF o Candidatos Habilitados, una vez hayan recibido la notificación de pago correspondiente, en los términos, plazos y demás condiciones indicadas en la Orden Ministerial que fija las cuantías de los Cánones Ferroviarios.

Sobre las cuantías que resulten exigibles se aplicarán los impuestos indirectos que graven la prestación de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente.

Para todo lo no recogido en este apartado se aplicará lo que disponga la LSF, el RSF y la Orden Ministerial vigente que fije las cuantías de los Cánones ferroviarios.

6.2.5. Sistema de Incentivos (Performance Scheme)

De conformidad con la nueva redacción dada al Art.73 de la LSF, el sistema de cánones deberá incentivar a las empresas ferroviarias y al propio administrador de infraestructuras ferroviarias a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la Red Ferroviaria de Interés General. Los principios básicos de este sistema de incentivos se aplicarán a toda la red. Dicho sistema podrá incluir la imposición de penalizaciones por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de indemnizaciones a las empresas que las sufran y la concesión de primas a los resultados mejores de lo previsto.

Publicada Orden FOM 189/2015, del 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el Art. 73 de la LSF, BOE del 12 de febrero de 2015.

6.2.6. Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones

Actualizadas, de conformidad con el RDL 11/2013 de 2 agosto, tramitado y aprobado parlamentariamente como Ley 1/2014 de 28 de febrero, que modifica 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 de Línea	Velocidad Máxima de la Línea	
A	A.1	Línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa (Límite con la Sección Internacional entre Figueras-Perpignan administrada por TP Ferro).
	A.2	Resto de líneas con V máx > 250 Km./h en al menos 2/3 de su recorrido.
B	B.1	250 Km/h \geq V máx Línea >200 Km./h en al menos 2/3 de su recorrido.
C	C.1	Núcleos de Cercanías.
	C.2	Resto de líneas.

La información anualizada sobre la clasificación de líneas se incluirá en la Declaración sobre la Red que elabora el administrador de infraestructuras ferroviarias periódicamente.

Tabla 1		Clasificación Nominativa de las Líneas Ferroviarias
Tipo de Línea	Líneas	
A.2	Líneas con V máx > 250 Km./h en al menos 2/3 de su recorrido, que comprenden:	
	Ourense-Santiago de Compostela (ancho ibérico).	
B	B.1	250 Km/h \geq V máx Línea >200 Km./h en al menos 2/3 de su recorrido.



Tabla 1 Clasificación Nominativa de las Líneas Ferroviarias

Tipo de Línea	Líneas			NÚCLEOS		
C	C1	Núcleos de Cercanías, que comprenden los siguientes trayectos:				
		Red de Ancho Ibérico				
		LÍNEA	DESDE	HASTA		NÚCLEOS
		130	PUENTE LOS FIERROS	GIJÓN-SANZ CRESPO		ASTURIAS
		132	BIF. TUDELA VEGUÍN	ABLAÑA		
		140	BIF. OLLONIEGO	EL ENTREGO		
		142	SOTO DE REY	BIF. OLLONIEGO		
		144	VILLABONA DE ASTURIAS	S. JUAN DE NIEVA		
		200	S.VICENÇ DE CALDERS	BARCELONA ESTACIÓ DE FRANÇA		BARCELONA
		220	MANRESA	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT		
		222	MONTCADA-BIFURCACIÓ	LA TOUR DE CAROL		
		224	CERDANYOLA UNIVERSIDAD	CERDANYOLA DEL VALLÉS		
		240	S.VICENÇ DE CALDERS	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT		
		600	S.VICENÇ DE CALDERS	CAMBRILS		
		210	TARRAGONA	REUS		
		246	CASTELLBISBAL-AGS DE RUBÍ	MOLLET-SANT FOST		
		254	AEROPORT	EL PRAT DE LLOBREGAT		
		262	BIF. CLOT	BIF. SAGRERA		
		266	BIF.VILANOVA	BIF.GLORIAS		
		268	BIF. SAGRERA	BIF. ARAGO		
		270	BIF. SAGRERA	FIGUERES (Vía Granollers)		
		276	BIF. SAGRERA	MAÇANET-MASSANES (vía Mataró)		
		700	ORDUÑA	BILBAO ABANDO INDALECIO PRIETO		
		720	BILBAO ABANDO INDALECIO PRIETO	SANTURTZI		
		722	DESERTU-BARAKALDO	MUSKIZ		
		400	JEREZ DE LA FRONTERA	CÁDIZ		CÁDIZ
		406	LAS ALETAS	UNIVERSIDAD DE CÁDIZ		
		100	MADRID-CHAMARTIN	STA. MARIA DE LA ALAMEDA		MADRID
		102	MADRID-CHAMARTÍN	COLMENAR VIEJO		
		104	UNIVERSIDAD CANTOBLANCO	ALCOBENDAS- S. SEBASTIÁN DE LOS REYES		
110	VILLALBA DEL GUADARRAMA	CERCEDILLA				
200	MADRID-CHAMARTÍN	GUADALAJARA				

Tabla 1 Clasificación Nominativa de las Líneas Ferroviarias

Tipo de Línea		Líneas				
		LÍNEA	DESDE	HASTA	NÚCLEOS	
C	C1	300	MADRID-CHAMARTÍN	ARANJUEZ	MADRID	
		500	BIF. PLANETARIO	HUMANES		
		900	MADRID ATOCHA CERCANÍAS	MADRID-CHAMARTÍN		
		908	HORTALEZA	AEROPUERTO-T4		
		910	MADRID ATOCHA CERCANÍAS	PINAR DE LAS ROZAS		
		914	BIF. PRÍNCIPE PÍO	BIF. CHAMARTÍN		
		920	MÓSTOLES-EL SOTO	PARLA		
		930	MADRID ATOCHA CERCANÍAS	S. FERNANDO DE HENARES		
		116*	CERCEDILLA*	LOS COTOS*		
		(*) Línea de ancho métrico no adscrita a la Red de Ancho Métrico				
			430	ÁLORA	LOS PRADOS	MÁLAGA
			436	MALAGA CENTRO ALAMEDA	FUENGIROLA	
			306	S VICENT CENTRE	S V RASP-AG448,7	MURCIA-ALICANTE
			320	MURCIA CARGAS	EL REGUERÓN	
			322	MURCIA CARGAS	AGUILAS	
			330	S V RASP-AG448,7	ALACANT-TERMINAL	
			336	EL REGUERÓN	ALACANT-TERMINAL	
			100	BRINKOLA	IRÚN	SAN SEBASTIÁN
			160	REINOSA	SANTANDER	SANTANDER
			400	LORA DEL RÍO	UTRERA	SEVILLA
			440	BIF.LOS NARANJOS	BENACAZÓN	
			444	BIF.TAMARGUILLO	LA SALUD	
			446	BIF. CARTUJA	CARTUJA	
			450	BIF. S. BERNARDO	BIF. LA NEGRILLA	
			456	LA SALUD-AG.6,2	LA SALUD-AG 10,2	
			516	CAZALLA-CONSTANTINA	LOS ROSALES	
			300	MOIXENT	BIF. VALLADA	VALENCIA
			300	XATIVA-AG.KM.47	VALENCIA ESTACIO DEL NORD	
			310	UTIEL	VALENCIA SANT ISIDRE	
			314	VALENCIA SANT ISIDRE	XIRIVELLA-L'ALTER	

Tabla 1 Clasificación Nominativa de las Líneas Ferroviarias

Tipo de Línea		Líneas				
C	C.1	Línea	Desde	Hasta	Núcleos	
		340	BIF. VALLADA	XATIVA-AG.KM.47	VALENCIA	
		344	SILLA	GANDÍA		
		346	GANDÍA-MERCADERIAS	PLATJA I GRAU DE GANDÍA		
		610	CAUDIEL	SAGUNT		
		200	CASSETAS	MIRAFLORES		ZARAGOZA
		En Red de Ancho Métrico				
		Línea	Desde	Hasta	Zona	
		740	CUDILLERO	PRAVIA	ASTURIAS	
		750	PRAVIA	GIJON-SANZ CRESPO		
	752	GIJON-SANZ CRESPO	LAVIANA			
	760	TRUBIA	OVIEDO			
	762	TRUBIA	SAN ESTEBAN DE PRAVIA			
	764	TRUBIA	COLLANZO			
	770	OVIEDO	INFIESTO APD.			
	780	ARANGUREN	BILBAO CONCORDIA	BILBAO		
	790	LA CALZADA	ARANGUREN			
	740	FERROL	ORTIGUEIRA	GALICIA		
	790	ASUNCIÓN UNIVERSIDAD	GUARDO APD.	LEÓN		
	360	CARTAGENA PLAZA BASTARRECHE	LOS NIETOS	MURCIA		
770	CABEZON DE LA SAL	SANTANDER	SANTANDER			
772	OREJO	LIÉRGANES				
780	SANTANDER	OREJO				
C	C.2	Resto de líneas (Anexo H catálogo de líneas de la RFIG).				

Tabla 2 Características de los Servicios y Tipos de Tren		
Clase	Tipo	Características
Viajeros	VL1	Servicios de larga distancia, excepto los designados como VL2, VL3 y VOT.
Viajeros	VL2	Servicios de larga distancia en relaciones de ancho variable, siempre que al menos un 10 % de su recorrido total discurra por líneas de ancho ibérico.
Viajeros	VL3	Servicios de larga distancia en relaciones transversales largas: recorridos superiores a 700 km que no tengan origen, destino o parada intermedia en Madrid y sus ramas.
Viajeros	VCM	Servicios urbanos o suburbanos: los que discurren íntegramente dentro de un núcleo de cercanías. Servicios interurbanos: los que no siendo urbanos ni suburbanos tienen recorridos inferiores a 300 Km. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia. Servicios declarados como obligaciones de servicio público.
Viajeros	VOT	Trenes y material de viajeros sin pasajeros, incluidas máquinas aisladas, movimiento de trenes en vacío, formación y pruebas.
Mercancías	M	Todos los servicios de mercancías, incluidos los cargados, los vacíos, las máquinas aisladas y pruebas.

Se entenderá por servicios de pruebas la circulación de trenes que se realicen para la adecuación y calibración técnica de vehículos ferroviarios de nueva fabricación, o de vehículos nuevos o existentes, que necesiten autorización de puesta en servicio o de circulación, así como para la calibración de algunos de sus componentes.

Tabla 3 Periodos Horarios		
Período	Tramo Horario	
	Inicio	Fin
Valle	0:00	5:59
Punta	6:00	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, ni a los doce días festivos de carácter nacional o autonómico. Los tramos horarios de dicho período en estos días se consideran período normal.

A efectos de la determinación del periodo horario de aplicación, se tomarán en consideración las paradas que realice el tren en estaciones para la subida y bajada de viajeros (parada comercial). Así, en un punto determinado del recorrido, se aplicará el periodo horario correspondiente a la hora de la última parada comercial realizada por el tren en una estación, o si dicha estación fuera la del origen del tren, se aplicará el período correspondiente a la hora de la salida del tren de la misma.

No obstante lo anterior, para determinar que un servicio de cercanías se produce dentro de uno de los períodos clasificados en estas tablas será preciso que más del cincuenta por ciento del tiempo de duración del mismo tenga lugar dentro de dicho período.

Asimismo, en los servicios de mercancías, en líneas del tipo B y C, sólo será de aplicación el período punta en la distancia de los 100 kilómetros anteriores a los núcleos urbanos de Madrid (estación Atocha Cercanías), Barcelona (estación Barcelona Sants), Valencia (estación Valencia Nord) y Bilbao (estación Intermodal Abando Indalecio Prieto). Al resto de kilómetros del trayecto les será de aplicación, según corresponda, el período normal o valle.

Tabla 4 Clasificación Nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2015)

Categoría 1		
Pamplona		
Valencia Estación del Nord		
Categoría 2		
A Coruña	Huelva - Término	Ronda
Alcázar de San Juan	Huesca	S. Fernando Bahía Sur
Algeciras	Irún	Salamanca
Almería	Jaén	Salou
Altafulla - Tamarit	Jerez de la Frontera	San Bernardo
Ametlla de Mar	L'Aldea - Amposta - Tortosa	Sant Celoni
Ampolla Perello Deltebre	Lebrija	Sant Vicenç de Calders
Ávila	L'Hospitalet de L'Infant	Santander
Badajoz	Linares - Baeza	Segovia
Barcelona - Estació de França	Llança	Sils
Barcelona - Passeig de Gracia	Logroño	Soria
Benicarló - Peñíscola	Lugo	Tarragona
Bilbao - Abando Indalecio Prieto	Madrid - Atocha Cercanías	Teruel
Burgos - Rosa de Lima	Marchena	Torredembarra
Cádiz	Medina del Campo	Tortosa
Caldes de Malavella	Mérida	Tudela de Navarra
Cambrils	Miranda de Ebro	Universidad Rabanales -Campus
Cartagena	Monforte de Lemos	Vigo Guixar
Cuenca	Oropesa de Mar	Vila-Seca
Dos Hermanas	Osuna	Vilanova i la Geltru
El Clot - Arago	Oviedo	Villarrobledo
Figueres	Plasencia	Villena
Flaçà	Ponferrada	Vinaròs
Gijón Sanz Crespo	Port - Aventura	Vitoria / Gasteiz
Granollers-Centre	Puerto de Santa María	Xativa
Guadalajara	Reus	Zaragoza - Goya
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 2015 PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ADICIONALES Y COMPLEMENTARIOS

Las Tarifas Provisionales para el año 2015 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 y las áreas de las zonas de servicio ferroviario, que sean administrados por Adif.

Las presentes tarifas entraron en vigor el 4 de agosto de 2014 y estarán vigentes hasta la publicación de unas nuevas Tarifas Provisionales, conforme a la Resolución de 14 de julio de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, publicada en BOE de 4 de agosto de 2014.

6.3.1. Régimen Jurídico

La prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios está regulada por la Ley del Sector Ferroviario (Ley 39/2003, de 17 de noviembre), el Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre) y el Estatuto de Adif (R.D. 2395/2004, de 30 de diciembre).

La Ley del Sector Ferroviario ha sido modificada por el artículo 24 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, (Ley Ómnibus) 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, 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, ha dotado de una nueva redacción a los artículos 21, 40, 41, 78 y 79 de la Ley del Sector Ferroviario, y ha 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 liberaliza en gran medida, suprimiendo trámites y reduciendo cargas administrativas.

Asimismo, la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su Disposición Adicional vigésima tercera ha modificado parcialmente la redacción del citado artículo 40 de la Ley del Sector Ferroviario.

Estas modificaciones de la Ley del Sector Ferroviario obligaron 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 afectaron a los preceptos referidos a los servicios adicionales y complementarios.

6.3.2. Principios Tarifarios

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 Ferroviario, 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 principios de objetividad, transparencia, igualdad de acceso y no discriminación a las Empresas Ferroviarias.

Las Tarifas aprobadas por el Ministerio de Fomento por la prestación de servicios adicionales y complementarios tendrán la consideración de Tarifas Máximas de referencia, permitiendo descuentos o incentivos sobre las tarifas en instalaciones concretas, para determinados servicios y bajo unas condiciones de aplicación previamente establecidas, buscando la explotación de las Instalaciones en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

Para ello se establecerán criterios objetivos que justifiquen esas minoraciones sobre los precios máximos en función de parámetros y condiciones de aplicación debidamente explicitadas y, cuando proceda, se establecerán acuerdos específicos.

Con objeto de que los clientes de Adif puedan conocer con la suficiente antelación a la solicitud del servicio, la existencia de tarifas reducidas y las condiciones objetivas necesarias para su aplicación, Adif incluirá esta información en su página Web, www.adif.es, y en las sucesivas Actualizaciones de la Declaración sobre la Red.

En las citadas condiciones de aplicación se indicará la Instalación Logística Principal (o conjunto de éstas) y el servicio concreto objeto del descuento. De igual modo se fijarán, al menos, los mecanismos de ajuste de la tarifa, el periodo de vigencia y los compromisos que deben cumplir los beneficiarios.

Los descuentos/incentivos sobre las tarifas se aplicarán de modo objetivo, transparente y no discriminatorio, garantizando la igualdad de trato a todos los clientes que cumplan con las condiciones de aplicación.

Las tarifas de los servicios prestados por Adif, serán abonadas a éste y se utilizarán para financiar su actividad, tendiendo a garantizar el equilibrio financiero.

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.

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.



6.3.3. Tablas de Tarifas Provisionales por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2015

Tarifas - Servicios Adicionales		UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2015
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 2015
SC-1	OPERACIONES SOBRE EL MATERIAL ASOCIADAS AL ACCESO O EXPEDICIÓN DE TRENES		
		SERVICIO	36,90 €
SC-2 A	OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS		
	Distancia entre 0 - 5 km	SERVICIO	15,35 €
	Entre 5 - 15 km	SERVICIO	42,50 €
	Entre 15 - 30 km	SERVICIO	88,60 €
	Entre 30 - 60 km	SERVICIO	201,20 €
	Más de 60 km (Importe correspondiente a 30 - 60 km más una cantidad fija por km adicional)	SERVICIO	2,30 €/km
SC-2 B	MANIOBRAS DE POSICIONAMIENTO EN INSTALACIONES LOGÍSTICAS DE LAS INSTALACIONES PRINCIPALES		
	Entrega / Recogida Sin Vehículo de Maniobras	MANIOBRA	24,70€
	Entrega / Recogida Con Vehículo de Maniobras	MANIOBRA	125,35€
SC-3 A	OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS		
	Distancia entre 0 - 5 km	SERVICIO	80,55€
	Entre 5 - 15 km	SERVICIO	194,75€
	Entre 15 - 30 km	SERVICIO	383,45€
	Más de 30 km (Importe correspondiente a 15 - 30 km más una cantidad fija por km adicional)	SERVICIO	9,00€/km
SC-3 B	MANIOBRAS DE ENTREGA Y / O RECOGIDA EN OTRAS INSTALACIONES		
	Entrega /Recogida s/ vehículo Tramo I. (0 - 10 km)	MANIOBRA	40,40 €
	Entrega /Recogida s/ vehículo Tramo II. (+ de 10 km)	MANIOBRA	52,50 €
	Entrega /Recogida c/ vehículo Tramo I. (0 - 10 km)	MANIOBRA	161,80 €
	Entrega /Recogida c/ vehículo Tramo II. (+ de 10 km)	MANIOBRA	257,50 €
SC-4 A	MANIOBRAS EN INSTALACIONES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS		
	Tren maniobrado por instalación (no destino)		93,60 €
SC-4 B	MANIOBRAS DE FORMACIÓN / SELECCIÓN SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS		
	Tren / Composición maniobrado	MANIOBRA	24,55 €
	Suplemento vagón maniobrado	VAGÓN	4,85€

Tarifas – Servicios Complementarios

	UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2015
SC-5 A	MANIOBRAS EN INSTALACIONES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS	
	Tren maniobrado por instalación (no destino)	302,80 €
SC-5 B	MANIOBRAS DE FORMACIÓN / SELECCIÓN CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS	
	Tren / Composición maniobrado	MANIOBRA 125,40 €
	Suplemento vagón maniobrado	VAGÓN 10,00 €
SC-6	MANIPULACIÓN DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL	
	UTI, entre 0 y 2 días de tránsito por la Instalación	UTI 22,45 €
	UTI, hasta 7 días de tránsito por la Instalación	UTI 39,40 €
	Exceso sobre 7 días de tránsito por la Instalación	UTI/DIA 6,00 €
	Manipulación adicional por más de 7 días de tránsito	UTI 22,45 €
SC-7	SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN	
	Líneas de Alta Velocidad	SERVICIO Coste Real
	Resto de líneas:	
	Cercanías - unidades eléctricas	Miles de TKB 8,303228 €
	Media distancia - electrotrenes	Miles de TKB 2,555925 €
	Media distancia - unidades eléctricas	Miles de TKB 2,555925€
	Larga distancia - trenes convencionales	Miles de TKB 3,288052€
	Larga distancia - tipo Euromed	Miles de TKB 3,163133 €
	Larga distancia - tipo Alaris	Miles de TKB 3,163133 €
	Larga distancia - locomotoras aisladas	Miles de TKB 3,288052€
	Larga distancia - electrotrenes	Miles de TKB 3,163133 €
	Mercancías - trenes convencionales	Miles de TKB 2,635221€
	Mercancías - locomotoras aisladas	Miles de TKB 2,635221€
	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.	
SC-8	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	
	Combustible	LITRO Coste Real
	Coste de gestión (importe sobre el total de litros de producto suministrado)	LITRO 0,021 €/litro
	Coste de dispensación	LITRO 0,021 €/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.	
SC-9	TRANSPORTES EXCEPCIONALES	
	Acompañamiento y asistencia al transporte	SERVICIO CONTRATADO 62,00€ /h /agente
	Servicios contratados de apoyo y seguridad	SERVICIO CONTRATADO Tipo de transporte

6.3.4. Aprobación y Vigencia de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios

El artículo 79 de la Ley del Sector Ferroviario, 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. Dicha propuesta no tendrá carácter vinculante para el Ministerio de Fomento.
- Las Tarifas de los Servicios Complementarios prestados en la REFIG, gestionada por Adif 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.

Por su parte, la Disposición Adicional Única incluida en el Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero, por el que se modifica el Reglamento del Sector Ferroviario, establece que, el Ministerio de Fomento establecerá, a propuesta del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, un marco general tarifario que permita a éste formular las propuestas de las tarifas por la prestación de servicios adicionales y complementarios de acuerdo con el artículo 79 anteriormente citado. Hasta que sea de aplicación dicho marco general tarifario, Adif podrá proponer a la aprobación del Ministerio de Fomento unas tarifas de carácter provisional por la prestación de los servicios adicionales y complementarios, que serán publicadas previo informe de las empresas ferroviarias afectadas y de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En ejecución de lo anterior se han publicado, mediante Resolución de 14 de julio de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, las Tarifas Provisionales por la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2014 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, (BOE de 4 de agosto de 2014), que se incluyen en el presente documento, cuyo período de vigencia se extenderá desde la publicación de la citada Resolución hasta el 31 de diciembre de 2014, o hasta la publicación de unas nuevas Tarifas Provisionales.

No obstante, si durante el periodo de aplicación de estas Tarifas Provisionales, el Ministerio de Fomento aprobara el referido Marco General Tarifario, éstas perderían su vigencia, siendo sustituidas por las tarifas definitivas que se aprueben con arreglo al mismo.

6.3.5. Facturación por la 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 epígrafe, sin perjuicio de las competencias que correspondan en las referidas materias a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de conformidad con lo establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio.

Mapas



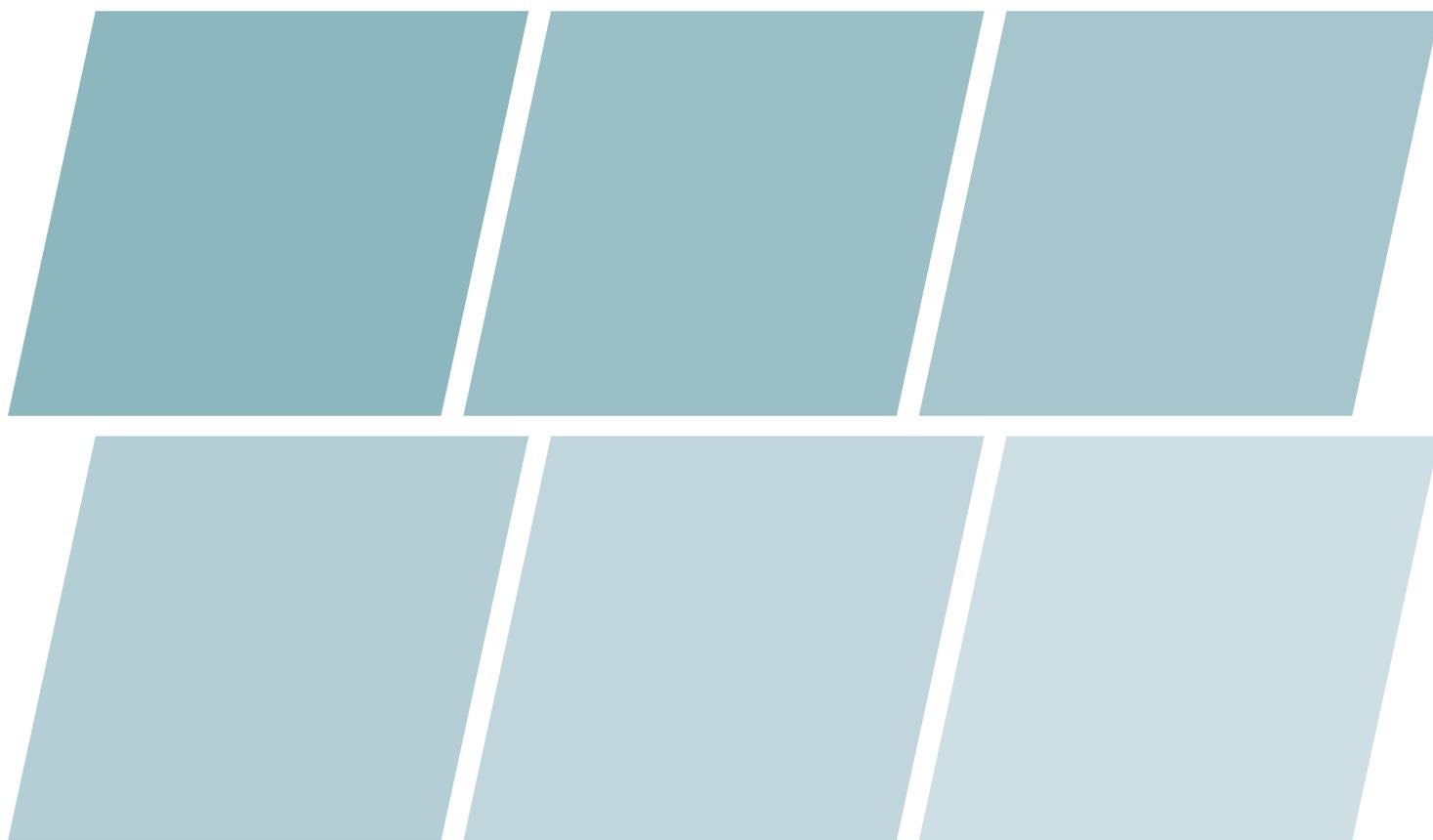
Declaración
sobre la Red
2015



Mapas



Declaración
sobre la Red
2015





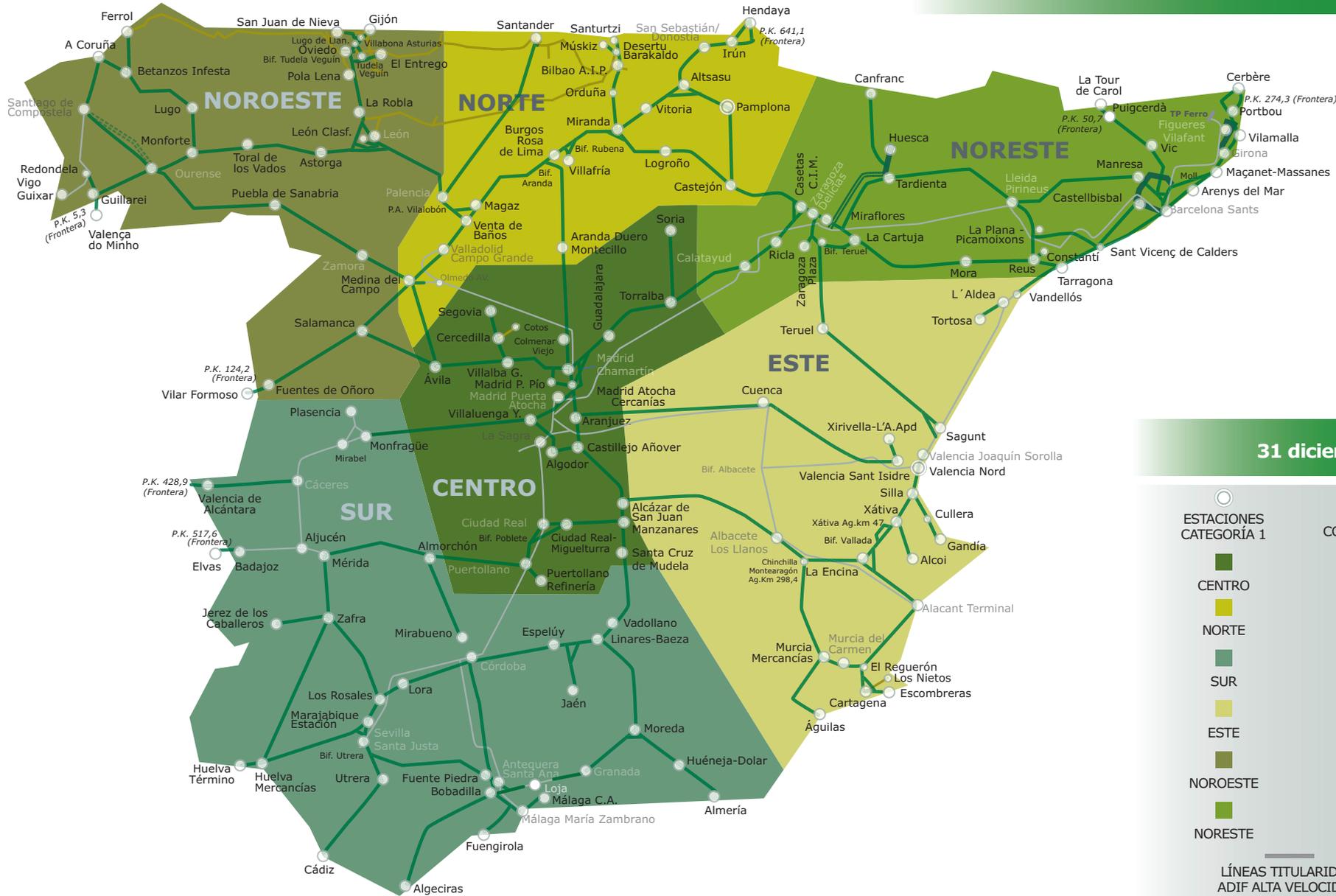
MAPAS DE LA RED TITULARIDAD DE ADIF

Mapa 1	Áreas Territoriales Operativas de Adif.
Mapa 2	Estaciones Principales de Viajeros.
Mapa 3	Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías.
Mapa 4	Puntos Fijos de Suministro de Gasóleo.
Mapa 5	Puertos de Interés General con Convenio de Conexión a la RFIG gestionada por Adif
Mapa 6	Distancias Kilométricas.
Mapa 7	Rampas Características.
Mapa 8	Velocidades Máximas.
Mapa 9	Vías Electrificadas y Tipología de Electrificación.
Mapa 10	Longitud Máxima de los Trenes de Viajeros.
Mapa 11	Longitud Máxima de los Trenes de Mercancías.
Mapa 12	Bloqueos.
Mapa 13	Sistemas de Seguridad.
Mapa 14	Ancho de Vía y Cambiadores.
Mapa 15	Derivaciones Particulares-Apartaderos- con conexión a la RFIG
Mapa 16	Básculas Ferroviarias

Nota General: Línea 102, Bifurcación Aranda a Madrid-Chamartín, trayecto de Aranda de Duero-Montecillo (Km. 184,600) a Manzanares-Soto el Real (Km. 36,345), LÍNEA CON SUSPENSIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE TRENES CON SERVICIO COMERCIAL.

MAPA 1

ÁREAS TERRITORIALES OPERATIVAS DE ADIF

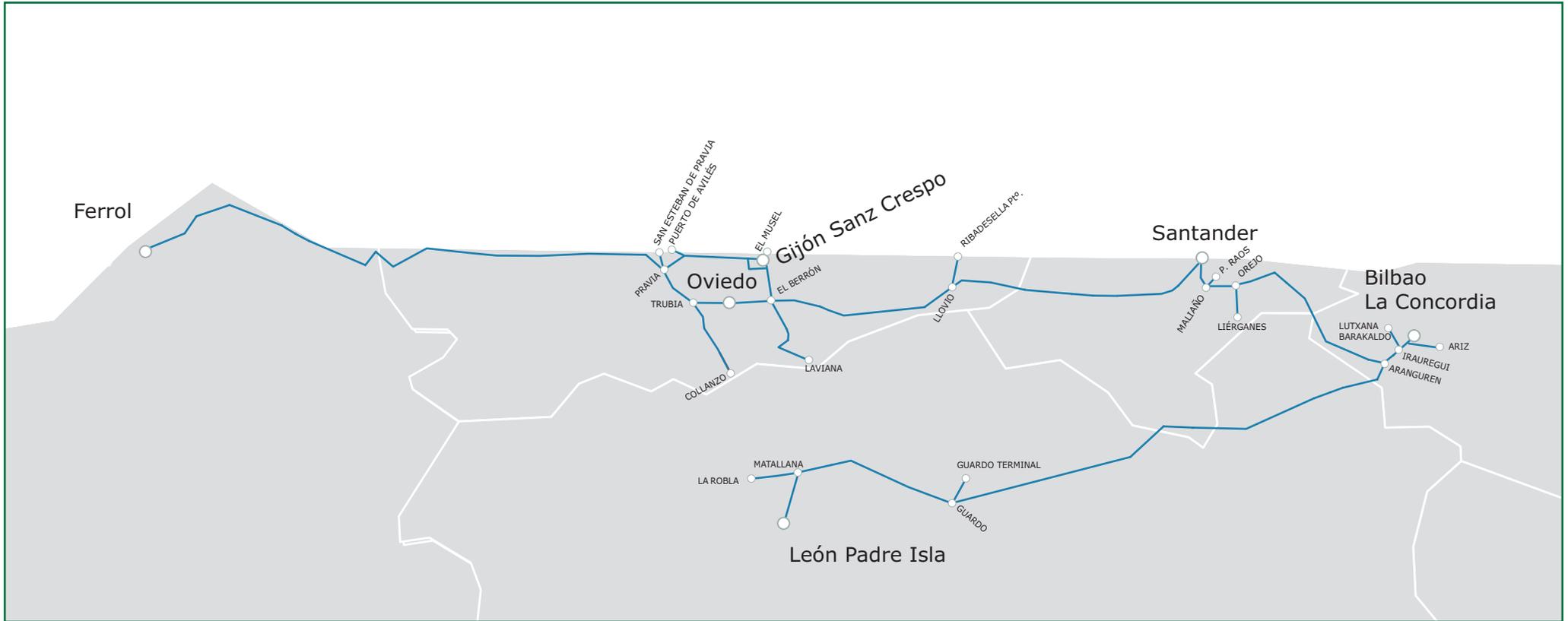


31 diciembre 2014

El área territorial operativa de las líneas de ancho métrico, se describen en el mapa 1.1

MAPA 1.1

ÁREA TERRITORIAL OPERATIVA DE LAS LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO



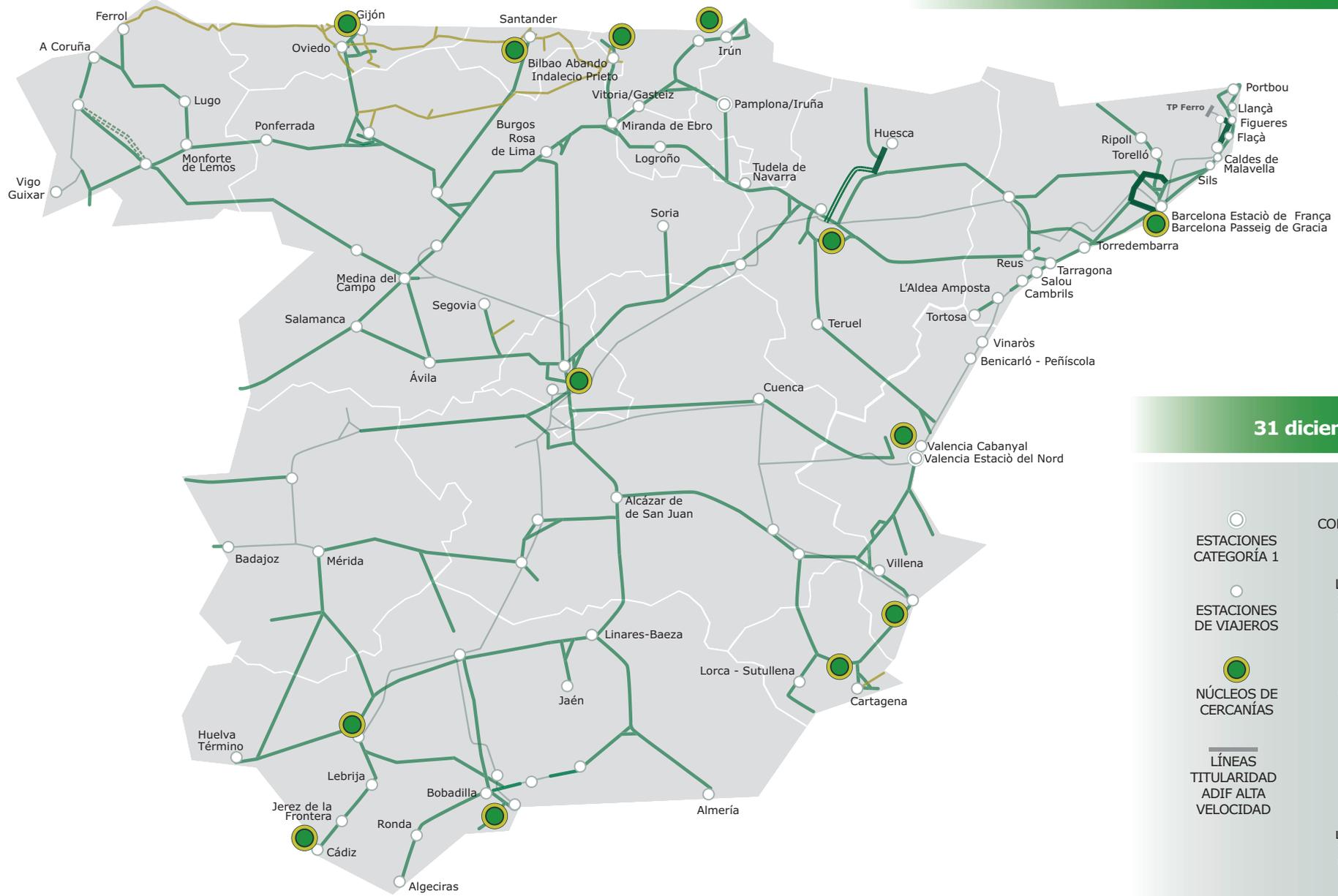
31 diciembre 2014

— LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
Excepto línea 116 Cotos-Cercedilla

● ESTACIONES PRINCIPALES DE VIAJEROS

● OTRAS ESTACIONES

MAPA 2 ESTACIONES PRINCIPALES DE VIAJEROS



31 diciembre 2014

	LÍNEAS CONVENCIONALES (1.668 mm)
	LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
	TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
	LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
	LÍNEAS TITULARIDAD ADIF ALTA VELOCIDAD
	LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)

ESTACIONES CATEGORÍA 1

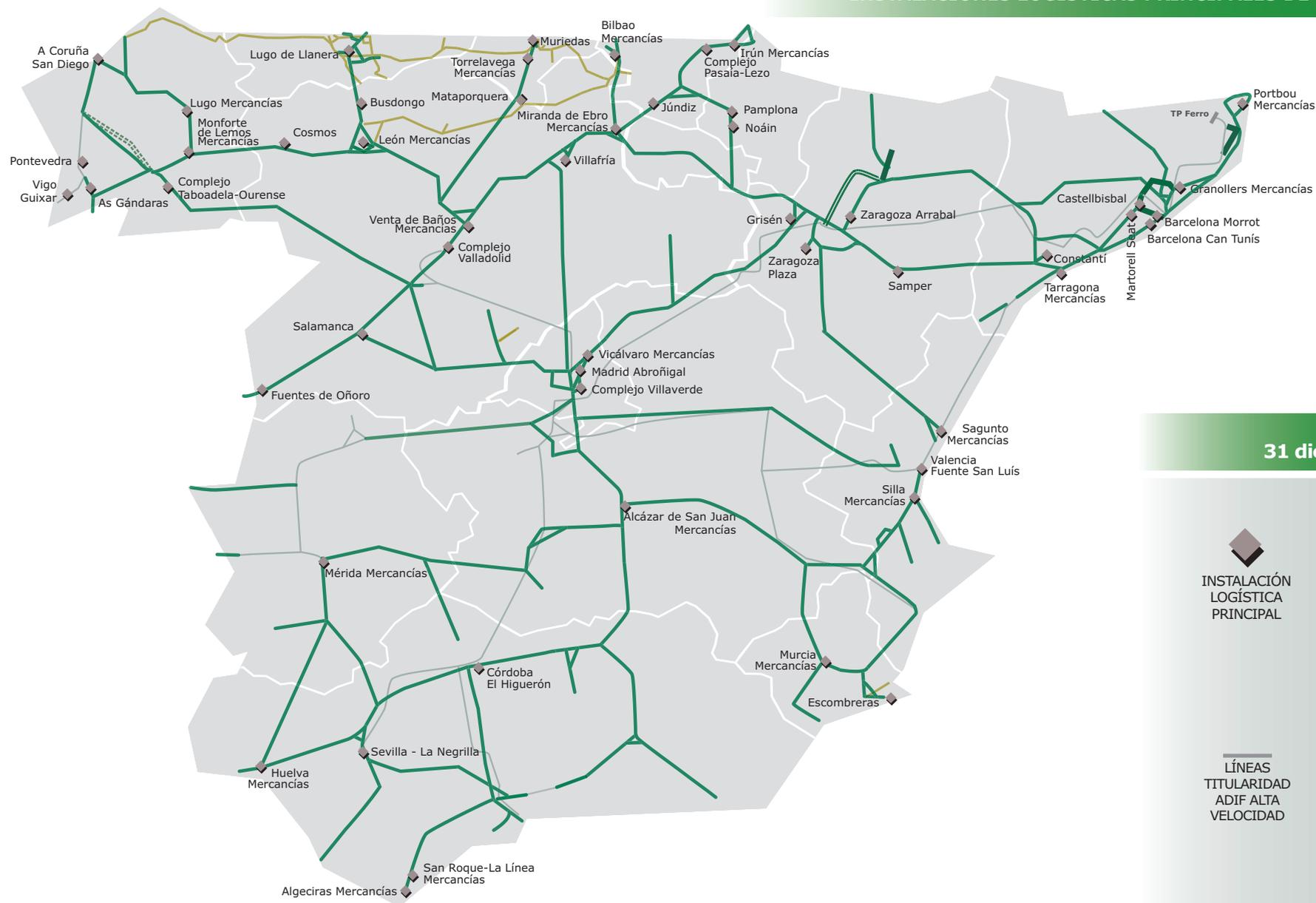
ESTACIONES DE VIAJEROS

NÚCLEOS DE CERCANÍAS

LÍNEAS TITULARIDAD ADIF ALTA VELOCIDAD

MAPA 3

INSTALACIONES LOGÍSTICAS PRINCIPALES DE MERCANCÍAS

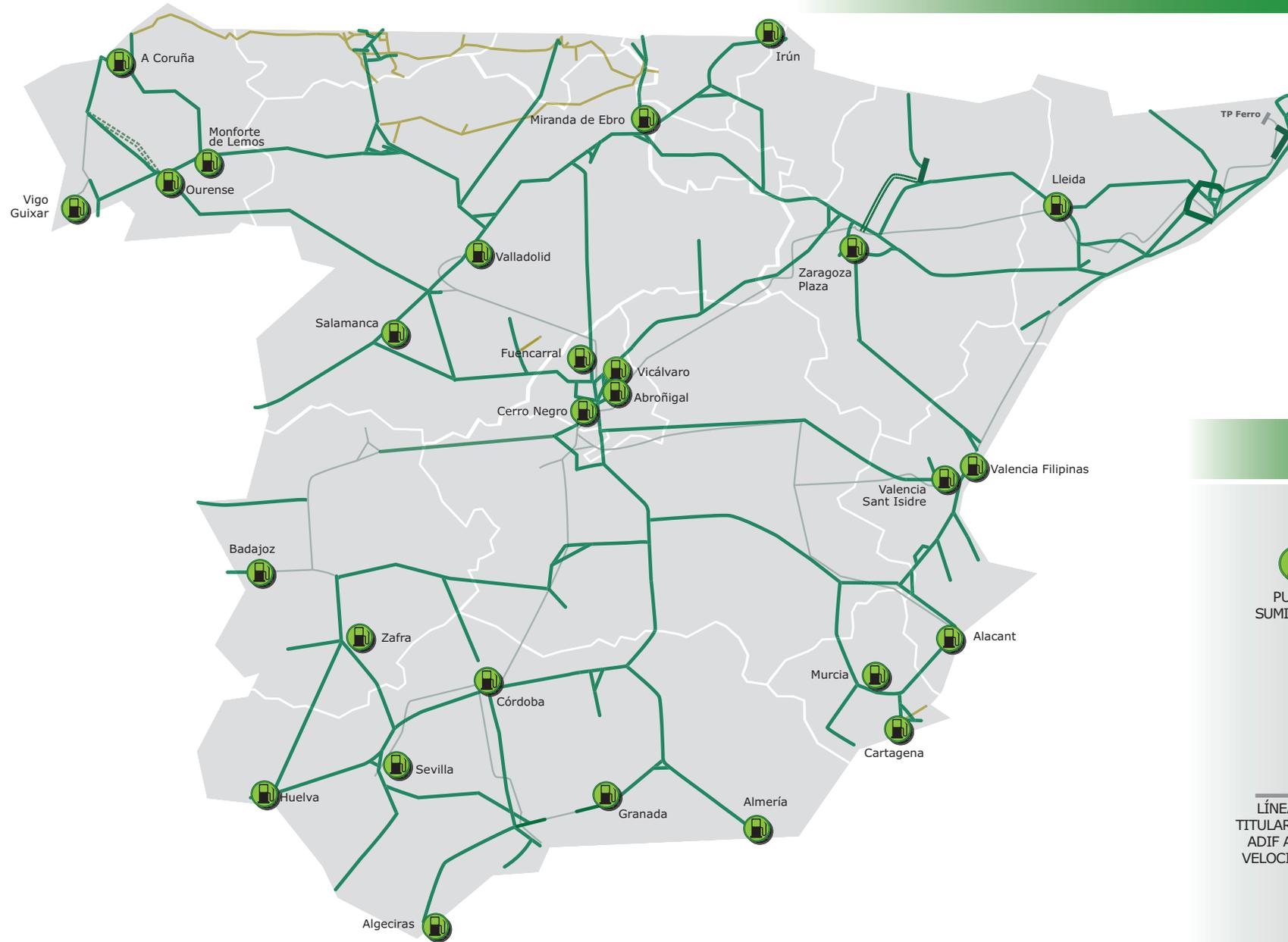


31 diciembre 2014

	INSTALACIÓN LOGÍSTICA PRINCIPAL
	LÍNEAS CONVENCIONALES (1.668 mm)
	LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
	TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
	LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
	LÍNEAS TITULARIDAD ADIF ALTA VELOCIDAD
	LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)



MAPA 4 PUNTOS FIJOS DE SUMINISTRO DE GASÓLEO



31 diciembre 2014


PUNTO
SUMINISTRO

LÍNEAS
CONVENCIONALES
(1.668 mm)


LÍNEAS ALTA
VELOCIDAD
(1.668 mm)

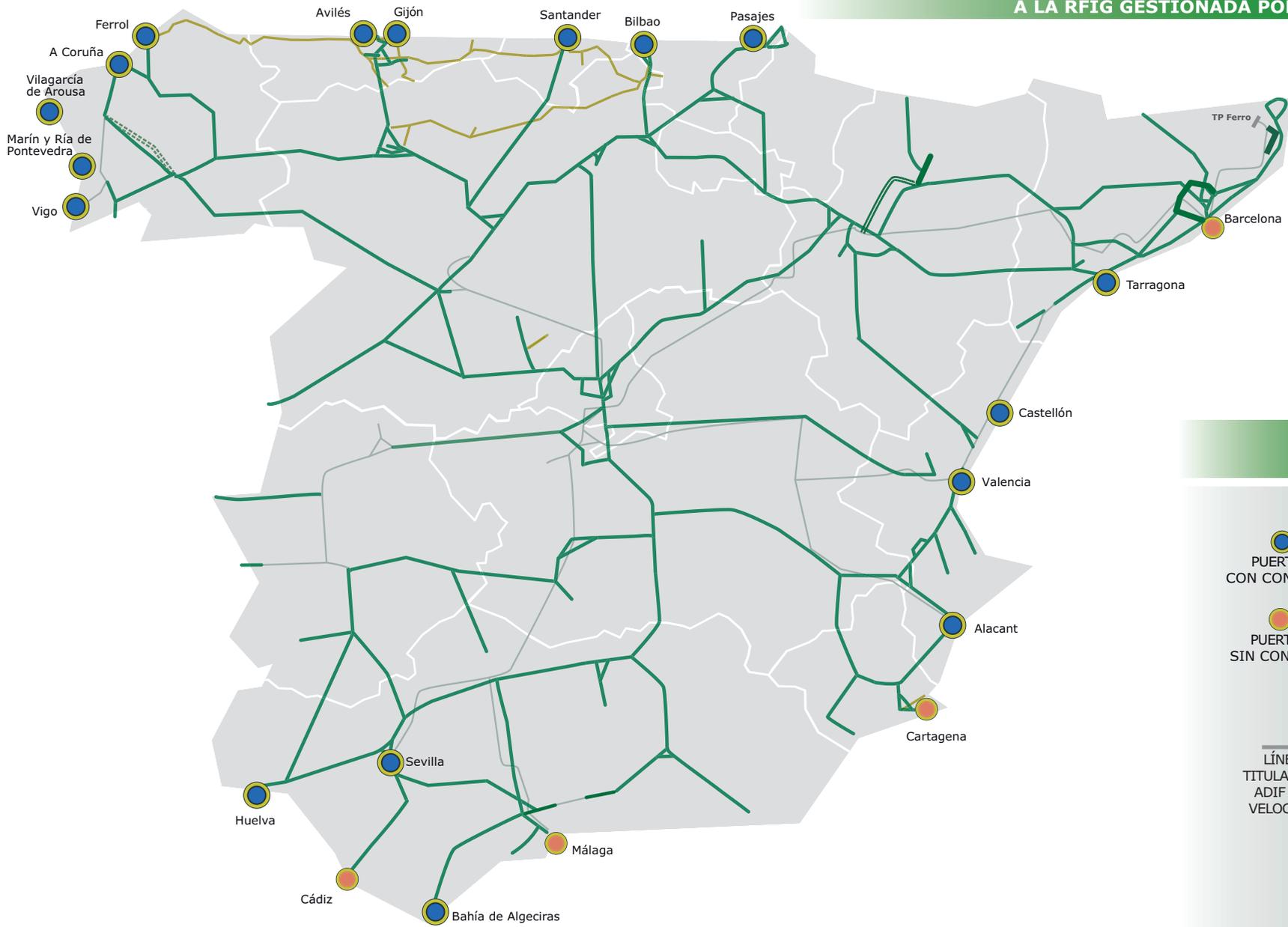
TERCER
CARRIL
(1.435 mm y
1.668 mm)

LÍNEAS
ANCHO
MÉTRICO

LÍNEAS
TITULARIDAD
ADIF ALTA
VELOCIDAD

LÍNEAS ALTA
VELOCIDAD
(1.435 mm)

MAPA 5 PUERTOS DE INTERÉS GENERAL CON CONEXIÓN A LA RFIG GESTIONADA POR ADIF



31 diciembre 2014

	PUERTO CON CONVENIO		LÍNEAS CONVENCIONALES (1.668 mm)
	PUERTO SIN CONVENIO		LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
	LÍNEAS TITULARIDAD ADIF ALTA VELOCIDAD		TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
			LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
			LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)

MAPA 6 DISTANCIAS KILOMÉTRICAS



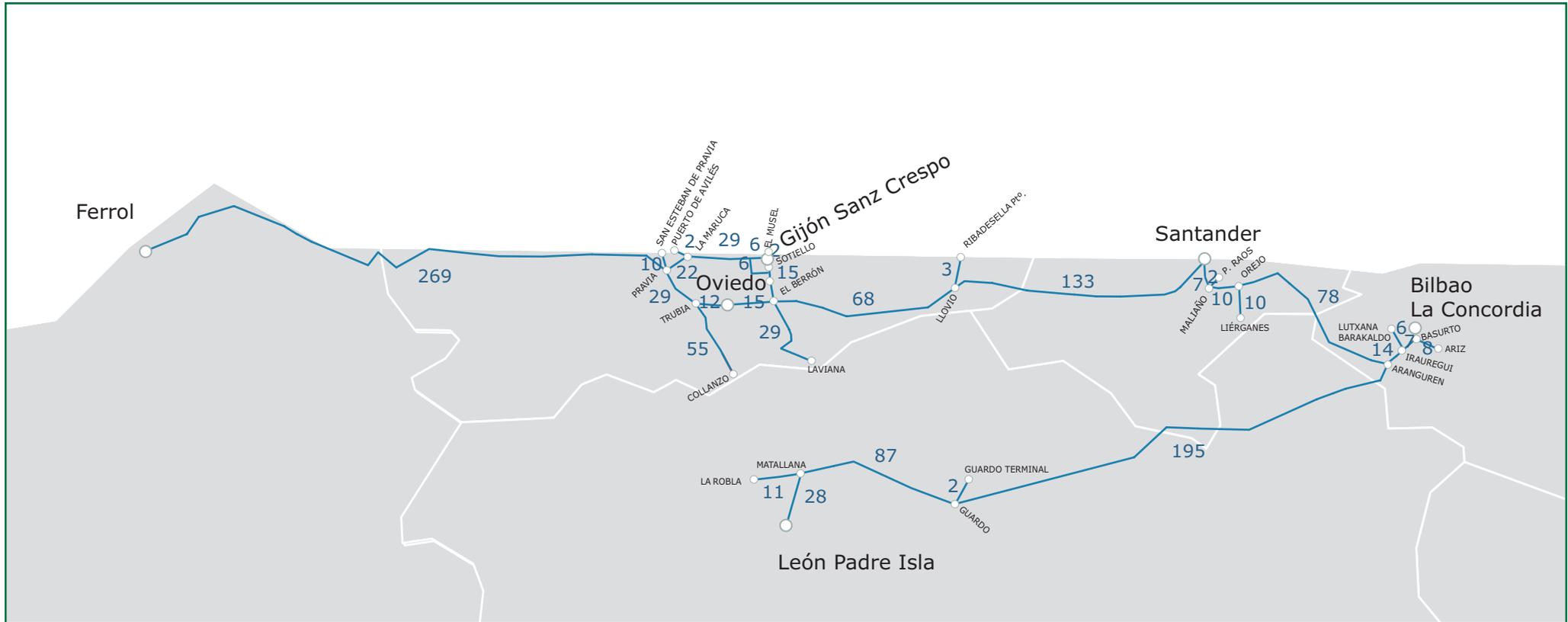
31 diciembre 2014

	ESTACIONES CATEGORÍA 1		LÍNEAS CONVENCIONALES (1.668 mm)
	CAMBIADOR		LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
	LÍNEAS TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD		TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
			LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
			LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)

Las distancias kilométricas en las líneas de ancho métrico se indican en el mapa 6.1

MAPA 6.1

DISTANCIAS KILOMÉTRICAS DE LAS LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO



31 diciembre 2014

— LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
Excepto línea 116 Cotos-Cercedilla

● ESTACIONES

MAPA 7

RAMPAS CARACTERÍSTICAS (milésimas)



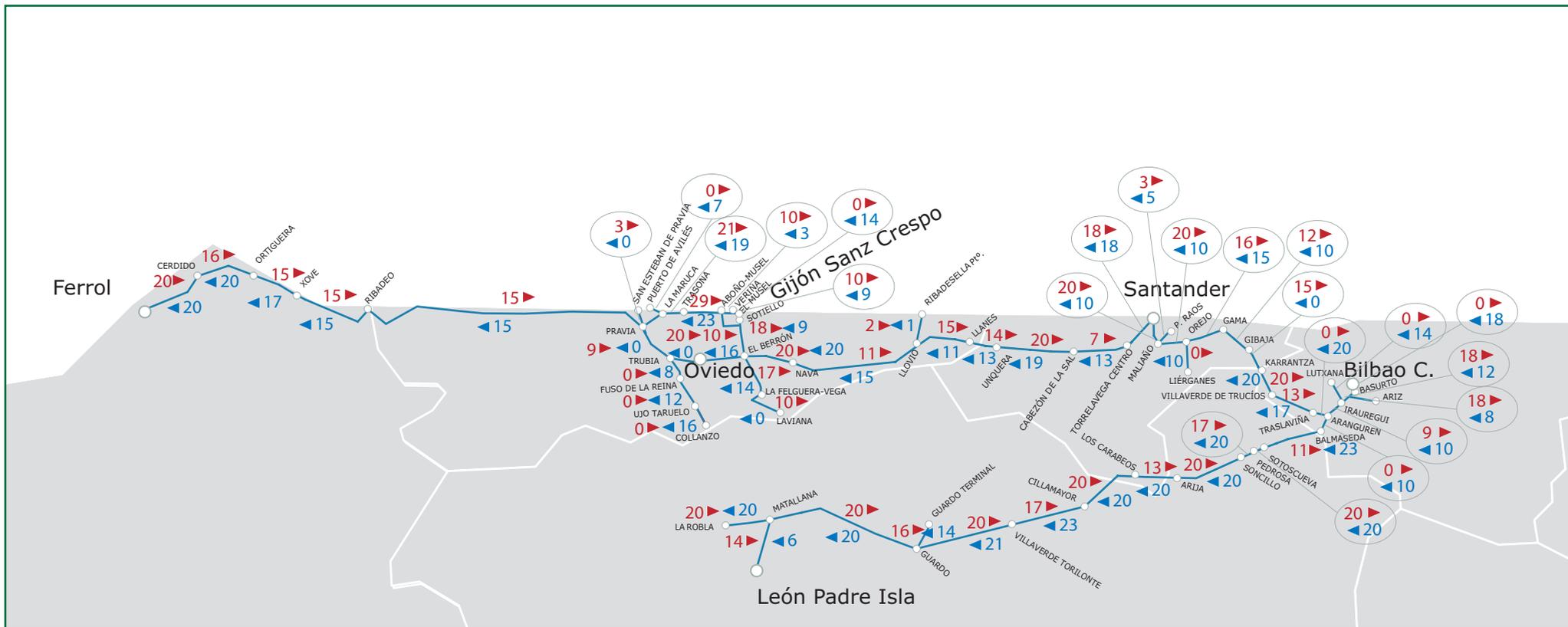
31 diciembre 2014

- LÍNEAS CONVENCIONALES (1.668 mm)
- LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
- TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
- LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
- LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)
- ESTACIONES CATEGORÍA 1
- SENTIDO PAR
- SENTIDO IMPAR
- LÍNEAS TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD

Las rampas características de las líneas de ancho métrico se indican en el mapa 7.1

MAPA 7.1

RAMPAS CARACTERÍSTICAS (milésimas) DE LAS LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO DE ANCHO MÉTRICO

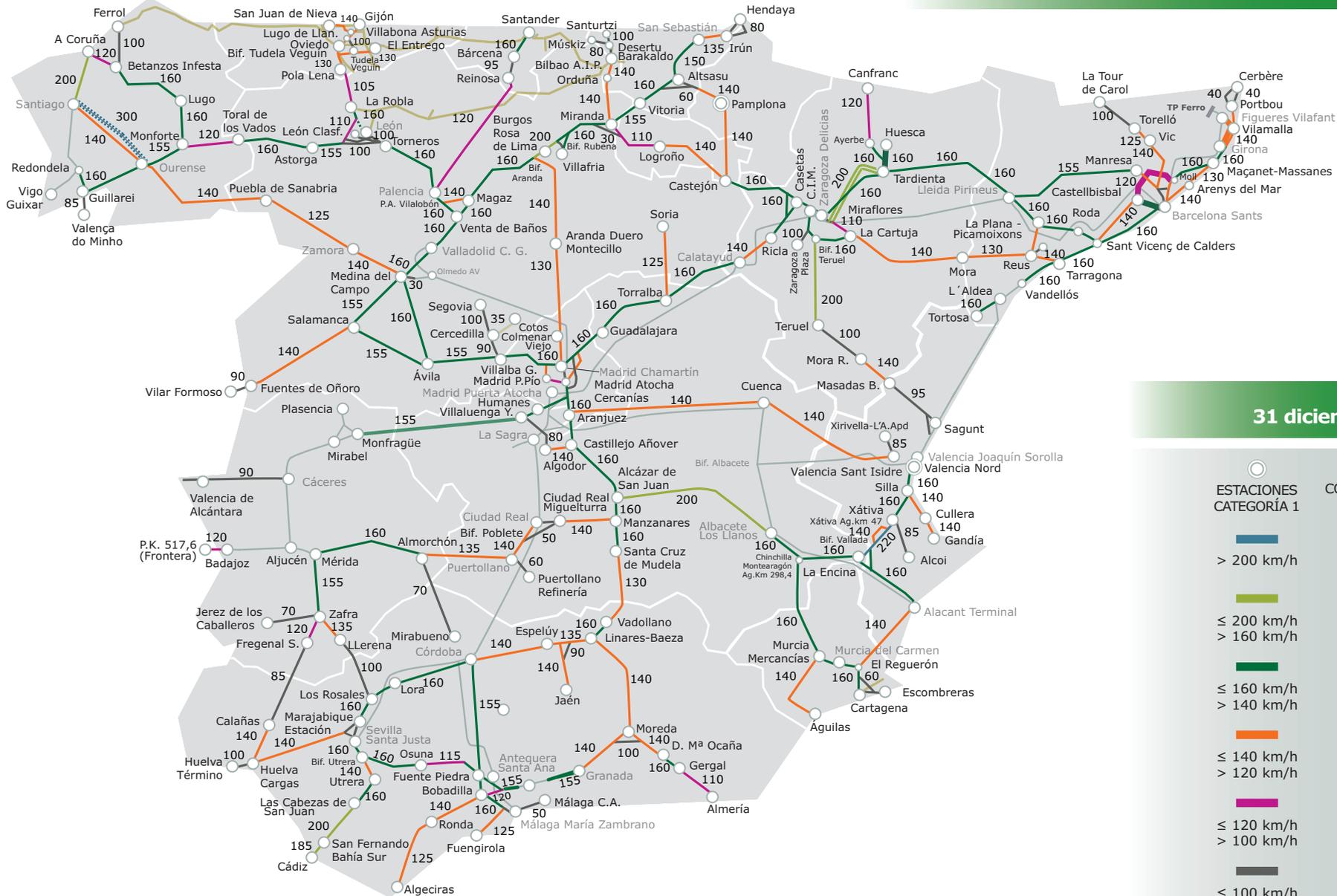


31 diciembre 2014

- LÍNEAS ANCHO MÉTRICO (Excepto línea 116 Cotos-Cercedilla)
- ESTACIONES
- ▲ SENTIDO IMPAR
- ▲ SENTIDO PAR



MAPA 8 VELOCIDADES MÁXIMAS



31 diciembre 2014

	ESTACIONES CATEGORÍA 1		LÍNEAS CONVENCIONALES (1.668 mm)
	> 200 km/h		LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
	≤ 200 km/h		TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
	> 160 km/h		LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
	≤ 160 km/h		LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)
	> 140 km/h		LÍNEAS TITULARIDAD ADIF ALTA VELOCIDAD
	≤ 140 km/h		
	> 120 km/h		
	≤ 120 km/h		
	> 100 km/h		
	≤ 100 km/h		
	> 100 km/h		
	≤ 100 km/h		

Las velocidades máximas en las líneas de ancho métrico se indican en el mapa 8.1

MAPA 8.1 VELOCIDADES MÁXIMAS DE LAS LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO



31 diciembre 2014

						ESTACIONES
100 km/h	80 km/h	70 km/h	60 km/h	50 km/h	< 50 km/h	LÍNEAS ANCHO MÉTRICO Excepto línea 116 Cotos-Cercedilla

MAPA 9

TIPOLOGÍA DE LA ELECTRIFICACIÓN VÍAS ELECTRIFICADAS



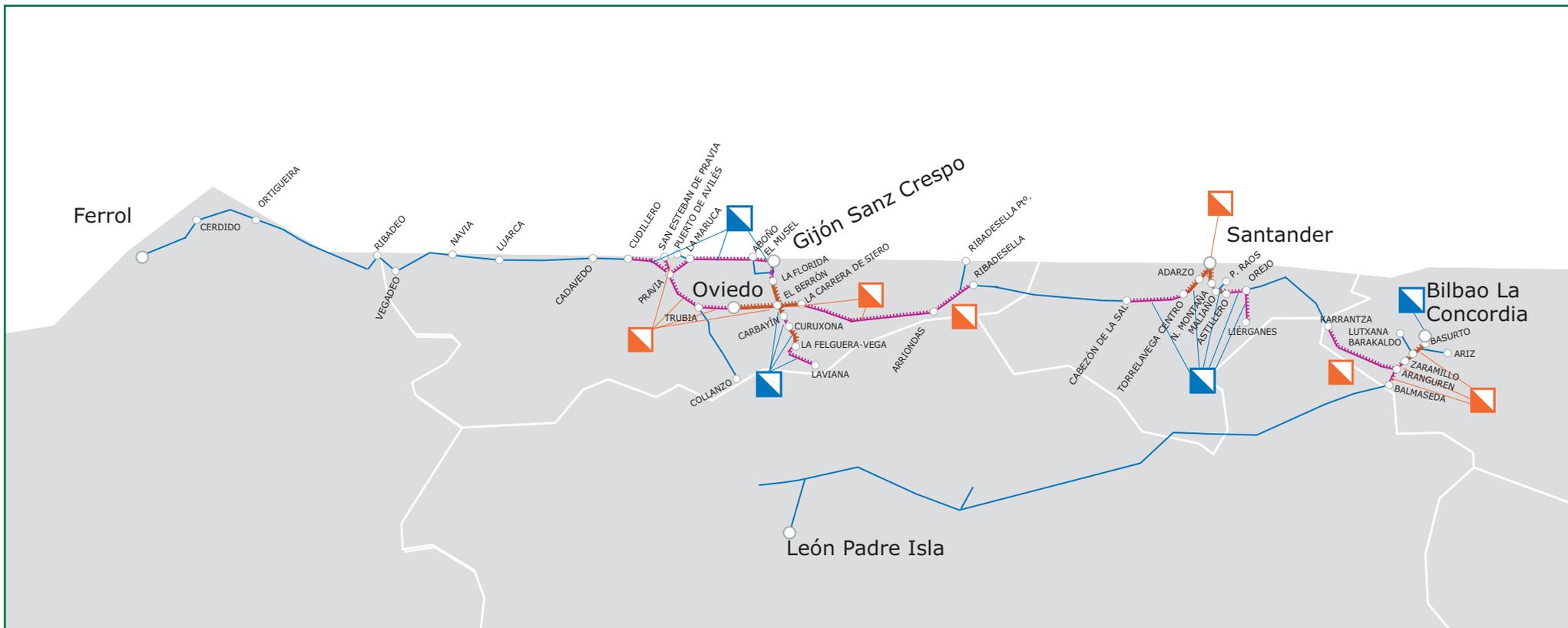
31 diciembre 2014

VÍA ELECTRIFICADA	VÍA NO ELECTRIFICADA
DOBLE A 25 KV 50 HZ	DOBLE
DOBLE A 3 KV	ÚNICA
ÚNICA A 25 KV 50 HZ	CATENARIA
ÚNICA A 3 KV	COMPENSADA
ÚNICA A 1,5 KV	NO COMPENSADA
LÍNEAS TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD	ALTA VELOCIDAD
	LÍNEA ANCHO MÉTRICO

La tipología de la electrificación en las líneas de ancho métrico se indican en el mapa 9.1

MAPA 9.1

TIPOLOGÍA DE LA ELECTRIFICACIÓN - VÍAS ELECTRIFICADAS DE LAS LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO



31 diciembre 2014

LÍNEAS ANCHO MÉTRICO	CATENARIA	VÍA NO ELECTRIFICADA	VÍA ELECTRIFICADA
—	COMPENSADA	—	DOBLE A 1.5 KV
Excepto línea 116 Cotos-Cercedilla	NO COMPENSADA	ÚNICA	ÚNICA A 1.5 KV

MAPA 10

LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES DE VIAJEROS



31 diciembre 2014

	ESTACIONES CATEGORÍA 1		LÍNEAS CONVENCIONALES (1.668 mm)
	200 m < 300 m		LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
	≥ 300 m < 400 m		TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
	≥ 400 m		LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
	LONGITUD METROS		LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)
	LÍNEAS TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD		

La longitud máxima de los trenes de viajeros en las líneas de ancho métrico se indican en el mapa 10.1

MAPA 10.1

LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES DE VIAJEROS DE LAS LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO



31 diciembre 2014

- LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
Excepto línea 116 Cotos-Cercedilla
- ESTACIONES
 - Long. metros
 - BÁSICA
 - ESPECIAL

MAPA 11

LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES DE MERCANCÍAS



31 diciembre 2014

<p>INSTALACIÓN LOGÍSTICA PRINCIPAL</p>	<p>LÍNEAS CONVENCIONALES (1.668 mm)</p>
<p>Long. metros</p>	<p>LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)</p>
<p>BÁSICA</p>	<p>TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)</p>
<p>ESPECIAL</p>	<p>LÍNEAS ANCHO MÉTRICO</p>
<p>LÍNEAS TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD</p>	<p>LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)</p>

La longitud máxima de los trenes de mercancías en las líneas de ancho métrico se indican en el mapa 11.1

MAPA 11.1

LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES DE MERCANCÍAS DE LAS LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO



31 diciembre 2014

— LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
 Excepto línea 116 Cotos-Cercedilla

● ESTACIONES

Long. metros
BÁSICA ESPECIAL

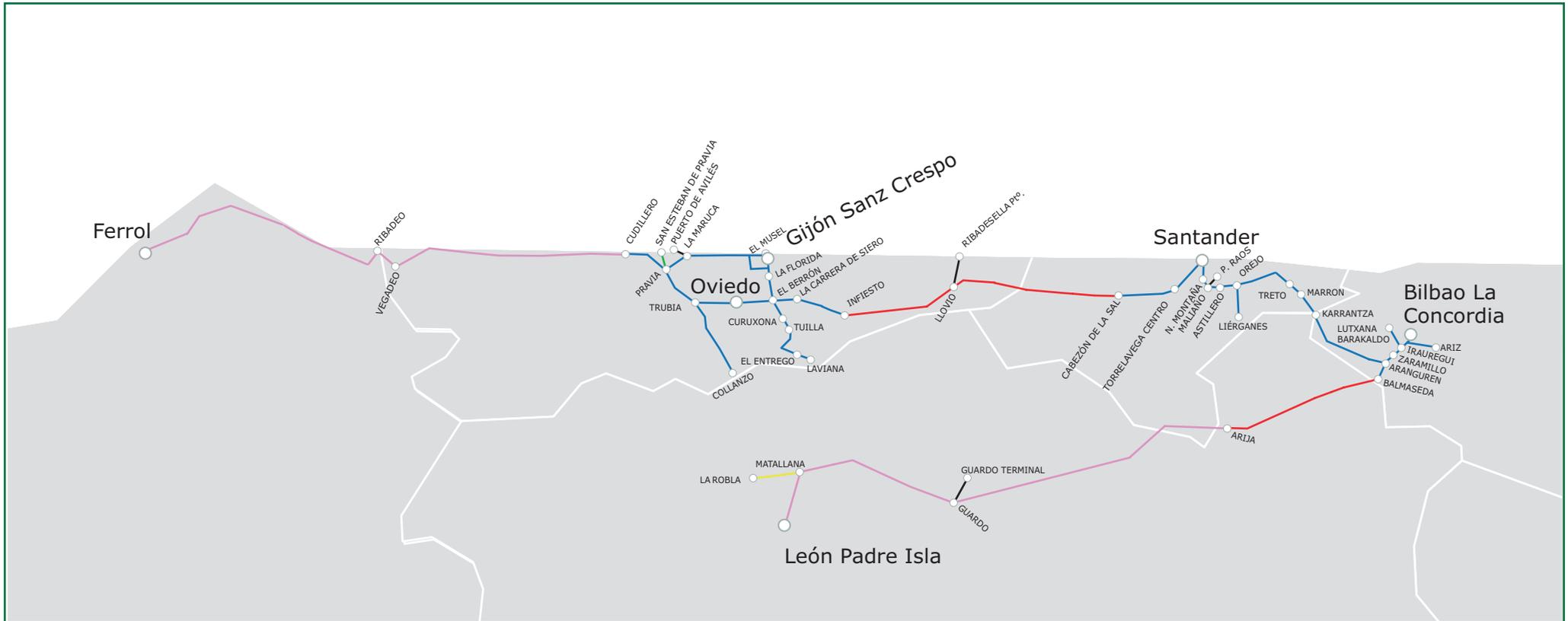
MAPA 12 BLOQUEOS



Los bloqueos en las líneas de ancho métrico se indican en el mapa 12.1

MAPA 12.1

BLOQUEOS DE LAS LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO



31 diciembre 2014

ESTACIONES

— B.T. Bloqueo telefónico:Radio
 — B.T. Bloqueo telefónico
 — B.E.M. Bloqueo eléctrico manual

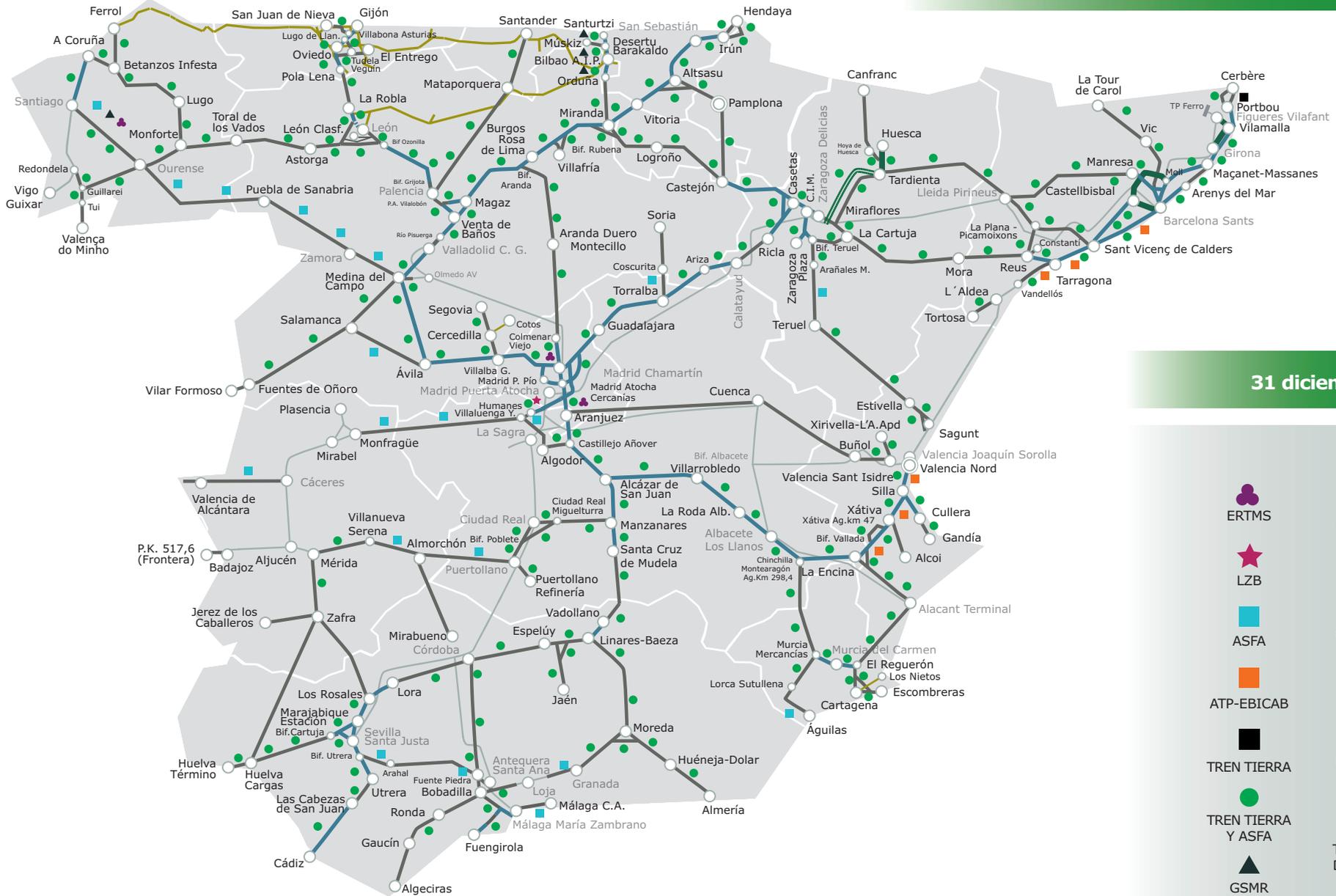
— B.A.U/B.A.D/B.A.B (Bloqueo automático + CTC)
 — B.A.U (Bloqueo automático)

LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
 Excepto línea 116 Cotos-Cercedilla

— Otros procedimientos (regulado por consigna)



MAPA 13 SISTEMAS DE SEGURIDAD



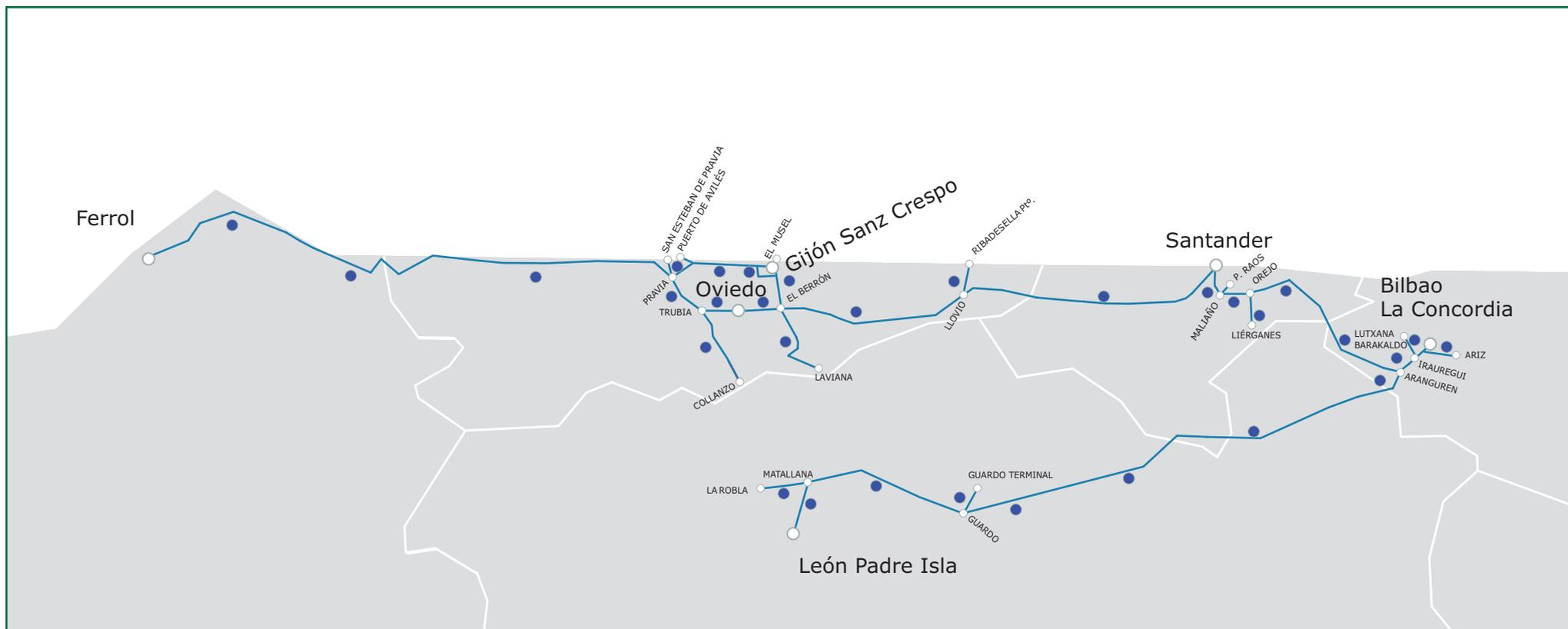
31 diciembre 2014

	ERTMS		VÍA DOBLE
	LZB		VÍA ÚNICA
	ASFA		LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
	ATP-EBICAB		TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
	TREN TIERRA		LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
	TREN TIERRA Y ASFA		LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)
	GSMR		LÍNEAS TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD

Los Sistemas de Seguridad en las líneas de ancho métrico se indican en el mapa 13.1

MAPA 13.1

SISTEMAS DE SEGURIDAD DE LAS LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO



31 diciembre 2014

- LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
Excepto línea 116 Cotos-Cercedilla
- ESTACIONES
- ASFA (analógico)

MAPA 14

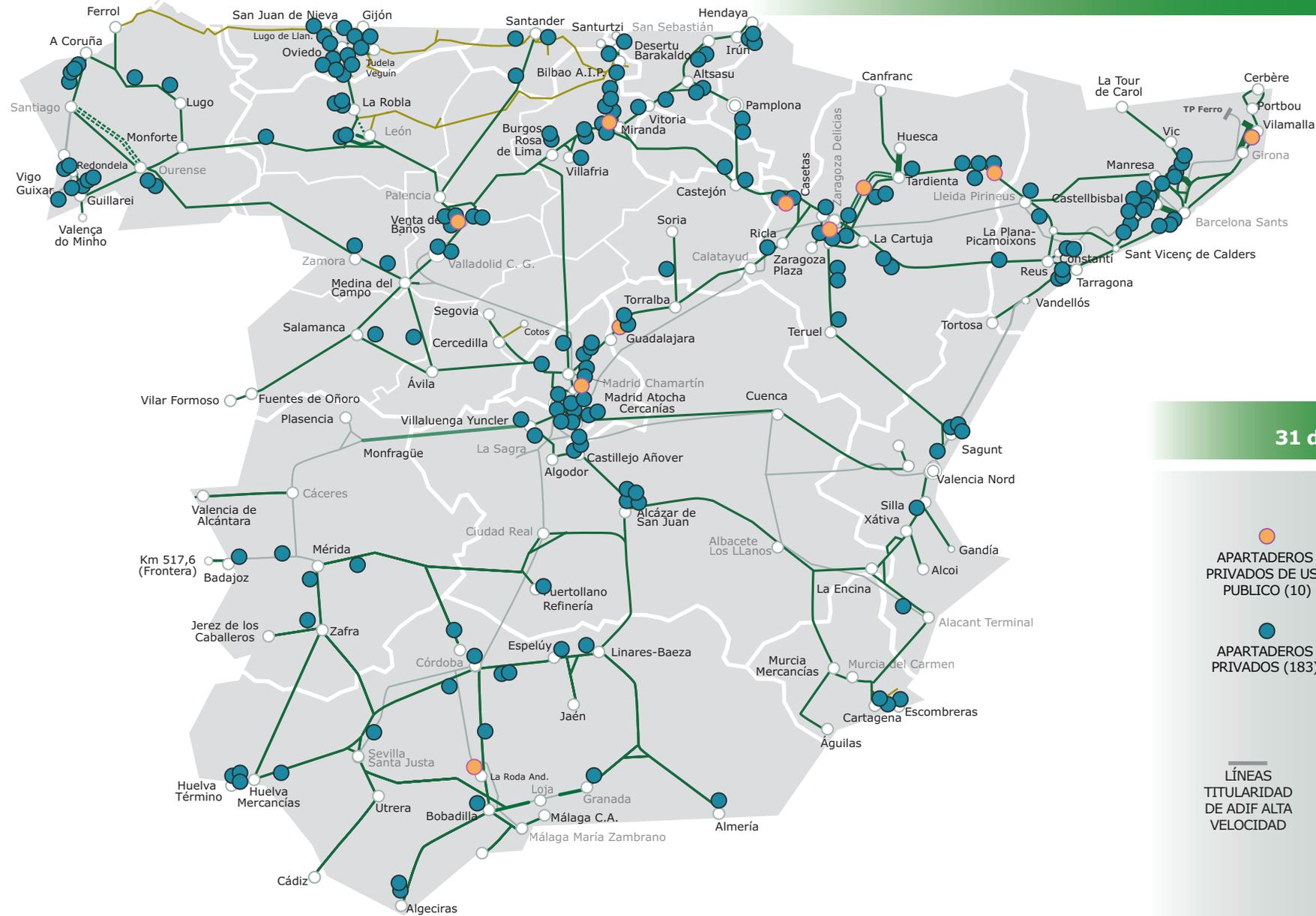
ANCHO DE VÍA Y CAMBIADORES



31 diciembre 2014

- ESTACIONES CATEGORÍA 1
- CAMBIADOR DE ANCHO TIPO TALGO
- CAMBIADOR DE ANCHO TIPO CAF
- CAMBIADOR DE EJES TIPO TRANSFESA (MERCANCÍAS)
- CAMBIADOR
- LÍNEAS CONVENCIONALES (1.668 mm)
- LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
- TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
- LÍNEAS ANCHO MÉTRICO
- LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)
- LÍNEAS TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD

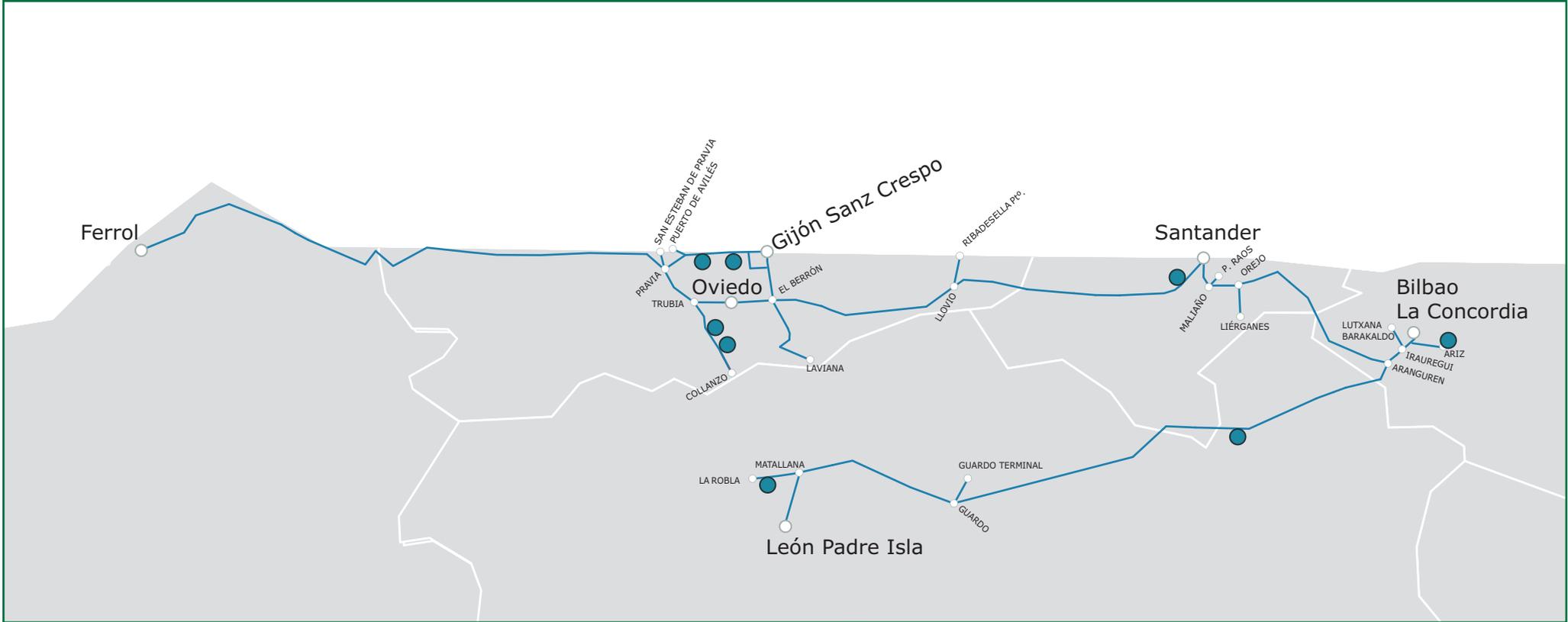
MAPA 15 INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE TITULARIDAD PRIVADA APARTADEROS



Los Apartaderos en líneas de ancho métrico se indican en el mapa 15.1
La relación nominal de los apartaderos figura en el anexo I

MAPA 15.1

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE TITULARIDAD PRIVADA APARTADEROS DE LAS LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO

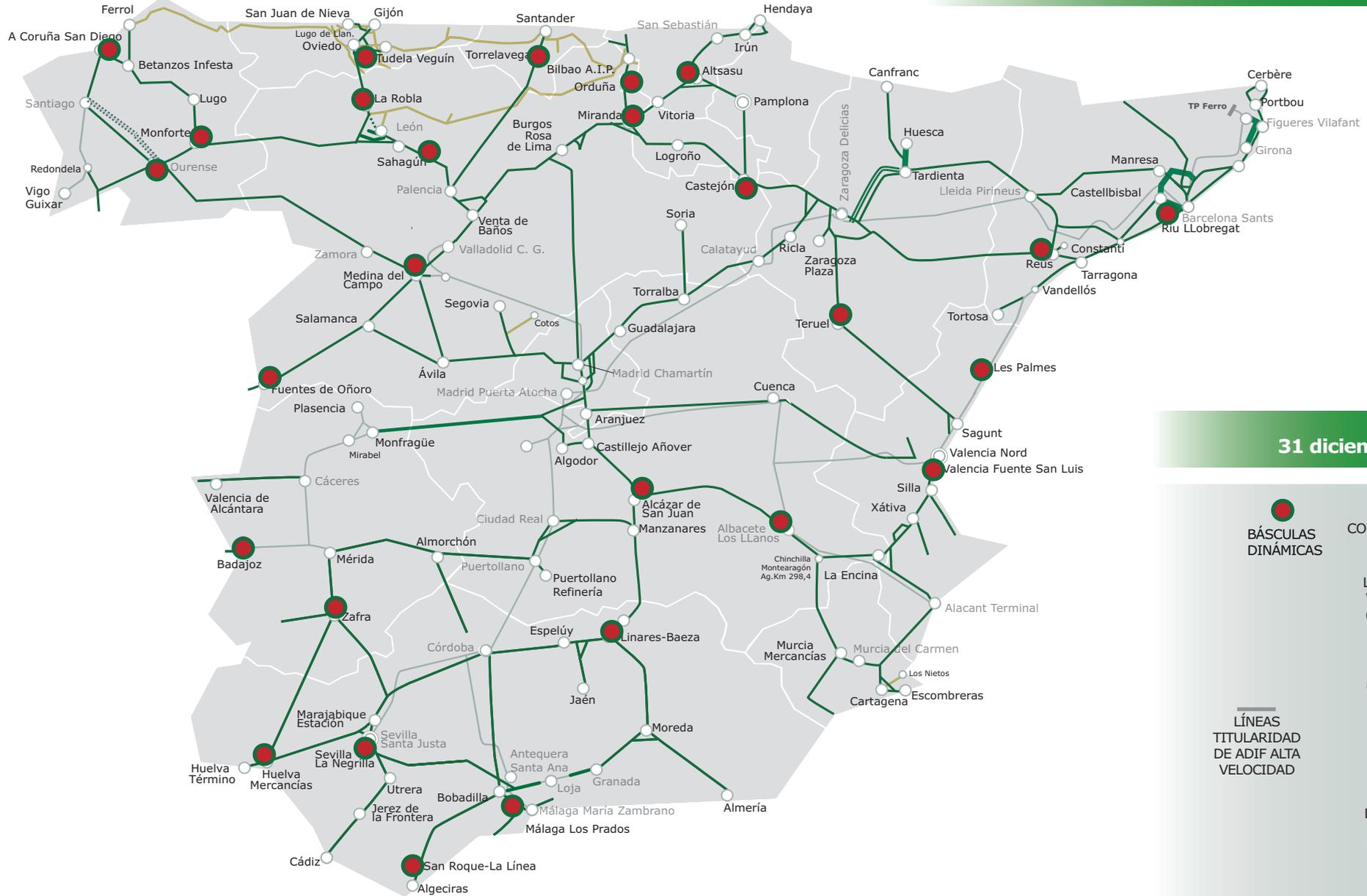


31 diciembre 2014

<p>— LÍNEAS ANCHO MÉTRICO</p> <p>Excepto línea 116 Cotos-Cercedilla</p>	<p>● APARTADEROS PRIVADOS (8)</p>
---	-----------------------------------

MAPA 16

BÁSCULAS DINÁMICAS



31 diciembre 2014





Mapas



Anexos



Declaración
sobre la Red
2015

Anexos



Declaración
sobre la Red
2015

ANEXO A HORARIO DE SERVICIO 2014/2015 Y 2015/2016

Actualizado en www.adif.es

- El domingo 14 de diciembre de 2014 comenzó el Horario de Servicio del año 2015, el cual finaliza el sábado 12 de diciembre de 2015.
- El domingo 13 de diciembre de 2015 comienza un nuevo Horario de Servicio, el cual finalizará el sábado 10 de diciembre de 2016.
- El Horario de Servicio marca los plazos efectivos que se deben cumplir durante los procedimientos de Adjudicación de Capacidad conforme la LSF y Orden FOM 897/2005, descritos en el Capítulo 4 de la presente DR.

2015					
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
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	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
L M 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
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	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

2016					
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
1 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
L M 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
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Principales Hitos

Horario de Servicio 2015/2016	Calendario Ajuste Concertado		Ajustes Mensuales	
	2015	2016	2015	2016
13-dic-15 Inicio Horario de Servicio 2015/16	14-jun-15 Ajuste concertado	12-jun-16	01-feb-15	07-feb-16
13-abr-15 Solicitudes Internacionales	16-feb-15 Solicitudes	15-feb-16	01-mar-15	06-mar-16
15-jun-15 Solicitudes Nacionales	16-mar-15 Asignación provisional de capacidad	14-mar-16	05-abr-15	03-abr-16
14-sep-15 Asignación provisional de capacidad	13-abr-15 Asignación definitiva de capacidad	11-abr-16	03-may-15	01-may-16
13-oct-15 Asignación definitiva de capacidad	11-may-15 Comunicación del anuncio de trenes	9-may-16	02-ago-15	07-ago-16
30-oct-15 Comunicación del anuncio de trenes			06-sep-15	04-sep-16
			04-oct-15	02-oct-16
			01-nov-15	06-nov-16

Nota: Se podrán designar otras fechas para Ajustes Concertados cuando entren en funcionamiento nuevas infraestructuras. Se comunicarán dichas fechas con la oportuna antelación.





ANEXO B CATÁLOGOS DE SURCOS INTERNACIONALES DE MERCANCIAS 2015/2016

SURCOS DEL CORREDOR: HENDAYA-IRÚN-MADRID - ALGECIRAS / FUENTES DE OÑORO-VILAR FORMOSO (CORREDOR 4)

Nº de Surco	Vilar Formoso	Medina del Campo	Madrid	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40206/7	02h40	07h53	12h25	Lisboa	1040 tn 480 m Loc 333
Nº de Surco	Conexiones	Madrid	Medina del Campo	Vilar Formoso	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40022/3	Lisboa	16h13	22h34	02h12	1040 tn 480 m Loc 333
Nº de Surco	Vilar Formoso	Medina del Campo	Hendaya	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
43963/2	20h59	00h01	07h10	Lisboa, Leixoes y Forbach	1200 tn 450m Loc 253 y 335
Nº de Surco	Conexiones	Hendaya	Medina del Campo	Vilar Formoso	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49814/5	Lisboa, Leixoes y Forbach	21h55	04h48	08h21	1000 tn 450m Loc 253 y 335
Nº de Surco	Madrid	Altsasu	Irún	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
43167/6	23h21	07h03	08h54	Forbach	1080 tn 450m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Irún	Altsasu	Madrid	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40908/9	Forbach	12h45	14h34	23h40	1080 tn 450m Loc 253
Nº de Surco	Algeciras	Madrid	Irún	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40197/6	19h05	14h12	00h14	Dourges	1080 tn 450m Loc 253 y 335
Nº de Surco	Conexiones	Irún	Madrid	Algeciras	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40194/5	Dourges	03h50	15h27	08h40	1080 tn 450m Loc 253 y 335
Nº de Surco	Madrid	Valladolid	Hendaya	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
43161	07h14	10h55	17h54	Forbach	1080 tn 450m Loc 253 y 289

Nº de Surco	Conexiones	Hendaya	Valladolid	Madrid	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
43612/3	Forbach	00h50	06h26	10h31	1080 tn 450m Loc 253
Nº de Surco	Villafría	Miranda de Ebro	Hendaya	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40661	14h13	15h22	18h32	Valenton	1240 tn 450m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Hendaya	Miranda de Ebro	Villafría	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
43668	Valenton	07h43	11h14	12h27	1080 tn 450m Loc 253
Nº de Surco	Grisén	Altsasu	Hendaya	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
43831	17h20	20h42	22h41	Forbach	1080 tn 450m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Hendaya	Altsasu	Zuera	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40950/1	Forbach	11h33	13h25	18h20	1080 tn 450m Loc 253
Nº de Surco	Bilbao	Altsasu	Hendaya	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
43663/2	13h37	17h03	18h57	Le Bourget	1240 tn 450m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Hendaya	Altsasu	Bilbao	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
43610	Le Bourget	16h25	18h28	01h17	1240 tn 450m Loc 253
Nº de Surco	Noain	-	-	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
43535	20h30	-	23h15	Forbach	1080 tn 450m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Irún	-	Noain	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40530	Forbach	16h30	-	19h37	1080 tn 450m Loc 253

SURCOS DEL CORREDOR: BADAJOZ –MÉRIDA (CORREDOR 4)

Nº de Surco	Badajoz	-	Mérida	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40359	10h00	-	10h48	Sines	1260 tn 400 m Loc 333
Nº de Surco	Conexiones	Mérida	-	Badajoz	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40356	Sines	6h48	-	8h10	1260 tn 400 m Loc 333

SURCOS DEL CORREDOR: CERBERE-PORTBOU-BARCELONA-ALGECIRAS-ALMERÍA / MADRID (CORREDOR 6)

Nº de Surco	Granollers	Gerona	Portbou	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49115	21h40	22h38	23h54	Lyon y Somain	960 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Portbou	Gerona	Granollers	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49890/1	Lyon y Somain	03h00	04h22	05h45	960 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Martorell	Gerona	Portbou	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49585/4	17h29	19h23	20h25	Lyon y Forbach	1050 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Portbou	Figueras	Castellbisbal	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49987/6	Lyon y Forbach	10h00	10h28	12h57	1200 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Algeciras	Madrid	Cerbère	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49153/2 (1)	19h05	14h12	03h47	Lyon y Modane	960 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Cerbère	Madrid	Algeciras	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49513/2 (2)	Lyon y Modane	22h55	15h27	08h40	1080 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Almería	Madrid	Cerbère	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49459 (3)	19h35	14h10	03h47	Lyon y Modane	750 tn 430m Loc 335
Nº de Surco	Conexiones	Cerbère	Madrid	Almería	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49544 (4)	Lyon y Modane	22h55	15h27	10h35	960 tn 430m Loc 335
Nº de Surco	Murcia	Silla	Cerbère	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49493/2	06h33	13h57	23h15	Lyon, Forbach	960 tn 450m Loc 253/335
Nº de Surco	Conexiones	Cerbère	Silla	Murcia	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49447/6	Lyon, Forbach	04h15	14h01	19h09	960 tn 450m Loc 253

(1) Surco compartido entre Algeciras y Madrid con el 40197/6

(2) Surco compartido entre Madrid y Algeciras con el 40194/5

(3) Surco compartido entre Linares-Baeza y Madrid con el 49153/2

(4) Surco compartido entre Madrid y Linares-Baeza con el 49513/2

SURCOS DEL CORREDOR: FIGUERES V.-BARCELONA (CORREDOR 6)

Nº de Surco	Barcelona	Figueras V.	Lím. Adif-TP Ferro	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49107	11h00	14h38	14h43	Lyon, Modane, Forbach, Somain	1500 tn 500m Loc 252 (doble tracción)
49187	15h30	18h43	18h49	Lyon, Modane, Forbach, Somain	1500 tn 500m Loc 252 (doble tracción)
Nº de Surco	Conexiones	Lím. Adif-TP Ferro	Figueras V.	Barcelona	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49185	Lyon, Modane, Forbach, Somain	09h05	09h12	12h08	1500 tn 500m Loc 252 (doble tracción)
49155	Lyon, Modane, Forbach, Somain	11h15	11h50	15h18	1500 tn 500m Loc 252 (doble tracción)





ANEXO C

MODELOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

Modelo de Solicitud de Capacidad Nacional

Se encuentra disponible en www.adif.es



Candidato o Representante: _____ Domicilio (a efectos de notificaciones): _____ Registro Especial Ferrovario: _____	Fecha de Petición: _____ Fecha de Aceptación: _____
N.º de Ficha: _____	
Fecha de Asignación: _____ Capacidad Asignada: _____	

Origen: _____ Destino: _____
 Corredor: _____ Ruta: _____
 Días de Circulación: _____
 Periodo de Circulación: _____ del _____ al _____
 Denom. Comercial: _____ Longitud: _____
 Horario Solicitado (S/L/P): _____ a las _____ Estación: _____
 Materias Peligrosas: _____ Prescrip. Especiales: _____
 Observaciones: _____

CAMBIOS DE TRACCIÓN

Hasta	Tipo	Peso	Locomotora	Número
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____

Observaciones: _____

PARADAS

Estación	Minutos	Tipo	Descripción
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Observaciones: _____

Modelo de Solicitud de Capacidad Internacional

Se encuentra disponible en http://www.rne.eu/tl_files/RNE_Upload/Timetabling/Path_Request%20Form.doc
el resto de los modelos de solicitud de capacidad internacional



INTERNATIONAL STUDY / PATH REQUEST FORM											
Leading Applicant		Nb									
		Freight traffic									
		Passenger traffic									
Timetable period		Meeting name, date, place									
Date : (Last PF version date)											
Path Study		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left;">Type of file</th> </tr> <tr> <td style="width: 70%;">New request</td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td>Change in course of the timetable construction</td> <td></td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Type of file		New request		Change in course of the timetable construction			
Type of file											
New request											
Change in course of the timetable construction											
Path order											
Path offer											
Detailed name of Appendices											
Dossier Name											
PCS Version Nb		PCS Status									
Train route											
Comments											

- 1) Please give a reference number.
- 2) Please attach the relevant documentation to the front page.

For details on completing this form please check the "Customer Handbook for processes for international timetabling"
<http://www.rne.eu/timetabling-documents.html>

RNE 2013



ANEXO D **SERVICIOS AUXILIARES**

Oferta de Servicios

La oferta de Servicios Auxiliares es meramente enunciativa y no limitativa por lo que las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos podrán solicitar de Adif el estudio y valoración económica de las necesidades que pudieran tener y que no estuvieran expresamente contempladas en dicho documento.

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:

Descripción de los Servicios Auxiliares

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 Adif
SX- 5	Almacenaje de unidades de transporte intermodal
SX- 6	Planificación de acarreos 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 Auxiliares 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 Auxiliares, otras prestaciones que, sin estar expresamente relacionadas, pudieran convenirse entre las partes.



SX-1 FACTURACIÓN COMERCIAL	
DESCRIPCIÓN	<p>Este servicio consiste en cumplimentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La documentación necesaria para la facturación comercial de vagones y UTI's (Carta de Porte). • La documentación necesaria para la facturación de los servicios de almacenaje, movimientos de grúa y acarreos ligados a la Carta de Porte.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> • Cumplimentación de la documentación comercial necesaria para la facturación. • Tramitación y envío de la documentación (vía fax, correo, etc.) al centro que indique la Empresa Ferroviaria. • Introducción de datos en el sistema informático de la información de facturación.
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"> • Se considerará remesa de vagones al pesaje de varios vagones, que formando una composición realizan una única maniobra de posicionamiento. • Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera. • Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.

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"> • El importe de la arena consumida se facturará a coste. • Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera. • Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.

SX-4 TRANSBORDO DE CARGA COMPLETA EN LAS INSTALACIONES DE ADIF	
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.

SX-5 ALMACENAJE DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL	
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"> • Control de entrada y salida de la UTI en la Instalación. • Planificación y ejecución de la carga/descarga de la UTI sobre camión, zona de almacenaje, etc. • Información de las UTI's almacenadas y sus movimientos de entrada y salida. • Control de vigilancia y seguridad.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Importe fijo mensual por zona de TEU's contratada. • Por TEU de exceso sobre la zona contratada.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Quedan excluidas las UTI's con residuos de mercancías peligrosas. • Es de aplicación a partir de la finalización del tránsito temporal máximo de 7 días, siempre que se tenga suscrito contrato por este servicio. • Las que se recojan en el contrato que se suscriba entre las partes.

SX-6 PLANIFICACIÓN DE ACARREOS E INFORMACIÓN AL CLIENTE	
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la planificación diaria de las operaciones de acarreos de la empresa ferroviaria, o de terceros, cuando así lo solicite expresamente.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinación con el Cliente Final, la Empresa Ferroviaria y el Transportista sobre las condiciones de recogida y entrega de las mercancías. • Planificación de las recogidas y entregas de las mercancías. • Emisión de la documentación administrativa necesaria para justificar la prestación del servicio. • Información sobre el desarrollo de los mismos.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Por acarreo. • Otras que puedan establecerse en el contrato.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-7 APOYO A LA ADMISIÓN, ENVÍO DE TRENES Y/O CIRCULACIONES EN RÉGIMEN DE MANIOBRAS A/DESDE INSTALACIONES	
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 Instalaciones de Adif distintas de las incluidas en el Capítulo 3 (apartado 3.7.1.) de la Declaración sobre la Red.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> Retirada de las señales de cola de la locomotora y colocación de las mismas en la cola de la circulación y viceversa. Enganche / desenganche de la locomotora a los vagones. Realización de las actividades correspondientes al personal de maniobras en la realización de las pruebas de frenado establecidas en el Reglamento General de Circulación. 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). Realizar la actualización informática del tren. 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 Adif y que quedarían recogidas en el contrato que a tal fin se establezca.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por servicio prestado.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> Las que se reflejen en el contrato que se suscriba. No será de aplicación a las EE.FF que se adhieran a la modalidad B.
SX-8 MODIFICACIONES Y/O ADAPTACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA TRANSPORTES EXCEPCIONALES	
DESCRIPCIÓN	Realización por parte de Adif 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"> Refuerzo de resistencia de puentes. Acondicionamientos especiales en puntos de carga y descarga. Eliminación de obstáculos, etc.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por Actuación.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las establecidas por contrato/convenio en función de las características del correspondiente proyecto.

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 a las unidades de cuantificación que a continuación se detallan.

Todos los Precios referentes a Servicios Auxiliares se aplicarán según Convenio. Estos Servicios Auxiliares se citan a título enunciativo y no limitativo.

SERVICIOS AUXILIARES	UNIDAD DE CUANTIFICACIÓN
SX-1 FACTURACIÓN COMERCIAL	
	CARTA DE PORTE
SX-2 PESAJE DE VAGONES	
Vagón Aislado	VAGÓN
Remesa de Vagones	Fijo + variable en función del número de vagones
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	ZONA/MES
Exceso sobre zona contratada	TEU/DÍA
SX-6 PLANIFICACIÓN DE ACARREOS E INFORMACIÓN AL CLIENTE	
	ACARREO PLANIFICADO
	OTRAS UNIDADES SEGÚN CONTRATO
SX-7 APOYO A LA ADMISIÓN/ENVÍO DE TRENES Y/O CIRCULACIONES EN RÉGIMEN DE MANIOBRAS A/ DESDE INSTALACIONES.	
	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	ACTUACIÓN REALIZADA

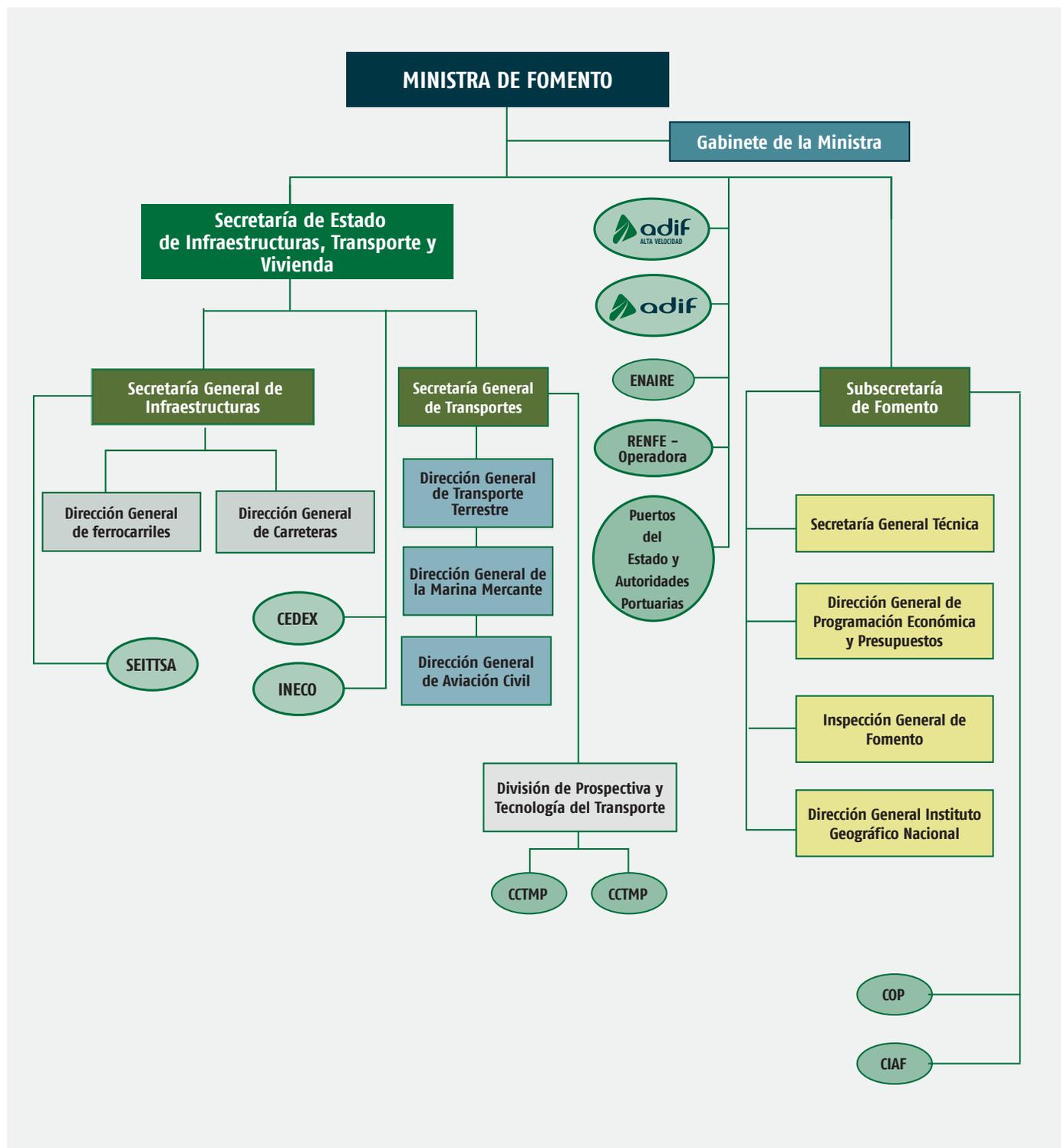
NOTA 1: La prestación de Servicios Auxiliares está sujeta a la firma del correspondiente contrato entre las partes.





ANEXO E ORGANIGRAMA DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Actualizado en www.fomento.gob.es





ANEXO F DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

Actualizado a 12 de Febrero de 2015

Derecho Internacional

Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980. BOE 16, de 18/01/1986. Corrección de errores BOE 125, de 26/05/1986 (versión actualizada).

Modificado por Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999.

BOE 149, de 23 de junio de 2006.

Acuerdos Internacionales.- Información sobre la entrada en vigor el día 1 de julio de 2011 del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 13 de julio de 2011.

Modificación del Convenio Internacional sobre Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras (Convenio sobre Armonización), Ginebra 21 de octubre de 1982, por el que se modifica el Anexo 9 "Agilización de los procedimientos de cruce de fronteras en el transporte ferroviario internacional de mercancías".

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 30 de noviembre de 2011.

Enmiendas al Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID 2013), Anejo al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980, adoptadas por la Comisión de expertos para el transporte de mercancías peligrosas en su 50ª sesión celebrada en Malmo del 21 al 25 de noviembre de 2011 y en su 51ª sesión celebrada en Berna del 30 al 31 de mayo de 2012.

BOE de 16 de abril de 2013.

Normativa Europea

Reglamentos

Reglamento (CEE) nº 1192/69, del Consejo, de 26 de junio de 1969.

Relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias.

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.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, de 30 de abril de 2004.

Modificado por:

M1 REGLAMENTO (CE) No 1335/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 16 de diciembre de 2008.

Rectificado por:

C1 Rectificación, DO L 220, 21.6.2004, p. 3 (881/04).

Normativa Europea

Reglamentos

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.

Modificado por:

M1 Reglamento (UE) no 445/2011 de la Comisión de 10 de mayo de 2011.

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) 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) 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009.

Por el que se aplican las normas de competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 61/1, de 5 de marzo de 2009.

Reglamento (UE) 36/2010 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2009.

Sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 13/1, de 19 de enero de 2010.

Modificado por:

M1 REGLAMENTO (UE) No 519/2013 DE LA COMISIÓN de 21 de febrero de 2013.

Rectificado por:

C1 Rectificación,, DO L 286, 4.11.2010, p. 22 (36/2010).

Reglamento (UE) N° 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010.

Sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 276/22, de 20 de octubre de 2010.

Modificado por:

M1 REGLAMENTO (UE) No 1316/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 11 de diciembre de 2013.

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.

Rectificado por:

C1 Rectificación, DO L 032, 8.2.2011, p. 23 (1158/2010).

Reglamento (UE) N° 1169/2010 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2010.

Sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 11 de diciembre de 2010.

Reglamento (UE) n° 201/2011 de la Comisión, de 1 de marzo de 2011.

Sobre el modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 2 de marzo de 2011.

Normativa Europea

Reglamentos

Reglamento (UE) N° 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011.

Relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema “aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros” del sistema ferroviario transeuropeo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 12 de mayo de 2011.

Modificado por:

M1 Reglamento (UE) no 665/2012 de la Comisión de 20 de julio de 2012.

M2 Reglamento (UE) no 1273/2013 de la Comisión de 6 de diciembre de 2013.

Reglamento (CE) N° 62/2006 de la Comisión de 23 de diciembre de 2005.

sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente a las aplicaciones telemáticas para el subsistema del transporte de mercancías del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 18 de enero de 2006.

Modificado por:

M1 REGLAMENTO (UE) No 328/2012 DE LA COMISIÓN de 17 de abril de 2012.

M2 REGLAMENTO (UE) No 280/2013 DE LA COMISIÓN de 22 de marzo de 2013.

Reglamento (UE) N° 1078/2012 de la Comisión, de 16 noviembre de 2012.

Relativo a un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de noviembre de 2012.

Reglamento (UE) N° 1077/2012 de la Comisión, de 16 noviembre de 2012.

Relativo a un método común de seguridad para la supervisión por parte de las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de certificado de seguridad o autorizaciones de seguridad.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de noviembre de 2012.

Reglamento (UE) N° 321/2013 de la Comisión, de 13 marzo de 2013.

Sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante – vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de abril de 2013.

Modificado por:

M1 REGLAMENTO (UE) No 1236/2013 DE LA COMISIÓN de 2 de diciembre de 2013.

Reglamento de Ejecución (UE) n° 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013.

Relativo a la adopción de un método de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 352/2009.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 3 de mayo de 2013.

Directivas

Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.

Sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las Empresas Ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura Ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, L 164 de 30 de abril de 2004, L 220 de 21 de junio de 2004, L313/65 de 28 de noviembre de 2009.

Modificado por:

M1 DIRECTIVA 2008/57/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Texto pertinente a efectos del EEE de 17 de junio de 2008.

M2 DIRECTIVA 2008/110/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Texto pertinente a efectos del EEE de 16 de diciembre de 2008.

M3 DIRECTIVA 2009/149/CE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 27 de noviembre de 2009.

M4 DIRECTIVA 2014/88/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 9 de julio de 2014.

Rectificado por:

C1 Rectificación, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (2004/49).

Normativa Europea

Directivas

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 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

Sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

Modificado por:

M1 DIRECTIVA 2014/82/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 24 de junio de 2014.

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 por:

M1 DIRECTIVA 2009/131/CE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 16 de octubre de 2009.

M2 DIRECTIVA 2011/18/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 1 de marzo de 2011.

M3 DIRECTIVA 2013/9/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 11 de marzo de 2013.

M4 DIRECTIVA 2014/38/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 10 de marzo de 2014.

Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008.

Sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 260, de 30 de septiembre de 2008.

Modificado por:

M1 DECISIÓN DE LA COMISIÓN de 4 de marzo de 2009.

M2 DECISIÓN DE LA COMISIÓN de 25 de marzo de 2010.

M3 DIRECTIVA 2010/61/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 2 de septiembre de 2010.

M4 DECISIÓN DE LA COMISIÓN de 14 de enero de 2014.

M5 DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN de 4 de abril de 2012.

M6 DIRECTIVA 2012/45/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 3 de diciembre de 2012.

M7 DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN de 6 de mayo de 2013.

Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012.

Por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 14 de diciembre de 2012.



Normativa Estatal

Normas con Rango de Ley

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

BOE de 18 de noviembre de 2003.

SE AÑADE la disposición adicional 14, por Ley 18/2014, de 15 de octubre (Ref. BOE-A-2014-10517).

SE MODIFICA los arts. 77 y 81.1.j), por Ley 15/2014, de 16 de septiembre (Ref. BOE-A-2014-9467).

SE AÑADE la disposición adicional 14, por Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio (Ref. BOE-A-2014-7064).

SE MODIFICA:

- los arts. 21, 73, 77, 81, 89, 90 y disposición transitoria 3 y SE AÑADE las disposiciones adicionales 11 a 13 y transitoria 8, por Ley 1/2014, de 28 de febrero (Ref. BOE-A-2014-2219).
- Arts. 56, 57, 58, 60, 63, 71, 77 y 81 y SE AÑADE los arts. 56 bis, 57 bis y disposiciones adicional 13 y transitoria 8, por Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero (Ref. BOE-A-2014-747).

SE MODIFICA:

- los arts. 20 y 22, por Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre (Ref. BOE-A-2013-13035).
- los arts. 21.l), 73, 77, 81.1.j) y SE AÑADE la disposición adicional 12, por Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto (Ref. BOE-A-2013-8556).
- las disposiciones adicional 9.1 y transitoria 3, por Ley 11/2013, de 26 de julio (Ref. BOE-A-2013-8187).

SE DEROGA arts. 82 a 84 y SE MODIFICA los arts. 95 y 96, por Ley 3/2013, de 4 de junio (Ref. BOE-A-2013-5940).

SE MODIFICA las disposiciones adicional 9.1 y transitoria 3, por Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero (Ref. BOE-A-2013-2030).

SE DECLARA en los RECURSOS, acumulados, 908/2004, 909/2004, 917/2004, 918/2004, 930/2004 y 933/2004 (BOE-A-2004-5150, BOE-A-2004-5151, BOE-A-2004-5152, BOE-A-2004-5153, BOE-A-2004-5154 y BOE-A-2004-5155), la inconstitucionalidad y nulidad de la disposición adicional 9.1 y la DESESTIMACIÓN de todo lo demás, por Sentencia 245/2012, de 18 de diciembre (Ref. BOE-A-2013-618).

SE DEROGA en la forma indicada la disposición transitoria 5, por Ley 17/2012, de 27 de diciembre (Ref. BOE-A-2012-15651).

SE MODIFICA:

- la disposición transitoria 3, por Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio (Ref. BOE-A-2012-9772).
- los arts. 8, 40 y 82 a 84, por Ley 2/2011, de 4 de marzo (Ref. BOE-A-2011-4117).

SE MODIFICA:

- los arts. 21.1, 40, 41, 78, 79.1, el anexo y AÑADE la disposición transitoria 7, por Ley 25/2009, de 22 de diciembre (Ref. BOE-A-2009-20725).
- los arts. 90.2.e) y disposición transitoria 2 y SE AÑADE la adicional 10, por Ley 15/2009, de 11 de noviembre (Ref. BOE-A-2009-18004).
- el art. 36.2, con efectos de 1 de noviembre de 2007, por Ley 31/2007, de 30 de octubre (Ref. BOE-A-2007-18875).
- el art. 22.3.b), con efectos de 30 de abril de 2008, por Ley 30/2007, de 30 de octubre (Ref. BOE-A-2007-18874).

SE MODIFICA el art. 6, por Ley 30/2005, de 29 de diciembre (Ref. BOE-A-2005-21525).

SE MODIFICA los arts. 65 y 66, por Ley 4/2004, de 29 de diciembre (Ref. BOE-A-2004-21831).

SE AMPLIA el plazo de la disposición final 3.1, por Real Decreto Ley 1/2004, de 7 de mayo (Ref. BOE-A-2004-8765).

Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

BOE de 5 de junio de 2013.

Normas con Rango de Real Decreto

Real Decreto 412/2001, de 20 de abril.

Por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

BOE de 8 de mayo de 2001.

SE MODIFICA los anejos 2 y 3 y SE SUSTITUYE el anejo 1, por Orden ITC/254/2007, de 1 de febrero (Ref. BOE-A-2007-2957).

Normativa Estatal

Normas con Rango de Real Decreto

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

Por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

BOE de 31 de diciembre de 2004.

SE MODIFICA la disposición adicional 11, por Real Decreto 623/2014, de 18 de julio (Ref. BOE-A-2014-7651).

SE DEROGA el título VI, por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto (Ref. BOE-A-2013-9212).

SE MODIFICA el art. 56, por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo (Ref. BOE-A-2011-8124).

SE MODIFICA:

- los arts. 129 y 134, por Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre (Ref. BOE-A-2010-17037).
- los arts. 54 a 56 y 78.2.f) y SE SUPRIME la disposición adicional 10, por Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero (Ref. BOE-A-2010-3749).

SE DEROGA los capítulos V y VI del título III y SE MODIFICA los arts. 16.1, 27.2, 35.2, 63.2 y 3, 82, 88, 133, 134.2 y el anexo, por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio (Ref. BOE-A-2007-13177).

SE DEROGA la disposición adicional 14 y SE MODIFICAN determinados preceptos, por Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo (Ref. BOE-A-2006-6246).

Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.

Por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 31 de diciembre de 2004.

SE MODIFICA los arts. 1, 3, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 17, 23, 27, 30, 31, 33, 34 y 40, por Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre (Ref. BOE-A-2013-13727).

SE MODIFICA:

- el art. 15.1, por Real Decreto 104/2011, de 28 de enero (Ref. BOE-A-2011-3586).
- los arts. 3.1 y 16.1.p), por Real Decreto 458/2010, de 16 de abril (Ref. BOE-A-2010-6755).

CORRECCIÓN de errores en BOE num. 23 de 27 de enero de 2005 (Ref. BOE-A-2005-1360).

Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

Por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. Traspone la Directiva 2004/49/CE.

BOE de 7 de julio de 2007.

SE DEROGA:

- el título III y el anexo V y MODIFICA lo indicado y los arts. 1 y 4.2 del Reglamento y DEROGA los apartados 6 y 7 de la disposición adicional 3, por Real Decreto 623/2014, de 18 de julio (Ref. BOE-A-2014-7651).
- el art. 5 del reglamento, por Real Decreto 776/2011, de 3 de junio (Ref. BOE-A-2011-9736).

SE AÑADE el título V y SE MODIFICA los arts. 2, 3, 4 y 16 del Reglamento y la disposición adicional 4, por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo (Ref. BOE-A-2011-8124).

SE MODIFICA el art. 4, la disposición adicional 4, SE AÑADE la disposición adicional 8 y SE SUSTITUYE el anexo I, por Real Decreto 918/2010, de 16 de julio (Ref. BOE-A-2010-12533).

CORRECCIÓN de errores en BOE núm. 220, de 13 de septiembre de 2007 (Ref. BOE-A-2007-16258).

Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre.

Por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

BOE de 4 de diciembre de 2007.

SE MODIFICA los anexos I y IX, por Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre (Ref. BOE-A-2011-14812).

CORRECCIÓN de errores en BOE num. 55, de 4 de marzo de 2008 (Ref. BOE-A-2008-4146).

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 1434/2010, de 5 de noviembre.

Sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.

BOE de 6 de noviembre de 2010.

SE MODIFICA:

- el anexo III, por Orden FOM/421/2014, de 13 de marzo (Ref. BOE-A-2014-2924).
- los anexos II, V y VI, por Orden FOM/3218/2011, de 7 de noviembre (Ref. BOE-A-2011-18530).

Normativa Estatal

Normas con Rango de Real Decreto

Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

Por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.
BOE de 31 de agosto de 2013.

Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre.

Por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.
BOE de 28 de diciembre de 2013.

Real Decreto 623/2014, de 18 de julio.

Por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
BOE de 19 de julio de 2014.

Real Decreto 627/2014, de 18 de julio.

De asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.
BOE de 19 de julio de 2014.

Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre.

Por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.
BOE de 23 de diciembre de 2014.

Órdenes Ministeriales

Orden INT/3716/2004, de 28 de octubre.

Por la que se publican las fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.
BOE de 16 de noviembre de 2004.

Orden FOM/32/2005, de 17 de enero.

Por la que se crea la Comisión de Coordinación de las Actividades Ferroviarias.
BOE de 21 de enero de 2005.

Orden FOM/897/2005, de 7 de abril.

Relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria.
BOE de 9 de abril de 2005.

SE MODIFICA:

Orden FOM/420/2014, de 7 de marzo, BOE de 19 de marzo de 2014.

Orden FOM/898/2005, de 8 de abril.

Por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
BOE de 9 de abril de 2005.

SE MODIFICA:

- el art. 1 y los anexos I, II y III, por Ley 1/2014, de 28 de febrero (Ref. BOE-A-2014-2219).
- los arts. 1 y 2, por Ley 22/2013, de 23 de diciembre (Ref. BOE-A-2013-13616).
- el art. 1.1.a) y d) y los anexos I a III, por Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto (Ref. BOE-A-2013-8556).
- los arts. 1 y 2 y los anexos I, II, IV y V, por Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre (Ref. BOE-A-2012-13530).
- Orden FOM/3236/2010, de 13 de diciembre, BOE 15 diciembre 2010.
- los anexos II y V, por Orden FOM/3417/2011, de 1 de diciembre (Ref. BOE-A-2011-19653).
- los anexos II Y V, por Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre (Ref. BOE-A-2007-22444).

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/1269/2006, de 17 de abril.

Por la que se aprueban los Capítulos 6 Balasto y 7 Subbalasto, del pliego de prescripciones técnicas generales de materiales ferroviarios.
BOE 1 de mayo de 2006.

Normativa Estatal

Órdenes Ministeriales

Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio.

Por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de las de valoración de su aptitud psicofísica.

Derogada por la Orden FOM 2872/2010, de 5 de noviembre, salvo la vigencia temporal del Título V de conformidad con lo previsto en la Disposición transitoria octava hasta el 11 de enero de 2019.

Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre.

Por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora.
BOE de 22 de septiembre de 2006.

Resolución de 27 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.
BOE 28 de marzo de 2014.

Orden FOM/3671/2007, de 24 de septiembre.

Por la que se aprueba la Instrucción sobre acciones a considerar en el proyecto de puentes de ferrocarril (IAPF-07).
BOE 17 de diciembre de 2007.

Corrección errores BOE 1 de noviembre de 2008.

Orden FOM/2257/2010, de 2 de agosto.

Por la que se establece la fecha a partir de la que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias asumirá las competencias en materia de certificados de seguridad establecidas en el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

BOE de 23 de agosto de 2010.

Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre.

Por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

BOE de 9 de noviembre de 2010.

Corrección erratas BOE 26 de 11 de febrero de 2011.

Orden FOM/2814/2012, de 28 de diciembre.

Por la que se aprueba la relación del personal de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) que se integra en las entidades RENFE-Operadora y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 31 de diciembre de 2012.

Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre.

Por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía estrecha (FEVE) entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y RENFE-Operadora.

BOE de 31 de diciembre de 2012.

Orden ECD/101/2013, de 23 de enero.

Por la que se establece el currículo del ciclo formativo de grado medio correspondiente al título de Técnico en Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario.

BOE de 1 de febrero de 2013.

Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio.

Sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística.

BOE de 25 de julio de 2013.

Orden PRE/2443/2013, de 27 de diciembre.

Por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que pasan a ser titularidad de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.

BOE de 28 de diciembre de 2013.

Resolución de 27 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

BOE 28 de marzo de 2014.

Orden FOM/2438/2013, de 27 de diciembre.

Por la que se aprueba la relación del personal de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que se integra en la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.

BOE de 28 de diciembre de 2013.

Normativa Estatal

Órdenes Ministeriales

Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero.

Por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.
BOE de 10 de febrero de 2015.

Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero.

Por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidas en el Art.73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
BOE de 12 de febrero de 2015.

Resoluciones del Ministerio de Fomento

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.
BOE de 28 de noviembre de 2007.

Modificada por:

Resolución de 17 de octubre de 2008, BOE de 28 de noviembre de 2008.

Resolución de 29 de diciembre de 2008, BOE de 29 de enero de 2010.

Resolución de 6 de junio de 2011, BOE 4 de julio de 2011.

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Locomotoras".
BOE de 13 de agosto de 2009.

Corrección de errores en BOE de 1 de diciembre de 2009.

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Vagones".
BOE de 14 de agosto de 2009.

Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Unidades Autopropulsadas".
BOE de 15 de agosto de 2009.

Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Coches".
BOE de 17 de agosto de 2009.

Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar".
BOE de 19 de agosto de 2009.

Corrección de errores en BOE de 4 de diciembre de 2009.

Resolución de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre.

Por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, por el que se adapta a la situación actual del transporte ferroviario el reglamento (CE) nº 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros por ferrocarril.
BOE de 1 de mayo 2010.

Resolución de 2 de junio de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se crea la Sede Electrónica del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
BOE de 5 de octubre de 2010.

Resolución de 24 de noviembre de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se crea el Registro Electrónico del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
BOE de 27 de diciembre de 2010.

Normativa Estatal

Resoluciones del Ministerio de Fomento

Resolución de 29 de julio de 2011, de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento.

Por la que se establece el procedimiento para la presentación de la autoliquidación y las condiciones para el pago por vía telemática de diversas tasas correspondientes al Ministerio de Fomento.
BOE de 16 de julio de 2011.

Resolución de 11 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se acuerda aprobar la Resolución de fecha 31 de mayo de 2013, del Presidente de Adif sobre delegación de competencias.
BOE de 25 de junio de 2013.

Resolución de 11 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se delegan determinadas competencias en el Presidente de Adif y en órganos internos de la Entidad.
BOE de 25 de junio de 2013.

Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de Adif -Alta Velocidad, por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif)
BOE de 11 de febrero de 2014.

Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, sobre creación, composición y funciones de la Mesa de Contratación para los contratos del ámbito de competencia del Consejo de Administración de la entidad.
BOE de 13 de febrero de 2014.

Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica la Resolución de 31 de diciembre de 2013, del Presidente de ADIF-Alta Velocidad, por la que se establece la composición y funciones de la Mesa de Contratación para los contratos del ámbito de su competencia.
BOE de 13 de febrero de 2014.

Resolución de 3 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se encomienda la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.
BOE de 26 de abril de 2014.

Resolución de 3 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF- Alta Velocidad, por la que se encomienda la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
BOE de 26 de abril de 2014.

Resolución de 27 de junio de 2014, de la Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de los títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.
BOE de 4 de julio de 2014.



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	
Manual de Circulación	
Normas Específicas de Circulación (NEC)	Aplicables a las líneas de Alta Velocidad Madrid - Córdoba - Sevilla, La Sagra a Toledo y Córdoba a Málaga.
Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO)	Aplicable en las líneas de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa, Madrid Puerta de Atocha a Valencia Joaquín Sorolla, Bifurcación Albacete a Alacant Terminal, Madrid Chamartín a Valladolid Campo Grande, Bifurcación Coto da Torre a Bifurcación a Grandeira.
Reglamento de Circulación de Trenes y Reglamento de Señales en líneas de ancho métrico	Aplicables a las líneas de ancho métrico, excepto en la línea 116 Cotos- Cercedilla

Circulares de Presidencia		
Nº 1/2009	3 marzo 2009	Medidas de Ahorro y Eficiencia Energética.
Nº 1 /2005	1 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 43	Abril 2013	Condiciones Generales de aplicación al Transporte de las Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.
IG 66	22 junio 2006	Normativa de Cargamento (Modificativo 2, 15/01/2013).

Normas Técnicas de Circulación de Material Rodante, NTC

NTC MA 004	Mantenimiento de Vagones con Bogie Ore.
NTC MA 005	Sistema TransTrailer.

Consignas Serie C

Núm.	Fecha	Objeto
4	1993 04 01	Transportes sobre bogies vevey pequeño diámetro.
5	1993 04 19	Parada comercial en trenes de cercanías.
6	2008 04 14	Prescripciones para la circulación de vagones de características excepcionales con paredes deslizantes.
8	2011 12 09	Prescripciones particulares para la circulación de automotores serie 120 y 121 por líneas de la RFIG.
9	2013 02 26	Circulación de medios especiales para la liberación de la vía.
11	1993 09 22	Circulación en vacío de vagones de 8 o más ejes.
12	2014 04 08	Entrada en vigor de documentos reglamentarios. (RAM).
13	2009 06 25	Control de peso en básculas dinámicas.
16	1994 07 12	Trabajos de electrificación y seccionadores.
20	1995 01 11	Guardería de pasos a nivel cuando no existan trenes previstos.
21	2009 05 25	Registros de comunicaciones en puestos de mando y gabinetes de circulación.

Consignas Serie C		
Núm.	Fecha	Objeto
24	2012 05 25	Normas para el transporte excepcional de chapas de acero de 3100 mm a 3300 mm de ancho.
25	2012 06 13	Prescripciones particulares para la circulación por líneas de la RFIG de Automotores serie 102, 112, 130 y 730.
26	2012 09 24	Circulación de Automotores S/594 y S/598 a tipo especial D.
27	2102 09 24	Cartelones indicativos de trinchera, terraplén y zona inundable.
28	2013 11 22	Prescripciones particulares para la circulación por líneas de la RFIG de automotores DASYE-F y 2N2-3UH.
29	2006 02 17	Nueva señal indicadora de salida.
30	1996 06 12	Circulación en cargado de vagones de 8 o más ejes.
36	2008 09 16	Bloqueo de liberación automática B L A.
38	1997 05 05	Circulación por tramos comunes con Portugal.
39	1997 06 01	Trabajos en vía trayectos velocidad superior 160 Km./h.
40	1997 06 03	Sermirremolques de carretera sobre bogies.
41	2012 09 13	Normas para el transporte de vehículos militares de características excepcionales.
42	2006 05 31	Operaciones del tren serie 120 y 121.
45	2014 06 18	Circulación de trenes de programación especial.
47	2014 10 22	Transporte de Cajas móviles, Cajas amovibles, semi-rremolques y contenedores.
51	2000 12 20	Composiciones sin servicio Talgo III con Talgo pendular.
54	2007 01 08	Normas generales para trabajos en líneas electrificadas 25 KV.
55	2001 11 05	Control de circulación por radio C C R.
60	2002 04 01	Indicador de comprobación de acoplamiento de agujas.
64	2007 04 17	Circulación de locomotoras y autopropulsados reparados en talleres de RENFE- Integra.
67	2007 06 12	Prescripciones para la circulación de trenes S/103.
70	2003 05 22	Cartelones luminosos en estaciones AC.
91	2007 12 21	Prescripciones particulares circulación de trenes S/104 y S/114.
106	1991 07 01	Registradores magnéticos de las comunicaciones PP. NN.
136	1992 10 21	Prescripciones de circulación automotores serie 440.

Consignas Serie CEX

Núm.	Fecha	Objeto
1	2008 02 18	Sistema radiotelefonía digital con especificaciones ferroviarias GSM-R.
2	2010 02 05	Condiciones particulares de explotación de las líneas y estaciones dotadas con vías de tercer carril con ancho mixto.
3	2010 03 25	Documento de tren y gestión integrada e informatizada de los datos de la composición del tren.
10	2012 02 15	Prescripciones particulares de circulación para la locomotora S/601 BITRAC CC3600.
14	2012 03 14	Remolque de locomotoras en tren AL ANDALUS.
15	2012 05 21	Prescripciones para la circulación de trenes con vientos muy fuertes.
17	2014 03 27	Sistema Europeo de control de trenes (ERTMS/ETCS).
18	2005 10 14	Señal de detección de desprendimientos en trincheras.
19	2005 10 20	Tren teco de media distancia.
22	2008 04 23	Libro general de telefonemas para encargado de trabajos.
23	2009 05 29	Sistema de detección de presencia de trenes por circuitos de vía y contadores de ejes.
31	2008 06 13	Establecimiento de la vía única temporal y prescripciones de circulación dotados de B A D y B L A D.
32	2006 03 13	Detectores de impacto en vía y sobrepeso por eje (DIV).
33	2010 11 22	Normas de circulación por el tramo común de ancho UIC entre estaciones fronterizas de las redes de Adif y TP Ferro.
34	2009 07 16	Homogeneización de la señalización en líneas 010 y 020.
35	2010 12 02	Prescripciones complementarias para la circulación por líneas de ámbito PTO.
37	2006 05 09	Bloqueo telefónico supletorio en vía única temporal entres estaciones de CTC colaterales.
43	1997 11 03	Bloqueo de control automático (B C A).
44	2014 06 18	Sistema de anuncio de señales y frenado automatico digital. (ASFA DIGITAL).
52	2006 09 21	Circulación por la linea de A.V. Bif. Málaga a Malaga. (Ancho UIC).
58	2007 01 18	Trabajos en vía régimen de interrupción de la circulación sin trenes de trabajos.
59	2002 02 13	Dotación de útiles de servicio.
61	2008 12 19	Sistema de control de descarrilamientos (SICODE).
62	2012 09 24	Creación de los tipos especiales C y D.

Consignas Serie CEX		
Núm.	Fecha	Objeto
66	2007 06 11	Nuevo Sistema de refuerzo del ASFA.
69	2011 12 28	Elevación del tipo del tren.
75	2007 08 03	Libro de bloqueo para puestos de mando.
76	2007 08 09	Documento de tren.
78	2003 12 15	Sistema de Protección automática de trenes (ATP).
86	2007 11 07	Detectores de caída de objetos.
92	2007 12 21	Condiciones de explotación en túneles L > 5 Km.

Documentación del Horario de los Trenes

Horario de los Trenes

Cuadro de Velocidades Máximas e Informaciones Permanentes

Cuadro de Cargas Máximas

Ordenes Serie A

Ordenes Serie B

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 EE.FF y Candidatos Habilitados una copia de la normativa técnica referenciada y facilitará una reproducción de la misma al precio estricto de coste.



ANEXO 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
CIAF	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia
CRC	Centro de Regulación y Control
CPCTE	Comisión de Prescripciones de Cargamento y Transportes Excepcionales
CTC	Control de Tráfico Centralizado
DGF	Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento
DR	Declaración sobre la Red
EF / EE.FF	Empresa Ferroviaria / Empresas Ferroviarias
ENAC	Entidad Nacional de Acreditación

Acrónimos	
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
PEI	Plan Extraordinario de Infraestructuras
PITVI	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
PM	Puesto de Mando
PT	Plan de Transporte
PTO	Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación
REF	Registro Especial Ferroviario
RFIG	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 International 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 EE.FF. 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 EE. FF. 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 RFIG.

Apeadero: Dependencia para la subida y bajada de viajeros.

Autoridad Responsable de la Seguridad: Es el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad en la circulación ferroviaria o cualquier organismo binacional al que los Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad en relación con la infraestructura transfronteriza especializada.

Autorización de circulación de vehículos ferroviarios: La 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 Ferrocarriles 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 RFIG, deberá disponer de dicha autorización (de primer o segundo nivel), otorgada por la DGF.

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 EE. FF. 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 EE. FF., 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.

Cantón: Se define como cantón de bloqueo a la parte de vía o de cada una de las vías en la que en condiciones normales solo puede haber un tren. En función del sistema de bloqueo, puede estar comprendido entre dos estaciones colaterales o dos señales o pantallas de bloqueo.

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 FOM/233/2006, de 31 de enero. Para ejercer sus funciones, todo centro de mantenimiento deberá hallarse homologado por la DGF 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 EE.FF soluciones alternativas ante cambios en la programación de sus tráficos, y cualquier otra solución que ayude a mantener la regularidad y normalidad en sus circulaciones. También y si las condiciones de explotación lo requieren, establecerá planes alternativos de transporte ante las diferentes contingencias e incidencias que se presentan en la Red.

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

CIS (Charging Information System): Sistema de Información Tarifario para la Red ferroviaria Europea que Rail Net Europe.

Comisiones TOC: Son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura que afecten de modo permanente a la circulación de trenes y circunstancias que han de ser contempladas en los surcos que se asignen a los operadores. Están compuestas por personal de Adif de mantenimiento de infraestructura, construcción de infraestructura y Circulación.

Coordinación: El procedimiento mediante el cual el Gestor de Capacidades 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 EE.FF y las condiciones de acceso a la misma. Detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de Cánones y adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de Capacidad de infraestructura.

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 que tiene encomendada la planificación y adjudicación de capacidad en la RFIG administrada por Adif y por Adif-Alta Velocidad, al cual remiten los candidatos las solicitudes de capacidad de infraestructura. En Adif se enmarca en la Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección Adjunta de Planificación y Gestión de la Red de Adif.

GTRENES: Aplicación de Adif, orientada a la gestión de trenes en cuanto a sus composiciones y características, así como a las alteraciones que sufran en su recorrido según el plan de transportes en periodos inferiores a un día. Está disponible para todas las EE.FF, telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

Habilitación: Autorización administrativa necesaria para solicitar y obtener Capacidad de infraestructura ferroviaria por parte de otros Candidatos distintos de las EE.FF 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: Autorización otorgada por el administrador de infraestructuras ferroviarias que faculta a un centro de mantenimiento de material rodante titular de la misma para realizar cada intervención de mantenimiento o conjunto de operaciones de mantenimiento sobre un determinado tipo o clase de vehículo ferroviario.

Homologación de un Centro de Mantenimiento: Autorización otorgada por la Dirección General de Ferrocarriles 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.

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

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

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

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 hace referencia el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.

PCS (Path Coordination System): 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.

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 documento 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 efectuarse durante toda su vida útil para conservar, en el estado requerido durante su validación, las características técnicas que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección medioambiental y, en su caso, interoperabilidad, les fueron exigidas conforme a lo dispuesto en las ETH.

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

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

Rail Net Europe (RNE): Es la organización europea que tiene como fin asignar capacidad para toda clase de tráfico ferroviario internacional de un modo rápido y eficaz, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales y de la Unión Europea.

Red Ferroviaria de Interés General (RFIG): La Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional, conforme el art. 4 de la LSF. En el anexo I de esta DR se incluye el Catálogo de Líneas y Tramos que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 11/2013, de 26 de julio.

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 RFIG y las condiciones necesarias para la circulación de los trenes, incorporando los principios que rigen la organización de la circulación, el vocabulario técnico básico, los documentos de uso obligatorio, el significado de las señales, las reglas que deben cumplirse para la circulación de trenes por la RFIG, su entrada, salida y paso por estaciones, tipos de bloqueo y enclavamientos, normas para la composición de trenes, su distribución de carga y frenado, forma de realización de maniobras, etc.

Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Gestionada por Adif: Se desarrolla en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, publicado en BOE de 7 de julio de 2007. Actualizado el Anexo 1, Indicadores comunes de Seguridad mediante Real Decreto 918/2010, de 16 de julio, publicado en BOE de 5 de agosto de 2010. Modificado el apartado de entidad encargada de mantenimiento por Real Decreto 641/2011 de 9 de mayo.

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 EE.FF, telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares (SIPSOR): Es el sistema informático que Adif pone a disposición de las EE.FF y demás Candidatos Habilitados en el proceso de adjudicación de la capacidad, para la solicitud de los surcos regulares (SERVITREN) y los surcos ocasionales (TRENDIA).

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

TIS (Train Information System): Aplicación web fácil de usar que permite una supervisión del tráfico ferroviario europeo vía Internet, proporcionando información en tiempo real de forma centralizada.

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

CATÁLOGO DE LÍNEAS Y TRAMOS DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL TITULARIDAD DE ADIF

Forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General las siguientes líneas y tramos:

Línea	Origen	Destino	Titularidad
070	BIF. HUESCA.	HUESCA.	ADIF
082	BIF. A GRANDEIRA AG. KM. 85,0.	BIF. COTO DA TORRE	ADIF
100	FRONTERA HENDAYA/IRÚN (P.K. 641,181).	MADRID-CHAMARTÍN.	ADIF
102 *	BIF. ARANDA.	MADRID-CHAMARTÍN.	ADIF
104	ALCOBENDAS- SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES.	UNIVERSIDAD- CANTOBLANCO.	ADIF
106	FRONTERA HENDAYA/IRÚN (P.K. 641,181).	IRÚN.	ADIF
108	VALLADOLID-CAMPO GRANDE.	LA CARRERA (CGD).	ADIF
110	SEGOVIA.	VILLALBA DE GUADARRAMA.	ADIF
112	BIF. LÍNEA MADRID-HENDAYA.	VALLADOLID-ARGALES.	ADIF
116	LOS COTOS.	CERCEDILLA.	ADIF
120	FRONTERA VILAR FORMOSO (P.K. 124,235) /FUENTES DE OÑORO.	MEDINA DEL CAMPO.	ADIF
122	SALAMANCA.	ÁVILA.	ADIF
124	SALAMANCA.	VALDUNCIEL (CGD).	ADIF
126	ARANDA DE DUERO-MONTECILLO.	ARANDA DE DUERO-CHELVA (CGD).	ADIF
130	GIJÓN-SANZ CRESPO.	VENTA DE BAÑOS.	ADIF
132	BIF. TUDELA-VEGUIN.	ABLAÑA.	ADIF
134	LEON-CLASIFICACIÓN.	BIF. QUINTANA.	ADIF
138	BIF. GALICIA.	BIF. BASE LEON.	ADIF
140	BIF. TUDELA-VEGUIN.	EL ENTREGO.	ADIF

Línea 102 *, LÍNEA CON SUSPENSIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE TRENES CON SERVICIO COMERCIAL, trayecto de Aranda de Duero-Montecillo (Km. 184,600) a Manzanares-Soto el Real (Km. 36,345), .

Línea	Origen	Destino	Titularidad
142	SOTO DE REY.	BIF. OLLONIEGO.	ADIF
144	SAN JUAN DE NIEVA.	VILLABONA DE ASTURIAS.	ADIF
146	BIF. VIELLA.	BIF. PEÑA RUBIA.	ADIF
150	ABOÑO.	SERIN.	ADIF
152	GIJÓN-PUERTO.	VERIÑA.	ADIF
154	LUGO DE LLANERA.	TUDELA-VEGUIN.	ADIF
160	SANTANDER.	PALENCIA.	ADIF
162	SOLVAY FACTORIA (CGD).	SIERRAPANDO (APD).	ADIF
164	PALENCIA ARROYO VILLALOBÓN.	MAGAZ.	ADIF
166	BIF. RUBENA.	VILLAFRIA.	ADIF
168	VILLAFRIA.	BIF. RUBENA-AG. KM. 377,3.	ADIF
172	CAMBIADOR MADRID-CHAMARTÍN.	MADRID-CHAMARTÍN.	ADIF
174	MEDINA DEL CAMPO.	CAMBIADOR MEDINA DEL CAMPO.	ADIF
176	VALDESTILLAS.	CAMBIADOR VALDESTILLAS.	ADIF
178	VALLADOLID-AG. KM 250,2.	CAMBIADOR VALLADOLID C. GRANDE.	ADIF
200	MADRID-CHAMARTÍN.	BARCELONA-EST. DE FRANÇA.	ADIF
202	TORRALBA.	CASTEJÓN DE EBRO.	ADIF
204	BIF. CANFRANC.	CANFRANC.	ADIF
208	SAN JUAN DE MOZARRIFAR.	SAN GREGORIO.	ADIF
210	MIRAFLORES.	TARRAGONA.	ADIF
212	HOYA DE HUESCA-AGUJA KM. 2,3.	BIF. HOYA DE HUESCA.	ADIF
214	C.I.M. DE ZARAGOZA.	LA CARTUJA.	ADIF
216	BIF. PLAZA- AG. KM. 1,4.	BIF. PLAZA- AG. KM. 8,9.	ADIF
218	BIF. PLAZA.	ZARAGOZA-PLAZA.	ADIF
220	LLEIDA- PIRINEUS.	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT.	ADIF

Línea	Origen	Destino	Titularidad
222	FRONTERA LA TOUR DE CAROL-ENVEIGT (P.K. 50,707)/PUIGCERDÀ.	MONTCADA-BIFURCACIO.	ADIF
224	CERDANYOLA UNIVERSITAT.	CERDANYOLA DEL VALLES.	ADIF
230	LA PLANA- PICAMOIXONS.	REUS.	ADIF
234	REUS.	CONSTANTI.	ADIF
238	CASTELLBISBAL- AGUJAS LLOBREGAT.	BARCELONA- MORROT.	ADIF
240	SANT VICENÇ DE CALDERS.	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT.	ADIF
242	MARTORELL- SEAT.	AGUJA KM. 71,185.	ADIF
244	AGUJA KM. 70,477.	AGUJA KM. 0,500.	ADIF
246	MOLLET-SANT FOST.	CASTELLBISBAL-AGUJAS RUBI.	ADIF
250	BELLVITGE AGUJA KM.674,8.	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT.	ADIF
254	AEROPORT.	EL PRAT DE LLOBREGAT.	ADIF
260	FIGUERES-VILAFANT.	VILAMALLA.	ADIF
262	BIF. SAGRERA.	BIF. CLOT.	ADIF
264	MONTCADA-BIFURCACIO.	BIF. AIGÜES.	ADIF
266	BIF. GLORIAS.	BIF. VILANOVA.	ADIF
268	BIF. SAGRERA.	BIF. ARAGO.	ADIF
270	FRONTERA CERBERE (P. K. 274,305)/ PORTBOU.	BIF. SAGRERA.	ADIF
274	FRONTERA CERBERE (P. K. 274,305)/ PORTBOU.	PORTBOU.	ADIF
276	MAÇANET-MASSANES.	BIF. SAGRERA.	ADIF
278	LA LLAGOSTA.	BIF. NUDO MOLLET.	ADIF
282	CAMBIADOR PLASENCIA-DE JALÓN.	CAMBIADOR PLASENCIA AG.KM.308,6.	ADIF
284	CIM-AGUJA KM. 337,1.	CIM-AGUJA KM. 0,7.	ADIF
286	LA CARTUJA-AGUJA KM. 23,3.	LA CARTUJA-AGUJA KM. 351,1.	ADIF
288	MIRAFLORES- AGUJA KM. 345,6.	MIRAFLORES- AGUJA KM. 0,9.	ADIF
290	CIM- AGUJA KM. 337,1.	CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS.	ADIF

Línea	Origen	Destino	Titularidad
294	RODA DE BARÁ-CAMB. DE ANCHO.	RODA DE BARÁ.	ADIF
300	MADRID-CHAMARTÍN.	VALENCIA-ESTACIÒ DEL NORD.	ADIF
302	AGUJA CLASIF. KM. 146,1.	ALCÁZAR DE SAN JUAN.	ADIF
304	ALFAFAR-BENETUSSER.	VFSL - AG. KM. 1,3.	ADIF
310	ARANJUEZ.	VALENCIA - SANT ISIDRE.	ADIF
312	CASTILLEJO- AÑOVER.	ALGODOR.	ADIF
314	XIRIVELLA-L'ALTER (APD).	VALENCIA - SANT ISIDRE.	ADIF
318	CAMBIADOR ALBACETE.	ALBACETE- AGUJA KM. 279,4.	ADIF
320	CHINCHILLA MONTEAR. AG.KM. 298,4.	CARTAGENA.	ADIF
322	AGUILAS.	MURCIA CARGAS.	ADIF
324	AGUJA KM. 0,8.	CARTAGENA.	ADIF
326	AGUJA KM. 523,2.	ESCOBRERAS.	ADIF
330	LA ENCINA.	ALACANT-TERMINAL.	ADIF
332	LA ENCINA AGUJA KM. 2,963.	CAUDETE.	ADIF
334	SANT GABRIEL.	ALACANT-BENALUA (CGD).	ADIF
336	EL REGUERÓN.	ALACANT-TERMINAL.	ADIF
338	CAMBIADOR VALENCIA.	VALENCIA-JOQUIM SOROLLA.	ADIF
340	BIF. VALLADA.	XATIVA- AGUJA KM. 47,0.	ADIF
342	ALCOI.	XATIVA .	ADIF
344	GANDIA.	SILLA.	ADIF
346	GANDIA -PORT.	GANDIA MERCADERIES.	ADIF
348	FORD.	SILLA.	ADIF
350	BIF. BENALÚA.	BIF. ALACANT.	ADIF
360	LOS NIETOS.	CARTAGENA PZ BAS.	ADIF
400	ALCÁZAR DE SAN JUAN.	CÁDIZ.	ADIF

Línea	Origen	Destino	Titularidad
402	ESPELUY- AGUJA KM. 340,1.	JAEN.	ADIF
404	ESPELUY- AGUJA KM. 338,8.	ESPELUY- A GUJA KM. 150,5.	ADIF
406	LAS ALETAS.	UNIVERSIDAD DE CÁDIZ (APD).	ADIF
408	ALCOLEA- AGUJA KM. 431,9.	CAMBIADOR ALCOLEA.	ADIF
410	LINARES- BAEZA.	ALMERÍA.	ADIF
412	MINAS DEL MARQUESADO.	HUENEJA- DOLAR.	ADIF
414	BIF. ALMERÍA.	BIF. GRANADA.	ADIF
416	MOREDA.	GRANADA.	ADIF
418	ANTEQUERA- STA.ANA- AGJ.KM.50,4.	ANTEQUERA- STA.ANA- AGJ.KM.48,3.	ADIF
420	BIF. LAS MARAVILLAS.	ALGECIRAS.	ADIF
422	BIF. UTRERA.	FUENTE DE PIEDRA.	ADIF
426	GRANADA.	FUENTE DE PIEDRA (hasta Km. 86,520).	ADIF
426	GRANADA (desde Km. 59,560).	FUENTE DE PIEDRA.	ADIF
428	CAMBIADOR ANTEQUERA.	ANTEQUERA- S. ANA- AGUJA KM. 50,4.	ADIF
430	BIF. CÓRDOBA - EL HIGUERÓN.	LOS PRADOS.	ADIF
432	CÓRDOBA.	EL HIGUERÓN.	ADIF
434	CAMBIADOR CÓRDOBA.	VALCHILLON.	ADIF
436	FUENGIROLA.	MÁLAGA- CENTRO ALAMEDA (APD).	ADIF
440	BIF. LOS NARANJOS.	HUELVA- TERMINO.	ADIF
442	CAMBIADOR MAJARABIQUE.	BIF. LOS NARANJOS.	ADIF
444	BIF. TAMARGUILLO.	LA SALUD.	ADIF
446	BIF. CARTUJA.	CARTUJA.	ADIF
450	BIF. LA NEGRILLA.	BIF. S. BERNARDO.	ADIF
452	PUERTO DE SEVILLA (CGD).	LA SALUD.	ADIF
454	CAMBIADOR MAJARABIQUE.	BIF. SAN JERÓNIMO.	ADIF

Línea	Origen	Destino	Titularidad
456	LA SALUD-AGUJA KM. 6,2.	LA SALUD-AGUJA KM. 10,2.	ADIF
458	MAJARABIQUE- ESTACION.	BIF. SAN JERÓNIMO.	ADIF
500	BIF. PLANETARIO.	VALENCIA DE ALCÁNTARA (hasta Monfragüe).	ADIF
500	BIF. PLANETARIO (desde Cáceres).	VALENCIA DE ALCÁNTARA.	
502	VALENCIA DE ALCÁNTARA.	PK 428,5 (FRONTERA).	
504	VILLALUENGA-YUNCLER.	ALGODOR.	ADIF
508	BADAJOS.	KM. 517,6 (FRONTERA).	ADIF
512	ZAFRA.	HUELVA-CARGAS.	ADIF
514	ZAFRA.	JEREZ DE LOS CABALLEROS (CGD).	ADIF
516	MÉRIDA.	LOS ROSALES.	ADIF
520	CIUDAD REAL.	BADAJOS (Hasta Mérida).	ADIF
522	MANZANARES.	CIUDAD REAL.	ADIF
524	CIUDAD REAL- MIGUELTURRA.	BIF. POBLETE.	ADIF
526	PUERTOLLANO.	PUERTOLLANO- REFINERIA.	ADIF
528	ALMORCHON.	MIRABUENO.	ADIF
600	VALENCIA NORD (desde VANDELLÓS).	SANT VICENÇ DE CALDERS.	ADIF
602	VALENCIA FSL - AG. KM. 2,3.	VALENCIA PUERTO NORTE.	ADIF
604	LES PALMES.	PORT DE CASTELLO.	ADIF
606	VALENCIA FSL - AG. KM. 1,3.	VALENCIA PUERTO SUR.	ADIF
608	CLASIFICACIÓN VALENCIA-F.S.L.	VALENCIA FSL - AG. KM. 1,6.	ADIF
610	SAGUNT.	BIF. TERUEL.	ADIF
612	SAGUNT-AGUJA KM. 28,3.	SAGUNT-AGUJA KM. 268,8.	ADIF
614	VALENCIA-AGUJA ESTACION A.V.	. VALENCIA-JOAQUÍN SOROLLA.	ADIF
620	TORTOSA.	L'ALDEA-AMPOSTA-TORTOSA.	ADIF
622	AGUJA CLASIF. KM. 272,0.	TARRAGONA-CLASSIFICACIO.	ADIF

Línea	Origen	Destino	Titularidad
624	AGUJA CLASIF. KM. 100,4.	TARRAGONA.	ADIF
700	INTERMODAL ABANDO IND. PRIETO.	CASETAS.	ADIF
702	CABAÑAS DE EBRO.	GRISEN.	ADIF
704	BIF. RIOJA.	BIF. CASTILLA.	ADIF
710	ALTSASU.	CASTEJÓN DE EBRO.	ADIF
712	BIF. KM. 534,0.	BIF. KM. 231,5.	ADIF
720	SANTURTZI.	INTERMODAL ABANDO IND. PRIETO.	ADIF
722	MUSKIZ.	DESERTU-BARAKALDO.	ADIF
724	BILBAO MERCANCÍAS.	SANTURTZI.	ADIF
726	BIF. LA CASILLA.	AGUJA DE ENLACE.	ADIF
740	PRAVIA.	FERROL.	ADIF
750	GIJON- SANZ CRESPO.	PRAVIA.	ADIF
752	LAVIANA.	GIJON- SANZ CRESPO.	ADIF
754	SOTIELLO.	PUERTO EL MUSEL.	ADIF
756	AGUJA ENLACE SOTIELLO.	AGUJA ENLACE VERIÑA.	ADIF
758	LA MARUCA MERCANCÍAS.	PUERTO AVILÉS.	ADIF
760	OVIEDO.	TRUBIA.	ADIF
762	TRUBIA.	SAN ESTEBAN DE PRAVIA.	ADIF
764	TRUBIA.	COLLANZO.	ADIF
770	SANTANDER.	OVIEDO.	ADIF
772	LIÉRGANES.	OREJO.	ADIF
774	MALIAÑO LA VIDRIERA.	PUERTO DE RAOS.	ADIF
776	RIBADESELLA PUERTO.	LLOVIO.	ADIF
780	BILBAO LA CONCORDIA.	SANTANDER.	ADIF
782	ARIZ.	BASURTO HOSPITAL.	ADIF

Línea	Origen	Destino	Titularidad
784	LUTXANA-BARAKALDO.	IRAUREGUI.	ADIF
790	ARANGUREN.	LA ASUNCIÓN UNIVERSIDAD/LEÓN.	ADIF
792	MATALLANA.	LA ROBLA.	ADIF
800	A CORUÑA.	LEÓN.	ADIF
802	TORAL DE LOS VADOS.	VILLAFRANCA DEL BIERZO (CGD).	ADIF
804	BETANZOS-INFESTA.	FERROL.	ADIF
806	LA BAÑEZA.	ASTORGA.	ADIF
810	BIF. CHAPELA (desde Redondela).	MONFORTE DE LEMOS.	ADIF
814	GUILLAREI.	FRONTERA VALENCA DO MINHO (km. 5,3) /TUI.	ADIF
816	GUILLAREI- AG. KM. 141,6.	GUILLAREI-AG. KM. 0,9.	ADIF
820	ZAMORA.	MEDINA DEL CAMPO.	ADIF
822	ZAMORA.	A CORUÑA.	ADIF
826	CENTRAL TERMICA DE MEIRAMA.	CERCEDA-MEIRAMA.	ADIF
828	BIF. SAN AMARO.	PORTAS.	ADIF
830	BIF. UXES.	BIF. SAN CRISTOBAL.	ADIF
832	AGUJA KM. 545,4.	BIF. SAN DIEGO.	ADIF
834	A CORUÑA-SAN DIEGO.	BIF. EL BURGO.	ADIF
836	BIF. LEÓN.	BIF. RIO BERNESGA.	ADIF
838	BIF. TORNEROS.	BIF. QUINTANA.	ADIF
840	CERCEDA-MEIRAMA- AG. KM. 000,729.	MEIRAMA-PICARDEL.	ADIF
842	BIF. RIO SAR.	BIF. A GRANDEIRA AG. KM. 376,1.	ADIF
900	MADRID-CHAMARTÍN.	MADRID-ATOCHA CERCANÍAS.	ADIF
902	PITIS.	HORTALEZA.	ADIF
904	BIF. FUENCARRAL.	FUENCARRAL AG. KM. 4,5.	ADIF
906	FUENCARRAL-COMPLEJO.	MADRID-CHAMARTÍN.	ADIF

Línea	Origen	Destino	Titularidad
908	HORTALEZA.	AEROPUERTO -T4.	ADIF
910	MADRID-ATOCHA CERCANÍAS.	PINAR DE LAS ROZAS.	ADIF
912	LAS MATAS.	PINAR DE LAS ROZAS.	ADIF
914	BIF. CHAMARTIN.	BIF. P. PIO.	ADIF
916	DELICIAS.	MADRID-SANTA CATALINA.	ADIF
920	MÓSTOLES - EL SOTO.	PARLA.	ADIF
930	MADRID-ATOCHA CERCANÍAS.	SAN FERNANDO DE HENARES.	ADIF
932	MADRID-ATOCHA CERCANÍAS.	MADRID-SANTA CATALINA.	ADIF
934	MADRID-ABROÑIGAL.	BIF. REBOLLEDO.	ADIF
936	SAN CRISTOBAL INDUSTRIAL.	VILLAVERDE BAJO.	ADIF
938	MADRID-ATOCHA CERCANÍAS.	ASAMBLEA MADRID-ENTREVÍAS (APD).	ADIF
940	O'DONNELL.	VICÁLVARO- CLASIFICACIÓN.	ADIF
942	VILLAVERDE BAJO.	VALLECAS-INDUSTRIAL.	ADIF
944	VICÁLVARO.	VICÁLVARO- CLASIFICACIÓN.	ADIF
946	MADRID-SANTA CATALINA.	VILLAVERDE BAJO.	ADIF
948	VICÁLVARO-CLASIF.AGUJA KM. 3,007.	BIF. VICÁLVARO- CLASIFICACIÓN.	ADIF





ANEXO I

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE TITULARIDAD PRIVADA (APARTADEROS)

En Líneas Convencionales 1.668 mm

COMUNIDAD	PROVINCIA	ESTACIÓN	TITULAR	ACTIVIDAD
Andalucía	Almería	Holcim	Holcim España S.A.	Cementos
	Cádiz	San Roque - La Linea	Repsol Butano S.A.	Combustibles
			Cepsa Química S.A.	Químicos
	Córdoba	Alhondiguilla	Eon Generación S.L.	Carbón
		Córdoba	Lafarge Cementos S.A.	Cementos
		El Carpio de Córdoba	Productos Alimenticios Gallo S.L I	Alimentación
			Productos Alimenticios Gallo S.L II	Alimentación
		Puente Genil	Prefabricados Delta	Construcción
	Valchillón	Asea Brown Boveri S.A.	Varios	
	Granada	Albolote	Repsol Butano S.A.	Combustibles
	Huelva	Huelva Puerto	Cepsa	Combustibles
			Amoniaco-Urea S.A.	Químicos
			CLH S.A.	Combustibles
	Jaén	San Juan del Puerto-Moguer	ENCE	Madera
		Espeluy	Antrasa	Traviesas
	Linares Baeza		Azucareras Reunidas de Jaén S.A.	Combustibles
Málaga	Bobadilla	Cementos Antequera S.A.	Cementos	
Sevilla	Alcala de Guadaira	Azvi S.A.	Maquinaria de Vía	
	La Roda de Andalucía	Autologística Andalucía S.A.	Automoción	
Aragón	Huesca	Monzón Río Cinca	Hidro Nitro Española S.A.	Químicos
		Selgua	Terminal Intermodal Monzon S.L.	Intermodal
		Selgua	Ercros S.A.	Químicos
			Prainsa	Traviesas
		Tamarite Altorricón	Benito Arno e Hijos S.A.	Varios
	Tardienta	Aralfa S.A.	Cereales	
	Teruel	Cella	Platea Gestión S.A.	Varios
		La Puebla de Híjar	Pretersa	Construcción
		Samper	Carboex S.A (Endesa)	Carbón

COMUNIDAD	PROVINCIA	ESTACIÓN	TITULAR	ACTIVIDAD
Aragón	Zaragoza	Cogullada	CAF S.A.	Material Ferroviario
		Cuarte de Huerva	Saint Gobain Vicasa S.A.	Mineral
		El Burgo de Ebro- El Espartal	Saica	Papel
		Grisen	General Motors España S.A.	Automoción
			Poligono Pradillo 2004 S.L.	Siderúrgicos
		Luceni	Puerto Seco Santander-Ebro S.A.	Automoción
		Luceni	GIC Fabricas S.A.	Traviesas
		Maria de Huerva	Repsol Butano S.A.	Combustibles
		Morata de Jalón	Cemex Esp. Operaciones C.L.U.	Cementos
		Zaragoza Corbera Alta	Terminal Maritima Zaragoza S.A.	Intermodal
		Zaragoza Corbera Alta	Torras Papel S.A.	Papel
		Zaragoza Plaza	Zaragoza Alif-VF Plaza	Intermodal
		Zuera	Agrar S.A.	Abonos
		Zuera	Ubicar S.L.	Automoción
Zuera	Cepsa Gas Licuado S.A.	Combustibles		
Asturias, Principado de	Asturias	La Felguera	Iberdrola Gener.S.A. (CT.Lada)	Carbón
			Felguera Melt S.A.	Siderúrgicos
		La Maruca Contenedores	Saint Gobain Cristaleria S.A.	Mineral
		Lugo de Llanera	Talleres Alegria S.A.	Material Ferroviario
		Lugones	Arcelor-Mittal España S.A	Siderúrgicos
		Mieres	Duro Felguera Rai S.A.	Siderúrgicos
		Nubledo	Arcelor-Mittal España S.A	Siderúrgicos
		Nubledo	Ferralca S.A.	Siderúrgicos
		San Juan de Nieva	Asturiana de Zinc S.A.	Químicos
		Soto del Rey	Hidroeléctrica del Cantabrico S.A.	Carbón
		Tudela Veguin	Tudela Veguín S.A.	Cementos
		Veriña	Arcelor-Mittal España S.A	Siderúrgicos
Viella	Corp. Alimentaria Peñasanta S.A.	Alimentación		
Cantabria	Santander	Mataporquera	Cementos Alfa S.A.	Cementos
		Muriedas	Global Steel Wire, S.A.	Siderúrgicos
		Torrelavega (Solvay)	Solvay Química S.A.	Químicos

COMUNIDAD	PROVINCIA	ESTACIÓN	TITULAR	ACTIVIDAD	
Castilla y León	Ciudad Real	Alcázar de San Juan	Dialpe (Bioetanol Mancha S.L)	Combustibles	
			CLH S.A.	Combustibles	
			Invatra S.C.L.	Material Ferroviario	
			Precon S.A.	Traviesas	
		Puertollano- Refinería	Repsol Petroleo S.A.	Combustibles	
			<i>Conectados a Vía Puertollano Refinería</i>	FertiberiaS.A.	Abonos
				Repsol Butano S.A.	Combustibles
				Repsol QuímicaS.A.	Químicos
		Talleres Auresa		Mantenimiento de Cisternas	
		Guadalajara	Azuqueca	Puerto Seco Azuqueca	Intermodal
	Azuqueca		Saint Gobain Vicasa S.A.	Mineral	
			Consignaciones Toro y Betolaza S.A.	Papel	
	Toledo	Noblejas	Cementos del Tajo SAU / Cemex	Cementos	
		Ocaña	Ferrovial-Agroman S.A.	Maquinaria de Vía	
		Villaluenga Asland	Lafarge Cementos S.A.	Cementos	
		Villaluenga Yuncler	Plasser Española S.A.	Maquinaria de Vía	
Castilla y León	Ávila	Arevalo	Harinera Vilafranquina S.A.	Alimentación	
	Burgos	Miranda de Ebro	Garlan Sdad. Cooperativa	Cereales	
			Martínez de la Pera, S.A.	Cereales	
			Patentes Talgo S.L.	Material Ferroviario	
			Montefibre S.A.	Químicos	
		Miranda de Ebro	Barredo Hermanos S.A.	Varios	
		Pancorbo	Tecsa Empresa Const. S.A.	Maquinaria de Vía	
			Transformados Siderúrgicos S.A.	Siderúrgicos	
		Villafria	Gonvarri Industrial S.A.	Siderúrgicos	
	Villalonguejar	Trancacesa	Cereales		
		Adisseo España S.A.	Químicos		
	León	Cosmos (Cgd) Torral de los Vados	Cementos Cosmos S.A.	Cementos	
			La Robla	Gas Natural Sdg S.A.	Carbón
		Hullera Vasco Leonesa S.A.		Carbón	
		Cementos Tudela Veguin S.A.		Cementos	
		León-Mercancías	Talleres Mecánicos Celada S.A.	Material Ferroviario	
			BA Vidrio S.A.	Mineral	
		Palanquinos	Copasa	Maquinaria de Vía	

COMUNIDAD	PROVINCIA	ESTACIÓN	TITULAR	ACTIVIDAD
Castilla y León	Palencia	Picón Serranos	Portland Valderribas S.A.	Cementos
		Soto Cerrato	Repsol Butano S.A.	Combustibles
		Venta de Baños	Ventastur (Pecovasa)	Automoción
		Venta de Baños	Casa Riaño S.A.	Cereales
			Renault S.A.	Automoción
	Salamanca	Precon S.A.	Traviesas	
		Babilafuente	Biocarbur. De Cast. Y Leon S.A.	Combustibles
	Soria	Nava Del Rey	Cecosa	Alimentación
		Coscurita	Mº Medio Ambiente Y M.R.M.	Cereales
	Valladolid	Valladolid (La Carrera)	Renault S.A.	Automoción
		Valladolid-Argales	Redalsa	Siderúrgicos
	Zamora	Zamora	Abonos Wulf Rodríguez S.A.	Abonos
Cataluña	Barcelona	Barcelona Can Tunis	Seat S.A.	Automoción
			Consorcio Zona Franca Barna	Varios
		Castellbisbal	Gonvarri Industrial S.A.	Siderúrgicos
			Gonvauto S.A.	Siderúrgicos
			Comp. Esp. de Laminación S.A.	Siderúrgicos
		El Prat de Llobregat	Aracle S.A. - Bamesa	Siderúrgicos
		Els Monjos	Harinera Villafranquina S.A.	Alimentación
		Granollers-Canovelles	Productos Alimenticios Gallo S.L.	Alimentación
		Granollers-Centre	Repsol Butano S.A.	Combustibles
		Martorell	Cargill Iberica S.L.	Cereales
			Solvay Química S.A.	Químicos
		Martorell-Seat	Seat S.A	Automoción
	Mollet-Santa Rosa	Fils de Moreto S.A.	Cereales	
		Alstom Transp. S.A.	Material Ferroviario	
	San Vicenç de Castellet	Iberpotach S.A.	Mineral	
	Girona	Vilamalla	Cimalsa	Intermodal
	Lleida	Pla de Vilanoveta	Coop. Agropecuaria Guissona S.A.	Alimentación
		Puigvert de Lleida	Tradinsa	Material Ferroviario
	Tarragona	Constanti	Gestión Maquinaria Ferroviaria S.L.U.	Material Ferroviario
			Repsol Química S.A.	Químicos
		Flix	Ercros Industrial S.A.	Químicos
		L' Arboç	Saint Gobain Cristaleria S.L.	Mineral
		Tarragona Clasificación	Repsol Butano S.A.	Combustibles
Tres Camins		Bayer Materiale Science. S.L.	Químicos	
	Ercros S.A.	Químicos		

COMUNIDAD	PROVINCIA	ESTACIÓN	TITULAR	ACTIVIDAD	
Extremadura	Badajoz	Calamonte	Cruz Distrib. Extremeña, S.A.	Varios	
		Cementos Balboa-Alconera	Cementos Balboa S.A.	Cementos	
		Gevora	Mercoguardiana S.A.	Alimentación	
		La Garrovilla	Acorex S.C.L.	Cereales	
		Valdetorres	Bioenergetica Extremeña S.A.	Combustibles	
Galicia	A Coruña	A Susana	Cementos Cosmos S.A.	Cementos	
		Meirama (Central Térmica)	Gas Natural Sdg S.A.	Carbón	
		Sogama	Sogama S.A.	Varios	
		Teixeiro	Bioetanol de Galicia S.A.	Combustibles	
	Lugo	Bonxe	Coren S.C.L.	Cereales	
		Oural	Cementos Cosmos S.A.	Cementos	
	Orense	O Barco de Valdeorras	Talleres Meleiro, S.A.	Material Ferroviario	
		Taboadela	Coren S.C.L.	Cereales	
	Pontevedra	As Gandaras		Gefco España S.A.	Automoción
				Cementos Cosmos S.A.	Cementos
				Soluciones Estruct. Castelo, S.L.	Construcción
				Freire Hermanos S.A.	Siderúrgicos
		Redondela	David Fernández	Construcción	
		Vigo Guixar (Chapela)	Arcelor-Mittal España S.A	Siderúrgicos	
Madrid	Madrid	Castillejo Añover	Lafarge Cementos S.A.	Cementos	
			Cemex Esp. Operaciones S.L.U	Cementos	
		Ciempozuelos	Berge Automotive Logistic S.L.	Automoción	
		Fuenlabrada	Vías y Construcciones S.A.	Maquinaria de Vía	
		Getafe Industrial	Corrugados Getafe S.L.	Siderúrgicos	
		Getafe	Repsol Butano S.A.	Combustibles	
		Griñón	Materiel Industriel S.A.	Material Ferroviario	
		Las Matas	Patentes Talgo, S.A.	Material Ferroviario	
		Manzanares Soto El Real	Via Park Clf S.L.	Material Ferroviario	
		Meco	Obrascon Huarte Lain S.A.	Maquinaria de Vía	
		Pinto	Gefco España S.A.	Automoción	
		San Cristóbal Industrial	CLH S.A.	Combustibles	
		Torrejón Cargas	CLH S.A.	Combustibles	
			Repsol Butano S.A.	Combustibles	
		Vallecas Industrial	Bipadosa	Siderúrgicos	
		Vicálvaro Clasificación	Puerto Seco de Madrid S.A.	Intermodal	
		Villaverde Alto Cargas	Arcelor-Mittal S.A.	Siderúrgicos	
Villaverde Orcasitas	Siderúrgica Requena S.A.	Material Ferroviario			

COMUNIDAD	PROVINCIA	ESTACIÓN	TITULAR	ACTIVIDAD
Murcia, Región de	Murcia	Escombreras	CLH S.A.	Combustibles
			Ecocarburantes Españoles S.A	Combustibles
			Repsol Butano S.A.	Combustibles
Navarra, Foral de	Navarra	Altsasu	Portland Valderribas S.A.	Cementos
			Trans. Vicuña S.A.	Siderúrgicos
		Castejón de Ebro	Trenasa	Material Ferroviario
		Féculas de Navarra	Timac Agro España S.A.	Abonos
		Noain	Harivasa 2000 S.A.	Alimentación
Pamplona (Landaben)	Volkswagen Navarra S.A.	Automoción		
País Vasco	Álava	Agurain-Salvatierra	S.A. Prod. de Emp. Metalúrgicos	Siderúrgicos
		Amurrio	Amurrio Ferr. y Equipos S.A.	Siderúrgicos
			Burbiola	Siderúrgicos
		Jundiz	Centro Transp. Vitoria S.A.	Intermodal
	Llodio	JEZ Sistemas Ferrov. S.A.	Siderúrgicos	
	Guipuzcoa	Beasain	CAF S.A -1-	Material Ferroviario
			CAF S.A -2-	Material Ferroviario
		Irún	Algeposa Intermodal S.A.	Intermodal
			CAF S.A.	Material Ferroviario
	Vizcaya	Desertu Baracaldo	Aceralia Compacta S.A.	Siderúrgicos
Galindo		ABB S.A.	Carbón	
Valenciana, Comunidad	Alicante	Novelda	Levantina y Asoc.de Minerales S.A.	Varios
	Valencia	Massalfassar	Vossloh España S.A.	Material Ferroviario
		Sagunto-Cargas	Arcelor-Mittal Sagunto S.A.	Siderúrgicos
			Hierros de Levante S.A.	Siderúrgicos
			Algetren Logistica S.A.	Siderúrgicos
		Conectados a Vía Arcelor	Industrial Ferrodisa	Siderúrgicos
			Lafarge Cementos S.A.	Cementos
		Proyectos Singulares FPS G. Dragados	Construcción	
Ford (Silla)	Ford España S.L.	Automoción		
Apartaderos Privados de Uso Publico				

En Líneas Ancho Métrico 1.000 mm

COMUNIDAD	PROVINCIA	ESTACION	TITULAR	ACTIVIDAD
Asturias, Principado de	Asturias	Aboño Mercancías	EDP	Central Térmica
		Mieres-Vasco	Hunosa	Minería
		Soto de Ribera	EDP	Central Térmica
		Trasona	Arcelor-Mittal	Siderúrgicos
Cantabria	Santander	Barreda	SOLVAY	Químicos
Castilla y León	Burgos	Arija	Sibelco Minerales, S.A.	Extracción Áridos Silíceos
	León	La Robla	Hullera Vaso Leonesa	Minería
País Vasco	Vizcaya	Ariz	Arcelor-Mittal	Siderúrgicos



ANEXO J INSTALACIONES LOGÍSTICAS PRINCIPALES DE MERCANCÍAS

Características Técnicas

A Coruña San Diego						
Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	24	540 metros	24 horas	Lunes a Viernes 7 a 23 horas	Lunes a Viernes 7 a 23 horas	No

Alcázar de San Juan Mercancías						
Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
14	11	750 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 horas	No	No

Algeciras Mercancías						
Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	3	190 metros	Lunes a Viernes 7 a 22 horas	Lunes a Viernes 7 a 22 horas	No	No

As Gándaras						
Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
2	0	600 metros	Lunes a Viernes 6:30 a 22:30 h	Lunes a Viernes 6 a 14 horas	Lunes a Viernes 6 a 14 horas	No

Barcelona Can Tunis						
Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
5	41	800 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 horas	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Domingo 0 a 6 h.	No

Barcelona Morrot

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
6	13	890 metros	Lunes 6 a 24 h. Martes a Sábado 0 a 24 h. Domingo 0 a 6 h.	Lunes 6 a 24 h. Martes a Sábado 0 a 24 h. Domingo 0 a 6 h.	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 22 h.	SEFEMED

Bilbao Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
7	11	737 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 horas	Lunes 6 a 24 h. Martes a Jueves 0 a 24 h. Viernes 0 a 22 h. Sábado, Domingo y Festivos 6 a 22 h.	Lunes a Viernes 7:30 a 19:30 h.

Busdongo

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
4	0	400 metros	24 horas	Lunes a Domingo 12 a 20 horas	No	No

Castelbisbal

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
8	0	507 metros	24 horas	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h.	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h.	No

Complejo Pasaia-Lezo

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
10	1	485 metros	Lunes a Viernes 6 a 22 horas	Lunes a Viernes 6 a 22 horas	Lunes a Viernes 6 a 22 horas	No

Complejo Taboadela- Ourense

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
3	15	604 metros	Lunes a Domingo 4 a 20 horas	Lunes a Domingo 6 a 14 horas	En Ourense Lunes a Domingo 6 a 14 horas	En Taboadela Martes a Domingo 0 a 5 horas

Complejo Valladolid

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
11	22	520 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 horas	Lunes 7 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 23 h. Domingo y Festivos 7 a 23 h.	No

Complejo Villaverde

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
23	23	828 metros	Lunes 7 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 15 h.	Lunes 7 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 15 h.	Lunes a Viernes 7 a 23 h. Sábado 0 a 7 h.	No

Constantí

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
7	5	550 metros	Lunes a Viernes 6:30 a 22:30 h. Sábado 6:30 a 14:30 h.	Lunes a Viernes 6:30 a 22:30 h. Sábado 6:30 a 14:30 h.	Lunes a Viernes 6:30 a 22:30 h. Sábado 6:30 a 14:30 h.	TRANSLISA

Córdoba El Higuero

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
9	32	792 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 horas	No

Cosmos

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
1	0	500 metros	Lunes 5 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h.	Lunes 5 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h.	No	No

Escombreras

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	16	560 metros	24 horas	Lunes a Viernes 7 a 15 horas	Lunes a Viernes 7 a 15 horas	No

Fuentes de Oñoro

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	9	550 metros	24 horas	Lunes a Domingo 8 a 16 horas	No	No

Granollers Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
3	5	595 metros	24 horas	Lunes a Viernes 6 a 22 horas	Lunes a Viernes 6 a 22 horas	UTE TERMINAL GRANOLLERS

Grisén

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
5	3	700 metros	24 horas	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h.	No	No

Huelva Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
13	9	990 metros	24 horas	Lunes 7 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 7 h.	Lunes 7 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 7 h.	No

Irún Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
21	31	570 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 horas	Lunes a Domingo 6 a 22 horas

Júndiz

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
4	6	830 metros	24 horas	Lunes a Viernes 7 a 23 horas	Lunes a Viernes 7:30 a 15:30 h.	Lunes a Viernes 7:30 a 19:30 h.

León Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
13	25	917 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 horas	Lunes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h. Domingo 22 a 24 h.	Lunes a Viernes 8:30 a 13:30 h. y 16 a 19 horas

Lugo de Llanera

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
6	1	535 metros	Lunes a Viernes 7 a 23 horas	Lunes a Viernes 7 a 23 horas	No	No

Lugo Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	4	654 metros	24 horas	Lunes a Viernes 8 a 16 h.	No	No



Madrid Abroñigal

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	19	530 metros	24 horas	Lunes 7 a 24 h. Martes a Sábado 0 a 24 h. Domingo 0 a 23 h.	Lunes 7 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 23 h. Domingo 7 a 23 h	RENFE MERCANCÍAS TRANSERVI

Martorell Seat

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
6	0	835 metros	24 horas	Lunes 8 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 8 h	Lunes 8 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 8 h	No

Mataporquera

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
1	3	435 metros	24 horas	Lunes a Viernes 8 a 24 horas	Lunes a Viernes 10 a 18 h.	No

Mérida Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	12	435 metros	24 horas	Lunes a Viernes 6 a 22 horas	No	DESARROLLO LOGÍSTICO EXTREMEÑO

Miranda de Ebro Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
20	0	700 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 horas	Lunes a Viernes 0 a 24 h. Sábado, Domingo y Festivos 0 a 15 h. y 23 a 24 h	No

Monforte de Lemos Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
10	2	750 metros	24 horas	Lunes a Jueves 0 a 24 h. Viernes 0 a 22 h. Domingo 22 a 24 h.	Lunes a Viernes 6 a 22 h.	No

Murcia Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	15	655 metros	24 horas	Lunes a Viernes 6 a 22 h.	Lunes a Viernes 8 a 14 h. y 16 a 18 h.	REFEER TERMINAL A.I.E.

Muriedas

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
8	2	600 metros	24 horas	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h. Festivos 0 a 24 h.	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h.	No

Noáin

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
8	9	630 metros	24 horas	Lunes a Viernes 7 a 23 horas	Lunes a Viernes 9 a 14 h. y 15:30 a 18:30 h.	TERMINAL CATALUÑA,S.A.

Pamplona

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UTI'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
2	8	500 metros	24 horas	Lunes a Viernes 6 a 22 horas	Lunes a Viernes 6 a 22 horas	No

Pontevedra

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	7	670 metros	24 horas	Lunes a Viernes 7 a 15 h.	No	No

Portbou Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
6	37	509 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 h.	Lunes a Domingo 0 a 24 h.	FERROSER SERVICIOS AUXILIARES, S.A.

Sagunto Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
7	3	744 metros	24 horas	Lunes a Domingo 6 a 22 h.	Lunes a Viernes 6 a 22 h.	No

Salamanca

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	5	614 metros	24 horas	Lunes a Viernes 7 a 23 horas	No	No

Samper

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	8	400 metros	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado y Festivos 0 a 6 h.	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado y Festivos 0 a 6 h.	No	No

San Roque - La Línea Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	7	680 metros	Lunes a Viernes 6 a 22 h.	Lunes a Viernes 6 a 22 h.	Lunes a Viernes 6 a 22 h.	Lunes a Viernes 8 a 14 h. y 15 a 19 h.

Sevilla La Negrilla

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
3	15	400 metros	24 horas	Lunes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 15 h. Domingos 23 a 24 h. Festivos 0 a 24 h.	Lunes 7 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 15 h. Festivos 0 a 24 h.	Lunes a Viernes 7 a 23 h. Sábado 7 a 15 h.

Silla Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
6	14	563 metros	24 horas	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 14 h. Festivos 0 a 24 h.	Lunes a Viernes 6 a 22 h. Sábado 6 a 14 h. Festivos 6 a 22 h.	Lunes a Viernes 7:30 a 20:30 h. Sábado 7 a 13 h.

Tarragona Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
15	16	538 metros	24 horas	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h.	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h.	TRANSPORTES PORTUARIOS, S.A.

Torrelavega Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	8	350 metros	24 horas	Lunes a Viernes 7 a 23 h.	Lunes a Viernes 8 a 13 h y 15:30 a 18:30 h.	Lunes a Viernes 8 a 13 h y 15 a 18 h.

Valencia Fuente San Luis

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
17	7	801 metros	24 horas	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 14 h. Festivos 0 a 24 h.	Lunes a Viernes 6 a 22 h. Sábado 6 a 14 h.	No

Venta de Baños Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
13	22	821 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 h.	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h. Domingos y Festivos 7 a 23 h	No

Vicálvaro Mercancías

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
19	35	670 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 h.	Lunes a Domingo 0 a 24 h.	No

Vigo Guixar

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
6	9	577 metros	24 horas	Lunes a Domingo 6 a 22 h.	Lunes a Viernes 6 a 22 h.	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábados y Festivos 0 a 6 h. y 22 a 24 h. Domingos 0 a 6 h

Villafría

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
8	2	890 metros	24 horas	Lunes 7 a 24 h. Martes a Jueves 0 a 24 h. Viernes 0 a 23 h	No.	LOGÍSTICA MULTIMODAL



Zaragoza Arrabal

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
0	14	627 metros	24 horas	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h.	Lunes 6 a 24 h. Martes a Viernes 0 a 24 h. Sábado 0 a 6 h.	No

Zaragoza Plaza

Vías			Horarios de Prestación de los Servicios			
Electrificadas	Sin Electrificar	Longitud Máxima	Acceso y Expedición de Trenes	Maniobras en la Instalación		Manipulación de UT'S
				Sin Vehículo	Con Vehículo	
16	9	858 metros	24 horas	Lunes a Domingo 0 a 24 h.	Lunes a Domingo 0 a 24 h.	NOATUM RAIL TEMINAL DE ZARAGOZA



ANEXO K

CENTROS DE TRATAMIENTO TÉCNICO CTT

Características Técnicas

Fuencarral								
Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
15	SI	SI		SI	SI	SI	SI	RENFE

Sevilla Santa Justa								
Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
8	SI	SI	2	SI	SI	SI	SI	RENFE

Valencia Fuente San Luis								
Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
7	SI	SI		SI	SI	SI	SI	No

Can Tunis								
Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
22	SI	SI		SI	SI	SI	SI	RENFE

Sant Andreu Condal								
Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
8	SI	SI		SI	SI	SI	SI	TALGO

Xátiva

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
8	SI	SI		SI	SI	SI	SI	No

Buñol

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
2	SI	SI	1	SI	SI	SI	SI	RENFE INTEGRIA
Dispone de Túnel de Lavado								

Los Prados

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
4	SI	SI		SI	SI	SI	SI	RENFE INTEGRIA

Irún

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
8	SI	SI	1	SI	SI	SI	SI	RENFE

León Clasificación

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
2	SI	SI	1		SI		SI	RENFE

Coruña San Cristobal

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
5	SI	SI	2	SI	SI	SI	SI	RENFE

Coruña San Diego

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
1			1		SI		SI	RENFE

Vigo Guixar

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
6	SI	SI	1	SI	SI	SI	SI	RENFE

Algeciras

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
1	SI	SI	1		SI	SI	SI	RENFE

Córdoba El Higuero

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
6	SI	SI	1	SI	SI		SI	RENFE INTEGRIA

Bádajos

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
2	SI	SI	1		SI	SI	SI	RENFE

Zafra

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
1	SI	SI	1		SI	SI	SI	RENFE

Huelva Cargas

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
3	SI	SI	1		SI	SI	SI	RENFE

L'Hospitalet de Llobregat

Vías				Servicios				
Número	Toma Agua	Toma Eléctrica	Foso	Lavado Exterior	Maniobras	Preparación/ Limpieza Interior	Manten. Mínimo	Acceso Talleres
2	SI			SI				No

ANEXO L

PRINCIPALES ESTACIONES DE VIAJEROS

Características Técnicas

Categoría 1

Pamplona							
Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			360		0,68 0,46		

Valencia Estación del Nord							
Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
10			450		0,68 0,55		

Categoría 2

A Coruña							
Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
6			371		0,55		

Alcázar de San Juan							
Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
8			546		0,55 0,25		

Algeciras							
Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	4		465		0,62 0,54		

Almería

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
2	2		416		0,75 0,54		SI

Ávila

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
6			485		0,68 0,55		SI

Badajoz

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	3		303		0,46		SI

Barcelona Estació de França

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
13			425		0,55		SI

Barcelona Passeig de Gracia

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
2			267		0,68		NO

Benicarlo Peñíscola

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			447		0,68 0,55		SI

Bilbao Abando Indalecio Prieto

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
8			391		1,01 0,50		SI

Burgos Rosa de Lima

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			420		0,68		SI

Cádiz

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
6			391		0,68 0,53		SI

Caldes de Malavella

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			405		0,68 0,21		SI

Cambrils

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			279		0,51 0,21		SI

Cartagena

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	4		264		0,55		SI

Cuenca

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	3		165		0,55		SI

Dos Hermanas

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			274		0,68		NO

El Clot-Arago

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			213		0,68		NO

Figueres

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			526		0,68		SI

Flaçà

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
2		1	380	380	0,68	0,55	SI

Gijón Sanz Crespo

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			345		0,73 0,68		NO

Granollers Centre

Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			353		0,68		SI

Guadalajara

Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
7			352		0,55		SI

Huelva Término

Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			228		0,54		NO

Huesca

Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	1	2	164	200	0,56	0,56	SI

Irún

Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
6		2	467	449	0,85 0,70	0,70	SI

Jaén

Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
7			334		0,72		SI

Jerez de la Frontera

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			330		0,68 0,53		SI

L' Aldea Amposta

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			404		0,56		NO

Lebrija

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			350		0,68		NO

Linares Baeza

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			422		0,69 0,49		SI

Llançà

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			285		0,68 0,22		SI

Logroño

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
5			400		0,76		SI

Lugo

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	3		496		0,50		SI

Madrid Atocha Cercanías

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
10			250		0,68		NO

Medina del Campo

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
7			398		0,68 0,30		SI

Mérida

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	3		397		0,68		SI

Miranda de Ebro

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
7			413		0,65 0,28		SI

Oviedo

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
9			689		0,70 0,50		NO

Portbou

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
5		2	355	355	0,38 0,33	0,33	SI

Puerto de Santa María

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			425		0,68		NO

Reus

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
5			335		0,35		SI

Ronda

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	3		362		0,55		SI

San Fernando Bahía Sur

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			385		0,68		NO

Salamanca

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4	5		450		0,68 0,55		SI

Salou

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			345		0,56		NO

San Bernardo

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
2			241		0,68		NO

Sant Celoni

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			410		0,68		SI

Sant Vicenç de Calders

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
5			350		0,68		SI

Santander

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			468		0,56		SI



Segovia

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
5			385		0,55 0,25		NO

Sils

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
2			289		0,68		NO

Soria

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	5		145		0,68 0,28		SI

Tarragona

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
7			367		0,46 0,37		SI

Teruel

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	4		216		0,68		SI

Torredembarra

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
2			170		0,68		NO

Tortosa

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			480		0,48		SI

Tudela de Navarra

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			395		0,50 0,20		SI

Vigo Guixar

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
5			295		0,68		SI

Vilanova i la Geltrú

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4			452		0,68		SI

Villena

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			300		0,55		SI

Vinarós

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			538		0,68 0,55		SI

Vitoria-Gasteiz

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
5			635		0,79 0,53		SI

Xátiva

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
6			560		0,71 0,55		NO

Zaragoza-Goya

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
1			160		0,68		NO

ANEXO M TALLERES

Características Técnicas

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
ANDALUCÍA	Almería	Centro Especializado en reparación de componentes Almería	Actren Mantenimiento Ferroviario, S. A.
		Plaza de la Estación s/n. 04006 ALMERÍA	AUTOPROPULSADOS DIESEL
	Cádiz	Base Mantenimiento Algeciras	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.
		Barriada la Perlita. C/ Los Arcos, s/n. 11201 ALGECIRAS	MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL
		Base de Asistencia Técnica Algeciras	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.
	Córdoba	Agustín Bálsamo, s/n (Antigua Estación). 11203 ALGECIRAS.	MATERIAL RODANTE AUXILIAR VAGONES
		Base Mantenimiento Jerez.	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.
		Plaza Estación. 11401 JEREZ DE LA FRONTERA.	AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
	Córdoba	Base Mantenimiento Córdoba Remolcado.	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.
		Carretera Palma del Río, km. 5. 14005 CÓRDOBA	MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Córdoba.	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.
	Granada	Carretera Palma del Río, Km. 35 (Complejo Ferroviario El Higuero). 14005 CÓRDOBA	MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
Base Mantenimiento Córdoba Motor.		RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.	
Carretera Palma del Río, Km. 35 (Complejo Ferroviario El Higuero). 14005 CÓRDOBA		LOCOMOTORAS DIESEL	
Granada	Centro Especializado en Reparación de Componentes Granada Carretera de Málaga, 16. 18015 GRANADA	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	
		MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES	
		RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.	
		MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, VAGONES	
		Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	
		AUTOPROPULSADOS DIESEL	

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
ANDALUCÍA	Huelva	Base de Asistencia Técnica Huelva Término. Polígono la Paz, s/n - Estación Huelva Mercancías. 21007 HUELVA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR ,LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES
	Jaén	Base de Asistencia Técnica Linares Baeza Plaza de las Palmeras, s/n- Estación FF CC 23490 LINARES DE BAEZA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
	Málaga	Base de Mantenimiento Integral Málaga Cº de los Prados s/n . 29006 MÁLAGA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS/DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Mantenimiento Autopropulsado Polígono Industrial Guadalhorce C/ Ciro Alegría, s/n . 29006 MÁLAGA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉC- TRICOS/DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Mantenimiento Málaga Alta Velocidad Camino de los Prados - C/ Ucrania. 29006 MÁLAGA	Patentes Talgo, S.L. ALTA VELOCIDAD, COCHES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. ALTA VELOCIDAD
	Sevilla	Base de Mantenimiento Sevilla Motor C/ Pueblo Saharaui, 12. 41008 SEVILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉC- TRICOS, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Mantenimiento Sevilla Autopropulsado C/ Pueblo Saharaui, 12 41008 SEVILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS /DIESEL, COCHES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Asistencia Técnica Majarabique Estación-Mercancías Majarabique. 41300 SAN JOSÉ DE LA RINCONADA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Asistencia Técnica Sevilla -La Negrilla Ronda de la Doctora, s/n. Estación Contenedores Sevilla. 41006 SEVILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Base Mantenimiento Sevilla Media Distancia C/ Pueblo Saharaui, 12. 41008 SEVILLA	Actren Mantenimiento Ferroviario S. A. AUTOPROPULSADOS DIESEL
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. AUTOPROPULSADOS DIESEL
		Puerto de Sevilla Crta. de la Esclusa s/n, Puerto Oeste - Dársena del Batán - Muelle del Centenario (T. Ferroportuaria). 41011 SEVILLA	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
ARAGÓN	Zaragoza	Base de Asistencia Técnica Grisén Paseo de la Estación, s/n . 50297 GRISÉN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Zaragoza Arrabal C/ De la Corbeja Baja, s/n . 50015 ZARAGOZA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Self-Rail C/ La Habana, 23. Nave 1. Polígono Industrial Centrovía. 50196 LA MUELA	Self-Rail Ibérica, S.L. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base Mantenimiento Zaragoza Centro Logístico Ferroviario Zaragoza Plaza. 50190 ZARAGOZA	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A LOCOMOTORAS DIESEL
			Actren Mantenimiento Ferroviario S. A. AUTOPROPULSADOS DIESEL
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS/DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
CANTABRIA	Santander	Base Mantenimiento Santander C/ Eduardo Gracia, 4. 39011 SANTANDER	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉC- TRICOS, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Asistencia Técnica Muriedas C/ Hermanos Torre Oruña, s/n Polígono "La Maruca". 39600 MURIEDAS	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
CASTILLA LA MANCHA	Albacete	Centro Especializado en Reparación de Componentes Albacete Carretera del Cementerio, s/n. 02001 ALBACETE	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
		Talleres Jundi, S.L. C/ Federico García Lorca, s/n. Estación FFCC. Edificio Rotonda. 02001 ALBACETE	Talleres Jundi, S.L. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
	Ciudad Real	Base de Asistencia Técnica Puertollano Estación Ferrocarril Refinería Complejo Petroquímico. 13500 PUERTOLLANO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Alcázar de San Juan Estación Ferrocarril 13600 ALCÁZAR DE SAN JUAN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES
		Invatra Sociedad Cooperativa Limitada Polígono Industrial Alces Parcelas 2 y 3. 13600 ALCÁZAR DE SAN JUAN	Invatra Sociedad Cooperativa Limitada VAGONES
	Guadalajara	Guinovart Avda. de la Construcción 2, Polígono Industrial Miralcampo Azuqueca de Henares	Agrupación GUINOVART Obras y Servicios Hispania S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
CASTILLA LA MANCHA	Toledo	Base Mantenimiento Integral La Sagra AV Ctra. Toledo-Aranjuez Km 18,5 45260 VILLASECA DE LA SAGRA	Alstom Transporte, S.A. ALTA VELOCIDAD
			Patentes Talgo, S.L. ALTA VELOCIDAD, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			Actren Mantenimiento Ferroviario S. A. ALTA VELOCIDAD
			BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Comasfer, S.L. C/ Juan de la Cierva, 59. Nave 3. Polígono Industrial Torrehierro.. 45600 TALAVERA DE LA REINA	Comasfer, S.L. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
Plasser Yuncler Avd. de las Lunas, 9 45529 Yuncler de La Sagra	Plasser Española, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR		
CASTILLA y LEÓN	Burgos	Base Mantenimiento Miranda de Ebro Motor C/ República Argentina, s/n. 09200 MIRANDA DE EBRO	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS, VAGONES
		Base Mantenimiento Miranda de Ebro Remolcado C/Vitoria, s/n. 09200 MIRANDA DE EBRO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Asistencia Técnica Miranda de Ebro C/ Estación s/n. 09200 MIRANDA DE EBRO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Villafría Carretera Urbaceja RíoPico, s/n. 09192 VILLAFRÍA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Tecsa Empresa Constructora, S.A. C/ San Nicolás, 18. 09280 PANCORBO	Tecsa Empresa Constructora, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Vefca, S.L. C/ Ircio, Parcela R-65 Polígono Industrial de Bayas. 09200 MIRANDA DE EBRO	Vefca, S.L. MATERIAL RODANTE AUXILIAR

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
CASTILLA y LEÓN	León	Base Mantenimiento León Motor C/Babieca, 24-42. 24009 LEÓN	Actren Mantenimiento Ferroviario S. A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS /DIESEL RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS, VAGONES
		Base Mantenimiento León Remolcado C/Prolongación de Gómez Salazar s/n. 24009 LEÓN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
		Base de Asistencia Técnica León Clasificación C/ General Sanjurjo, s/n. 24009 ARMUNIA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
		Talleres Mecánicos Celada, S.A. C/El Sol, s/n. 24080 LEÓN	Talleres Mecánicos Celada, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
		Talleres Robles Avda. Constitución, 60. 24210 MANSILLA DE LAS MULAS	Talleres Robles S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Taller Central Térmica La Robla Avda. de la central térmica, s/n. 24640 LA ROBLA	BTREN Mantenimiento Ferroviario S. A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS
		Centro Especializado en Reparación de Componentes Venta de Baños Avenida de Castilla s/n. 34200 VENTA DE BAÑOS	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
	Salamanca	Base Mantenimiento Salamanca C/Fuenteguinaldo, s/n. 37003 SALAMANCA	Erion Mantenimiento Ferroviario S. A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Actren Mantenimiento Ferroviario S. A. AUTOPROPULSADOS DIESEL
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, MATERIAL HISTÓRICO
		Base de Asistencia Técnica Salamanca C/Fuenteguinaldo, s/n. 37003 SALAMANCA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Fuentes de Oñoro Estación FFCC - Paseo de la Estación s/n. 37480 FUENTES DE OÑORO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
CASTILLA Y LEÓN	Valladolid	Taller de Medina del Campo Estación Av. Estación 17, 47400 MEDINA DEL CAMPO	G.M.F, S.L.U. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base Mantenimiento Valladolid Paseo de Farnesio, 2. 47013 VALLADOLID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS/ DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
CATALUÑA	Barcelona	Base Mantenimiento Integral Vilanova Rambla Exposición, s/n. 08800 VILANOVA Y LA GELTRÚ	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Vilanova Autopropulsado Rambla Exposición, s/n. 08800 VILANOVA Y LA GELTRÚ	Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento San Andrés Condal Autopropulsado C/ Palomar, 41. 08030 SAN ANDRÉS CONDAL	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Barcelona Can Tunis Motor C/ Motores, s/n. 08040 BARCELONA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS /DIESEL VAGONES
		Base Mantenimiento Cornellá C/ Isaac Peral, s/n (Pl. Estación). 08940 CORNELLÁ DE LLOBREGAT	Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Mataró Muelle Estación FF CC, s/n. 08301 MATARÓ	Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Montcada Bifurcación, s/n. 08010 MONTCADA Y REXACH	Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento San Andrés Condal Larga Distancia C/ Ferran Junoy s/n. 08030 SAN ANDRÉS CONDAL	Patentes Talgo, S.L. COCHES, ALTA VELOCIDAD, MATERIAL HISTÓRICO
		Base Mantenimiento Barcelona Can Tunis Alta Velocidad C/ Motores, s/n. 08040 BARCELONA	Alstom Transporte, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, ALTA VELOCIDAD
			Patentes Talgo, S.L. COCHES, ALTA VELOCIDAD, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD			
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD			

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
CATALUÑA	Barcelona	Base Mantenimiento Barcelona Can Tunis Alta Velocidad	BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
		C/ Motores, s/n. 08040 BARCELONA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, VAGONES
	Girona	Base Mantenimiento Portbou	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, VAGONES
		C/ Fora Riera, s/n. 17497 PORTBOU	
		Base de Asistencia Técnica Portbou	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
		Estación FFCC. 17497 PORTBOU	
	Girona	Transervi Portbou	Transervi
		Apartadero de la Estación FF CC 17497 PORTBOU	VAGONES
	Girona	Taller TP Ferro Llers	GMF, S.L.U.
		Ctra. de Llers a Hostalets. GIP-5107 Km 1. 17730 LLERS	MATERIAL RODANTE AUXILIAR
	Lleida	Taller Puigver de Lleida	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. AUTOPROPULSADOS DIESEL, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL
	Tarragona	Base Mantenimiento Tarragona	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Polígono Industrial Entrevias, s/n. 43006 TARRAGONA	
Base de Asistencia Técnica		RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES	
Polígono Entrevias, s/n. Estación de Clasificación			
43006 TARRAGONA			
Base de Asistencia Técnica		RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES	
Constantí			
Estación FF CC Mercancías			
43120 CONSTANTÍ			
Tarragona	GMF Constantí	GMF, S.L.U. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR	
	C/ Irlanda, s/n. Polígono Industrial	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR	
	de Constantí.		
	43120 CONSTANTÍ		
COMUNIDAD VALENCIANA	Valencia	Base Mantenimiento	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Valencia Motor	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL
		Camino de Castelar, s/n. 46013 VALENCIA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉC- TRICOS, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
COMUNIDAD VALENCIANA	Valencia	Base Mantenimiento Valencia Autopropulsado Camino de Castelar, s/n. 46013 VALENCIA	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS DIESEL
			Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS/ DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Asistencia Técnica Silla Avd. de Picassent, s/n. Terminal de Contenedores de Silla. 46460 SILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Valencia Font Sant Luis Camino de Castelar, s/n. 46013 VALENCIA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Sagunto Cami del Rolls, s/n. 46500 SAGUNTO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES
		Vossloh Albuixech c/ Mitxera, 6. Pol. Ind. Del Mediterráneo. 46550 ALBUIXECH	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base Mantenimiento Buñol Estación de Buñol. 46360 BUÑOL	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
EXTREMADURA	Badajoz	Base de Asistencia Técnica Badajoz Estación FF CC 06006 BADAJOZ	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Mérida C/ Cardero, s/n. Estación FFCC 06800 MÉRIDA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, VAGONES
	Cáceres	Base de Asistencia Técnica Valencia de Alcántara Estación FF CC 10500 VALENCIA DE ALCÁNTARA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
C. FORAL NAVARRA	Navarra	Base de Asistencia Técnica Pamplona C/ Estación, s/n. 31012 PAMPLONA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
GALICIA	A Coruña	Base Mantenimiento Coruña San Cristobal C/ Joaquin Planelles, s/n. 15007 LA CORUÑA	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS DIESEL RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Coruña San Diego Avd. del Ejército, s/n. 15006 LA CORUÑA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL	
GALICIA	Lugo	Centro Especializado en Reparación de Componentes Monforte de Lemos C/ Arosa, s/n. 27400 MONFORTE DE LEMOS	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, VAGONES	
	Ourense	Base Mantenimiento Ourense Rua Castella Ferrer, 1. 32001 OURENSE	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR	
			Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS DIESEL	
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR	
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES	
	Base Asistencia Técnica Ourense Avd. de Marín, s/n. Estación FF CC 32001 OURENSE	Talleres Meleiro, S.A. Avd. Santiago Melo Pisón,9 32300 O BARCO DE VALDEORRAS		
	Pontevedra	Base de Asistencia Técnica Vigo Guixar C/ Arenal s/n 36201 VIGO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES	
		Base Mantenimiento Redondela Avd. Estación del Ferrocarril, s/n. 36800 REDONDELA	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS/ DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, MATERIAL HISTÓRICO	
	MADRID	Madrid	Base Mantenimiento Integral Madrid C/ Esmaltina s/n. 28021 VILLAVERDE BAJO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS/ DIESEL
			Base Mantenimiento Madrid Fuencarral Motor C/ Antonio Cabezón, s/n. 28034 MADRID	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, VAGONES
Base Mantenimiento Madrid Fuencarral Autopropulsado C/ Antonio Cabezón, s/n. 28034 MADRID			Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD	
			Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS	

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
MADRID	Madrid	Base Mantenimiento Madrid Atocha Avenida Entrevías, 2. 28018 MADRID	Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
			Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Madrid Cerro Negro Media Distancia C/ Timoteo Pérez Rubio, 4. 28053 MADRID	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS DIESEL
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL
		Base Mantenimiento Madrid Príncipe Pío C/ Jacinto y Francisco Alcántara, 5. 28008 MADRID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Madrid Vicálvaro Carretera Vicálvaro Km., 3,5. 28031 MADRID	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES
			BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, VAGONES, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Cercedilla Estación FF CC de Cercedilla. 28470 CERCEDILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base de Asistencia Técnica Madrid Villaverde Bajo C/ Zafiro, s/n. Centro Logístico Villaverde Bajo 28021 MADRID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Madrid Abroñigal C/ Boyer, s/n. 28032 MADRID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
Base de Asistencia Técnica Madrid Vicálvaro C/ Méndez Álvaro, 84. 28053 MADRID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES		



C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
MADRID	Madrid	Base Mantenimiento Madrid Santa Catalina Avenida Santa Catalina, 14. 28053 MADRID	Patentes Talgo, S.L. COCHES, ALTA VELOCIDAD, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
		Base Mantenimiento Humanes Ctra. Humanes-Griñon Km 5,2. 28970 HUMANES	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
			BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Madrid Cerro Negro Cercanías C/ Timoteo Pérez Rubio, 4. 28053 MADRID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
			Base Mantenimiento Madrid Cerro Negro Alta Velocidad C/ Timoteo Pérez Rubio, 4. 28053 MADRID
		Patentes Talgo, S.L. COCHES, ALTA VELOCIDAD, MATERIAL RODANTE AUXILIAR	
		Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD	
		BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD	
		RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS	
		Taller Base Mantenimiento Madrid Las Matas I Ctra. Nacional 6 km. 23,5. 28230 LAS MATAS	Patentes Talgo, S.L. COCHES, ALTA VELOCIDAD
		Base Mantenimiento Madrid Fuencarral Alta Velocidad C/ Antonio Cabezón, s/n. 28034 MADRID	Alstom Transporte, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS ,ALTA VELOCIDAD
Patentes Talgo, S.L. COCHES, ALTA VELOCIDAD, MATERIAL RODANTE AUXILIAR			
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD			
BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD			
RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL			
Matisa Materiel Industriel, S.A. C/ Francia, 39. Polígono Industrial La Estación. 28971 GRIÑON	Matisa Materiel Industriel, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR		

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
MADRID	Madrid	Vías y Construcciones, S.A. Carretera de Fuenlabrada a Humanes, km. 0,5. 28940 FUENLABRADA	Vías y Construcciones, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Siderúrgica Requena, S.A. C/ Eduardo Barreiros, 116. 28041 MADRID	Siderúrgica Requena, S.A. COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, MATERIAL HISTÓRICO
		Factoría Talgo Las Matas II Paseo del Tren Talgo, 2. 28290 LAS ROZAS	Patentes Talgo, S.L. ALTA VELOCIDAD ,COCHES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		FCC Construcción, S.A. Antigua carretera N-III, km. 31,200. 28500 ARGANDA DEL REY	FCC Construcción, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Soto del Real Carretera de Madrid a Miraflores de la Sierra, km. 39,500. 28791 SOTO DEL REAL	Transervi VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Sociedad Española de Montajes Industriales, S.A. Carretera de Alcalá de Henares a Daganzo, km. 6,400. 28805 ALCALÁ DE HENARES	Sociedad Española de Montajes Industriales, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Proferr Pinto C/ Azores, 11 A. Pol. Ind. El Cascajal. 28320 PINTO	Producciones Ferroviarias, S.L. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Taller Leven Madrid Avd. de la Albufera, nave 6, 323. 28031 MADRID	Leven Desarrollos, S.L. VAGONES
		Taller Prosutec Alcobendas Avd. Valgrande, 22 - nave 11. 28108 ALCOBENDAS	Prosutec, S.L. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Air-Rail Pinto Polígono Las Arenas de Pinto. C/ Metalurgia, 1 y 3. 28320 PINTO	Air-Rail, S.L. MATERIAL RODANTE AUXILIAR,



C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL
PAIS VASCO	Guipúzcoa	Base Mantenimiento Irún Autopropulsado C/ Estación, s/n. 20300 IRÚN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Irún Remolcado C/ Pierre Loti s/n (Barrio Playa Aundi). 20301 IRÚN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Irún C/Estación, s/n. 20301 IRÚN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
	Vizcaya	Base Mantenimiento Bilbao Ollargan C/Santa Isabel s/n - Ollargan. 48003 BILBAO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, VAGONES, COCHES, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base de Asistencia Técnica Bilbao Abando Plaza Circular, 2 . 48008 BILBAO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES
		Base de Asistencia Técnica Santurzi-Puerto C/ Iparraguirre,58 Estación Bilbao 48980 SANTURCE	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
PRINCIPADO DE ASTURIAS	Asturias	Base Mantenimiento Lugo Llanera C/ Santa Rosa, 48 33690 LUGO DE LLANERA	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Lugo Llanera C/Estación FF CC 33690 LUGO DE LLANERA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS, COCHES, VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Trasona Corvera de Asturias, Factoría de Aceralia 33460 TRASONA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Ferrovías Astur, S.A. Plaza del Áramo, 104. Polígono Industrial Silvota. 33192 LLANERA	Ferrovías Astur, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
PRINCIPADO DE ASTURIAS	Asturias	Talleres Alegría Carreño C/ Aboño s/n, Carretera GI-1 Km 1,5 (El Empalme-El Musel) km. 15. 33492 CARREÑO	Talleres Alegría, S.A. VAGONES
		Arcelor Avilés ARCELORMITTAL ESPAÑA, S.A. - Depósito de Locomotoras Factoría de Avilés. 33400 AVILÉS	G.M.F., S.L.U. LOCOMOTORAS DIESEL

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA TITULAR TIPO DE MATERIAL	
REGIÓN DE MURCIA	Murcia	Base Mantenimiento Murcia Carretera de Alcantarilla, Km.6 30168 MURCIA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR	
		Centro Especializado en Reparación de Componentes Aguilas Camino del Hornillo, s/n. 30880 ÁGUILAS	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR	
		Base de Asistencia Técnica Murcia Cargas Terminal de Nonduermas 30166 ALCANTARILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR	
		Base de Asistencia Técnica Escombreras Valle de Escombreras 30350 CARTAGENA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR	
		Instalación sin conexión a la RFIG		



ANEXO N CAPACIDAD MEDIA DE LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE ADIF

Datos de Capacidad Septiembre 2014

Línea	Capacidad (1)	Trafico Actual (2)	Surcos Disponibles	Saturación
070 BIF. HUESCA-HUESCA	57	5	52	9%
082 BIF. COTO DA TORRE-BIF. AGRAN. AG.KM.85.0	180	18	162	10%
100 MADRID CHAMARTIN-IRUN	217	72	145	33%
102 MADRID CHAMARTIN-BIF. ARANDA	63	17	46	27%
104 UNIVERS. CANTOBLANCO-ALCOB.-S.S.REYES	518	136	382	26%
110 VILLALBA GUADARR.-SEGOVIA	74	19	55	26%
116 LOS COTOS-CERCEDILLA	28	8	20	29%
120 VILAR FORMOSO-MEDINA DEL CAMPO	42	12	30	29%
122 SALAMANCA-AVILA	35	18	17	51%
130 VENTA DE BAÑOS-GIJON-SANZ CRESPO	140	65	75	46%
140 BIF. TUDELA VEGUIN-EL ENTREGO	126	49	77	39%
144 S.JUAN DE NIEVA-VILLABONA DE AST.	214	68	146	32%
154 LUGO LLANERA-TUDELA VEGUIN	70	34	36	49%
160 PALENCIA-SANTANDER	78	36	42	46%
164 MAGAZ-PALENCIA ARROYO VILLALOBÓN	246	25	221	10%
200 MADRID CHAMARTIN-BARNA-FRANÇA	157	74	83	47%
202 TORRALBA-SORIA	16	4	12	25%
204 BIF. CANFRANC-CANFRANC	12	4	8	33%
210 MIRAFLORES-TARRAGONA	97	41	56	42%
214 C.I.M. DE ZARAGO-LA CARTUJA	189	62	127	33%
220 LLEIDA-PIRINEUS-L'HOSPITALET-LLOBR.	175	80	95	46%
222 MONTCADA-BIF.-LA TOUR DE CAROL-ENVEIGT	67	39	28	58%

Línea	Capacidad (1)	Trafico Actual (2)	Surcos Disponibles	Saturación
224 Cerdanyola Valles-Cerdanyola Univ.	100	71	29	71%
230 Plana-Picamoixón-Reus	78	31	47	40%
238 Castellbisbal-Ag.Llobr.-Barna Morrot	280	50	230	18%
240 S.Vicenç Calders-L'Hospitalet-Llobr.	413	157	256	38%
246 Mollet-Sant Fost-Castellbisbal-Ag. Rubí	302	54	248	18%
254 Aeroport-El Prat de Llob.	102	74	28	73%
268 Bif. Aragón-Bif. Sagrera	372	190	182	51%
270 Bif. Sagrera-Cerbere	286	111	175	39%
276 Maçanet-Massanes-Bif. Sagrera	245	131	114	53%
300 Madrid Chamartin-Valencia-Nord	281	89	192	32%
304 Alfafar-Benetuss-VFSL-Aguja Km. 1.3	236	14	222	6%
310 Aranjuez-V. Sant Isidre	26	12	14	46%
320 Chinchilla.Mont Agkm298.4-Cartagena	57	19	38	33%
322 Murcia Cargas-Aguilas	27	20	7	74%
330 La Encina-Alacant-Terminal	82	29	53	35%
332 La Encina Aguja Km. 2,963-Caudete	124	22	102	18%
336 El Reguerón-Alacant-Terminal	78	52	26	67%
340 Bif. Vallada-Xativa-Aguja K.M. 47	68	39	29	57%
342 Alcoi-Xativa	12	8	4	67%
344 Gandia-Silla	256	85	171	33%
400 Alcazar San Juan-Cadiz	155	42	113	27%
402 Jaen-Espeluy-Ag.340.1	22	16	6	73%
410 Linares Baeza-Almeria	73	11	62	15%
416 Moreda-Granada	84	10	74	12%
420 Bif. Maravillas-Algeciras	29	15	14	52%
422 Bif. Utrera-Fuente de Piedra	43	20	23	47%
426 Granada-Fuente de Piedra	36	18	18	50%

Línea	Capacidad (1)	Trafico Actual (2)	Surcos Disponibles	Saturación
430 BIF. CÓRDOBA - HIGUERON-LOS PRADOS	52	12	40	23%
436 MALAGA-C. ALAM.-FUENGIROLA	155	111	44	72%
440 BIF. LOS NARANJOS-HUELVA-TERMINO	63	22	41	35%
444 BIF. TAMARGUILLO-LA SALUD	250	41	209	16%
500 BIF. PLANETARIO-VALENCIA ALCANTARA	58	28	30	48%
512 HUELVA-CARGAS-ZAFRA	10	4	6	40%
516 MERIDA-LOS ROSALES	23	6	17	26%
520 CIUDAD REAL-BADAJOS	17	8	9	47%
522 MANZANARES-CIUDAD REAL	94	13	81	14%
600 VALENCIA-NORD-S.VICENÇ CALDERS	212	105	107	50%
610 SAGUNT-BIF. TERUEL	25	11	14	44%
620 L'ALDEA-AMP-TOR.-TORTOSA	120	29	91	24%
700 INTERM. ABANDO I. P.-CASETAS	151	53	98	35%
702 GRISEN-CABAÑAS DE EBRO	250	25	225	10%
710 ALTSASU-CASTEJON DE EBRO	73	42	31	58%
720 SANTURTZI-INTERM. ABANDO I. P.	370	167	203	45%
722 MUSKIZ-DESERTU-BARAKALDO	130	90	40	69%
800 LEON-A CORUÑA	46	21	25	46%
804 BETANZOS-INFESTA-FERROL	32	14	18	44%
810 MONFORTE LEMOS-BIF. CHAPELA	68	29	39	43%
814 GUILLAREI-VALENCA DO MINHO	72	18	54	25%
820 ZAMORA-MEDINA DEL CAMPO	48	10	38	21%
822 ZAMORA-A CORUÑA	69	16	53	23%
900 MADRID CHAMARTIN-MADRID ATOCHA CERC.	596	517	79	87%
902 PÍTIS-HORTALEZA	164	21	143	13%
908 HORTALEZA-AEROPUERTO-T4	352	74	278	21%
910 MADRID ATOCHA CERC.-PINAR DE L ROZAS	386	184	202	48%

Línea	Capacidad (1)	Trafico Actual (2)	Surcos Disponibles	Saturación
916 MADRID STA. CATAL.-DELICIAS	47	3	44	6%
920 PARLA-MOSTOLES-EL SOTO	569	295	274	52%
930 MADRID ATOCHA CERC.-S. FERNANDO HEN.	630	280	350	44%
942 VILLAVERDE BAJO-VALLECAS-IND.	264	45	219	17%

(1) Capacidad media diaria disponible en ambos sentidos para un día estándar y referido a todos los tipos de tráfico.

(2) Trafico medio diario en ambos sentidos para un día estándar.



Declaración sobre la Red

2015



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO