



Declaración sobre la Red | 2008

ACTUALIZACIÓN

© ADIF

Dirección General de Explotación de la Infraestructura
Dirección Comercial y de Atención al Cliente

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

Depósito Legal: M-17585-2008

Diseño e impresión: GLOBAL DISEÑA

índice de contenidos

01 Información General

02 Condiciones de Acceso

03 Descripción de la Red

04 Adjudicación de Capacidades

05 Servicios de **ADIF**

06 Tarificación

07 ANEXOS

01

Información General

| | |
|---|-----------|
| 1.1. Introducción | 10 |
| 1.1.1. Estructura del Sector Ferroviario en España: Principales Agentes | 12 |
| 1.2. Objetivos de la Declaración sobre la Red | 22 |
| 1.2.1. Red Gestionada por ADIF | 23 |
| 1.2.2. Cifras de la Red Gestionada por ADIF | 25 |
| 1.3. Marco Legal | 26 |
| 1.4. Estatus Jurídico de la DR | 26 |
| 1.4.1. Consideraciones Generales | 26 |
| 1.4.2. Seguridad en la Circulación | 26 |
| 1.4.3. Reclamaciones | 26 |
| 1.5. Estructura de la DR | 27 |
| 1.6. Validez de la DR | 27 |
| 1.7. Publicación y Distribución | 28 |
| 1.8. Directorio de ADIF | 28 |
| 1.9. Cooperación Internacional entre los distintos Administradores de Infraestructuras | 30 |
| 1.9.1. Directorio de Ventanillas Únicas de RNE (OSS) | 30 |
| 1.10. Glosario | 34 |

02

Condiciones de Acceso

| | |
|--|-----------|
| 2.1. Introducción | 42 |
| 2.2. Requisitos Generales de Acceso | 42 |
| 2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Surcos | 42 |
| 2.2.2. Quién puede Acceder a la Red Gestionada por ADIF | 42 |
| 2.2.3. Licencias | 43 |
| 2.2.4. Certificado de Seguridad | 43 |
| 2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros | 43 |
| 2.3. Condiciones de Solicitud de Capacidad | 44 |
| 2.4. Condiciones Generales Comerciales | 44 |
| 2.4.1. Acuerdos Marco | 44 |
| 2.4.2. Convenios de Prestación de Servicios | 45 |
| 2.5. Normativa de Circulación | 45 |
| 2.6. Transportes Excepcionales | 45 |
| 2.7. Mercancías Peligrosas | 46 |
| 2.8. Requisitos Técnicos del Material | 46 |
| 2.9. Requisitos del Personal Ferroviario | 46 |

| | |
|---|-----------|
| 3.1. Introducción | 50 |
| 3.2. Ámbito de la Red Gestionada por ADIF | 50 |
| 3.2.1. Límites Geográficos | 51 |
| 3.2.2. Conexiones con Otras Redes | 51 |
| 3.3. Descripción de la Red Gestionada por ADIF | 52 |
| 3.3.1. Identificación Geográfica | 52 |
| 3.3.1.1. Tipología de Vías | 52 |
| 3.3.1.2. Ancho de Vías | 52 |
| 3.3.1.3. Estaciones de Viajeros y Terminales de Mercancías | 52 |
| 3.3.2. Prestaciones de la Red | 52 |
| 3.3.2.1. Gálibo | 52 |
| 3.3.2.2. Límite de Carga | 54 |
| 3.3.2.3. Rampas Características | 54 |
| 3.3.2.4. Velocidades Máximas | 55 |
| 3.3.2.5. Longitud Máxima de los Trenes | 55 |
| 3.3.2.6. Suministro de Energía Eléctrica | 55 |
| 3.3.3. Sistemas de Seguridad, Control del Tráfico y Comunicaciones | 56 |
| 3.3.3.1. Sistemas de Señalización: Bloqueos | 56 |
| 3.3.3.2. Sistemas de Seguridad | 57 |
| 3.3.3.3. Sistema de Radiotelefonía | 58 |
| 3.3.3.4. Sistemas de Control Automático de la Circulación | 59 |
| 3.4. Restricciones de Tráfico | 59 |
| 3.4.1. Líneas Especializadas | 59 |
| 3.4.2. Normativa Medioambiental | 59 |
| 3.4.3. Transporte de Mercancías Peligrosas | 59 |
| 3.5. Disponibilidad de la infraestructura | 60 |
| 3.6. Estaciones de Viajeros | 60 |
| 3.7. Terminales de Mercancías | 61 |
| 3.7.1. Clasificación de Terminales | 62 |
| 3.8. Otras Instalaciones | 64 |
| 3.8.1. Vías de Formación de Trenes | 64 |
| 3.8.2. Vías de Apartado | 64 |
| 3.8.3. Instalaciones de Mantenimiento de Material Rodante | 64 |
| 3.8.4. Instalaciones de Suministro de Combustible | 64 |
| 3.8.5. Instalaciones Técnicas | 64 |
| 3.8.6. Instalaciones para Cambio de Ancho de Vía | 64 |
| 3.8.6.1. Cambiadores de Ancho de Vía | 65 |
| 3.8.6.2. Cambiadores de Ejes y Bogies | 65 |
| 3.9. Desarrollo de la Infraestructura | 66 |
| 3.9.1. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2006–2020 (PEIT) | 66 |
| 3.9.2. Contrato Programa Administración General del Estado – ADIF para el Periodo 2007–2010 | 66 |
| 3.9.3. Encomiendas de Construcción y Modificaciones en la Red | 66 |

04

Adjudicación de Capacidades

| | |
|--|-----------|
| 4.1. Introducción | 74 |
| 4.2. Descripción del Proceso de Solicitud | 74 |
| 4.2.1. Tipos de Solicitudes de Surcos | 76 |
| 4.2.2. Surcos Regulares (SERVITREN) | 77 |
| 4.2.3. Surcos Ocasionales (TRENDÍA) | 78 |
| 4.2.4. Surcos Inmediatos | 78 |
| 4.2.5. Procedimiento de Solicitud y Adjudicación de Surcos Regulares y Ocasionales | 79 |
| 4.3. Calendario de Solicitud de Surcos | 81 |
| 4.3.1. Surcos Regulares (SERVITREN) | 81 |
| 4.3.2. Surcos Ocasionales (TRENDÍA) | 84 |
| 4.4. Adjudicación de Capacidad | 84 |
| A. Uso Diferenciado de la Infraestructura | 84 |
| B. Modelos de Asignación de Surcos | 85 |
| C. Proceso de Asignación de Capacidad | 86 |
| I. Fase de Adjudicación de Capacidades | 87 |
| II. Fase de Ajuste Técnico de Malla | 89 |
| III. Fase de Coordinación | 90 |
| IV. Fase de Alegaciones | 90 |
| 4.4.1. Proceso de Coordinación | 90 |
| 4.4.2. Proceso de Alegaciones | 90 |
| 4.4.3. Infraestructura Congestionada | 91 |
| 4.4.4. Acuerdos Marco | 91 |
| 4.5. Mantenimiento y Obras en la Red Gestionada por ADIF | 91 |
| 4.6. Control del Uso de los Surcos | 93 |
| 4.7. Transportes Excepcionales y Mercancías Peligrosas | 93 |
| 4.7.1. Transportes Excepcionales | 93 |
| 4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas | 93 |
| 4.8. Perturbaciones y Control en el Tráfico | 94 |
| 4.8.1. Criterios para el Control del Tráfico | 94 |
| 4.8.2. Normas Aplicables | 94 |

05

Servicios de ADIF

| | |
|---|------------|
| 5.1. Introducción | 98 |
| 5.2. Servicios de Acceso a las Líneas Ferroviarias de la Red Gestionada por ADIF | 99 |
| 5.3. Accesos de Vía a las Instalaciones y Suministro de Servicios | 99 |
| 5.3.1. Uso de Energía Eléctrica de Tracción | 99 |
| 5.3.2. Instalaciones de Suministro de Combustible | 99 |
| 5.3.3. Acceso a Estaciones de Viajeros y Otras Instalaciones | 100 |
| 5.4. Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares | 100 |

06

Tarificación

| | |
|---|------------|
| 6.1. Principios de Tarificación | 104 |
| 6.2. Sistema Tarifario: Tasas y Cánones | 104 |
| – Tasa de Seguridad en el Transporte Ferroviario de Viajeros | 104 |
| – Tasas por Homologación de Centros de Formación del Personal Ferroviario y de Mantenimiento del Material Rodante | 105 |
| – Canon por Utilización de las Líneas Ferroviarias Integrantes de la Red Gestionada por ADIF | 105 |
| • Canon de Acceso (Modalidad A) | 105 |
| • Canon de Reserva de Capacidad (Modalidad B) | 106 |
| • Canon por Circulación (Modalidad C) | 107 |
| • Canon por Tráfico (Modalidad D) | 107 |
| – Canon por Utilización de las Estaciones Ferroviarias | 108 |
| • Canon por Utilización de Estaciones (Modalidad A) | 108 |
| • Canon por Estacionamiento y Utilización de Andenes en las Estaciones (Modalidad B) | 109 |
| • Canon por Paso por Cambiadores de Ancho (Modalidad C) | 110 |
| • Canon por Utilización de Vías de Apartado (Modalidad D) | 110 |
| • Canon por la Prestación de Servicios que Precisen de Autorización para la Utilización del Dominio Público Ferroviario (Modalidad E) | 111 |
| – Modificación de las Tasas y Cánones | 111 |
| – Forma de Pago | 111 |
| – Sistema de Incentivos Relativos a la Fiabilidad | 112 |
| – Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones | 113 |
| 6.3. Tarifas Provisionales por la Prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares | 117 |
| 6.3.1. Introducción | 117 |
| 6.3.2. Regulación Vigente | 117 |
| 6.3.3. Tarifas por la Prestación de los Servicios | 118 |
| 6.3.4. Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares | 120 |
| 6.3.5. Definición y Descripción de Servicios | 122 |
| 6.3.5.1. Servicios Adicionales | 123 |
| 6.3.5.2. Servicios Complementarios | 124 |
| 6.3.5.3. Servicios Auxiliares | 129 |
| 6.3.5.4. Tarifas | 136 |

07

ANEXOS

| | |
|---|-----|
| A. Horario de Servicio | 142 |
| B. Catálogo de Surcos Internacionales | 144 |
| C. Modelo de Solicitud de Capacidad | 145 |
| D. Organigrama del Ministerio de Fomento | 146 |
| E. Siglas | 147 |
| F. Documentación de Referencia | 148 |
| G. Mapas de la Red Gestionada por ADIF | 156 |



01

Información General

1.1. INTRODUCCIÓN

ANTECEDENTES

El presente documento de Declaración sobre la Red 2008 (en adelante DR 2008), es el resultado de la actualización del contenido del anterior documento 2007, cumpliendo con lo establecido en la Directiva 2001/14/CE y en la ORDEN FOM/897/2005, de 7 de abril, de conformidad con las cuales se debe proporcionar toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso, garantizando la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria de todas los Candidatos a solicitar Capacidad para prestar servicios de transporte ferroviario.



ACTUALIZACIONES DE LA DR 2008

● INCLUSIÓN DE NUEVOS ACTIVOS EN LA RED GESTIONADA POR ADIF

Se ha incorporado la información detallada sobre la variación en los activos (altas, bajas y modificaciones) de la Red gestionada por **ADIF**, debido a las actuaciones en Alta Velocidad, con la puesta en servicio de nuevos tramos en los años 2007 y 2008, que representan un avance en el esfuerzo de ampliación de la red ferroviaria, acortando los tiempos de viaje entre Madrid – Valladolid, Madrid – Málaga y Madrid – Barcelona.

● CONTRATO PROGRAMA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO – ADIF (2007-2010)

En esta misma línea, se incluye información de interés sobre el Contrato Programa, suscrito entre la Administración General del Estado y **ADIF** para el periodo 2007 – 2010, su desarrollo presente y futuro, y su repercusión en la actividad ferroviaria, mediante la programación plurianual de las correspondientes encomiendas para los diferentes ejercicios.

● PRINCIPALES AGENTES DEL SECTOR FERROVIARIO

Se incorpora la descripción del Sector Ferroviario español y los principales agentes que actúan en él, con indicación de sus funciones y competencias.

● **NORMATIVA FERROVIARIA Y TÉCNICA ACTUALIZADAS**

Asimismo, y como referencia jurídica esencial, se ha realizado un Anexo con la normativa más relevante sobre el Sector Ferroviario hasta la fecha de publicación de esta actualización de la DR, tanto en el ámbito nacional como europeo, e incorporando adicionalmente la principal normativa técnica vigente.

● **NUEVO HORARIO DE SERVICIO 2008**

Se ha actualizado el Calendario de Adjudicación de Capacidad del Horario de Servicio 2008 para la solicitud de la misma por parte de los Candidatos.

El Horario de Servicio 2008 permanecerá vigente hasta el 13 de diciembre de 2008 (segundo sábado de diciembre según la Directiva 2001/14/CE) e incluye las nuevas fechas para Ajustes Concertados y Ajustes mensuales.

Asimismo, se incluye el nuevo Catálogo de Surcos Internacionales.

● **TARIFAS PROVISIONALES SERVICIOS ACA 2008**

Se anexa el documento "Tarifas Provisionales por la Prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares" con vigencia para el ejercicio 2008, aprobado en Consejo de Administración de **ADIF** el 30 de noviembre de 2007 y publicada su aprobación mediante

Resolución de 12 de diciembre de 2007, de la Secretaría General de Infraestructuras (BOE núm. 302, de 18 de diciembre de 2007).

● **ACTUALIZACIÓN DE CÁNONES**

Se ha procedido a la modificación de las "Tablas de Referencia" correspondientes a la clasificación de las líneas ferroviarias y la clasificación de las Estaciones, Tablas 1 y 4 respectivamente, según recoge la ORDEN FOM/3852/2007, de 20 de diciembre de 2007, que modifica la ORDEN FOM/898/2005.

Adicionalmente, se han regularizado los importes correspondientes, tanto a la tasa de seguridad en el transporte de viajeros, como a los cánones ferroviarios. En ambos casos se han aplicado los incrementos recogidos en el Art. 69.1 de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, y en el Art. 74.1 de la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008.

● **OTROS DATOS DE INTERÉS**

Se han actualizado los Mapas de la Red gestionada por **ADIF** correspondientes a Estaciones de Viajeros, Terminales de Mercancías, Suministro de Combustible, Circulación, etc. que incluyen distancias kilométricas, y características de las líneas y tramos, con el objeto de aportar una información de interés para los clientes de **ADIF**.

1.1.1. ESTRUCTURA DEL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA: PRINCIPALES AGENTES

A continuación y a efectos meramente informativos, se describen los principales agentes del Sector Ferroviario español incluyendo sus funciones y competencias.

Su único objeto es facilitar una visión general de la estructura de dicho sector. Esta información no tiene carácter de desarrollo normativo y carece de vinculación legal.



● MINISTERIO DE FOMENTO

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de diciembre, del Sector Ferroviario, en lo sucesivo LSF, las principales competencias de este Departamento ministerial son:

- La planificación estratégica del sector ferroviario, y su desarrollo.
- La ordenación general y la regulación del sistema ferroviario, que incluye el establecimiento de las reglas básicas del mercado ferroviario y la elaboración de la normativa necesaria para su correcto desenvolvimiento, en especial todo lo relacionado con la seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario y con las relaciones entre los agentes del sector.
- La definición de objetivos y la supervisión de la actividad de las entidades públicas empresariales ferroviarias, **ADIF** y RENFE Operadora, así como de su sistema de financiación.
- El otorgamiento de licencias a las empresas ferroviarias, en adelante EEFF, así como el otorgamiento de habilitaciones a los candidatos a la obtención de infraestructura ferroviaria, distintos de las empresas ferroviarias.
- El otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios

ferroviarios declarados de interés público, y el establecimiento del régimen de ayudas a las empresas ferroviarias adjudicatarias.

- La definición del régimen tarifario y su supervisión.
- El establecimiento o, en su caso, la modificación de la cuantía de los cánones ferroviarios, de conformidad con los elementos o parámetros fijados en la LSF.
- La investigación de los accidentes en que hubiera víctimas mortales.
- La aplicación del régimen sancionador.
- Las demás que le vengan atribuidas por la normativa vigente.

● DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES

La Dirección General de Ferrocarriles, DGF, es un órgano directivo del Ministerio de Fomento, que depende de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación.

Corresponde a ésta el ejercicio, entre otras, de las siguientes funciones:

- La elaboración, seguimiento, supervisión y control de la planificación operativa de infraestructuras ferroviarias y de los correspondientes planes ferroviarios.

- La regulación, ordenación e inspección del transporte ferroviario, de acuerdo con la legislación.
- La inspección de **ADIF**, de las empresas ferroviarias y de la prestación de los servicios de transporte y actividades que éstos realizan.
- El otorgamiento de las autorizaciones de puesta en servicio de los diferentes subsistemas que integran el sistema ferroviario, y la comprobación de que tales subsistemas se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes.
- La supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad de conformidad con la normativa vigente.
- La aprobación de los métodos de seguridad (MS) y de los objetivos de seguridad (OS).
- La comprobación de que la información relacionada con la seguridad del tráfico ferroviario recogida en el Registro Especial Ferroviario y en los inventarios ferroviarios, a los que hacen referencia los reales decretos de interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad y de la red convencional, se mantienen actualizados por los órganos responsables de su elaboración.
- La homologación de los centros de mantenimiento de material rodante ferroviario.
- El otorgamiento, renovación, suspensión y revocación de los títulos de conducción del personal ferroviario.
- La homologación de los centros de formación del personal ferroviario.
- La homologación de los centros de reconocimiento médico del personal ferroviario.
- La supervisión de la correcta aplicación por los agentes responsables del marco normativo en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.
- Cualquier otra que le encomiende la normativa vigente.

● REGISTRO ESPECIAL FERROVIARIO

El Registro Especial Ferroviario es gestionado por la Dirección General de Ferrocarriles y tiene por objeto la inscripción de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieren, para ejercer ésta, de la correspondiente licencia, autorización o título habilitante, de conformidad con lo dispuesto en la LSF, en el RSF y en su normativa 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.

Las entidades inscritas en el Registro están obligadas a comunicar al Ministerio de Fomento, en el plazo máximo de un mes desde que se produzca, la variación que haya sufrido cualquiera de los datos vinculados a la obtención de la licencia, autorización o título habilitante o, en su caso, a su personal ferroviario o material rodante.

● ÓRGANOS COLEGIADOS

○ Comité de Regulación Ferroviaria

El Comité de Regulación Ferroviaria es el organismo regulador del sector ferroviario. Es un órgano colegiado adscrito a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento. Está compuesto por un Presidente y cuatro Vocales, funcionarios de los cuerpos superiores del Ministerio de Fomento, nombrados por el Ministro, y un Secretario, designado por el propio Comité. El RD 2387/2004 establece la duración del mandato, cese, incompatibilidades y funciones de los miembros del Comité. Se constituyó el 9 de junio de 2005.

El ejercicio de las funciones del Comité de Regulación se realizará con pleno respeto a las competencias que la Ley 16/1989 atribuye a los órganos de defensa de la competencia. Se establece un mecanismo de información y coordinación entre el Comité y el Servicio de Defensa de la Competencia.

Es competente para resolver los conflictos entre **ADIF**, las EEFF y los demás Candidatos, en los siguientes asuntos:

- Otorgamiento y uso del Certificado de Seguridad.
- Aplicación de los criterios de la Declaración sobre la Red.
- Procedimientos de Adjudicación de Capacidad.
- Cuantía, estructura y aplicación de tarifas a los operadores.
- Resolución de conflictos entre EEFF sobre actuaciones que persigan un trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a los servicios.
- Interpretación de las cláusulas de las licencias y de las autorizaciones para la prestación de los servicios de interés público, informando además en los procesos de licitación.
- Información y asesoramiento al Ministro de Fomento y a las autoridades regionales sobre materias ferroviarias, especialmente en las que puedan afectar al desarrollo de un mercado ferroviario competitivo.

El Comité actuará de oficio o a instancia de parte interesada. Las entidades que se consideren perjudicadas por una decisión o

actuación tendrán el plazo máximo de un mes para acudir al Comité. Las resoluciones del Comité son vinculantes para las entidades que actúen en el ámbito ferroviario, pero son recurribles ante el Ministro de Fomento. El incumplimiento de las resoluciones será sancionado conforme a la LSF.

○ Comisión Asesora de Seguridad en la Circulación Ferroviaria

El Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, en adelante REFIG, aprobado por RD 810/2007, de 7 de julio, creó en el seno de la Dirección General de Ferrocarriles, la Comisión Asesora de Seguridad en la Circulación Ferroviaria. Esta Comisión está compuesta por el Presidente, el Pleno y la Secretaría.

Los cometidos de esta Comisión son los siguientes:

- Conocer las propuestas de la Comisión General de Seguridad en la Circulación **ADIF**-RENFE Operadora u órganos similares que se constituyan entre **ADIF** y las diferentes EEFF, incluidos los planes estratégicos de seguridad y los planes anuales de seguridad de **ADIF** y de las EEFF, con formulación, en su caso, de recomendaciones al respecto.
- Realizar recomendaciones en relación a las consultas que le

hagan las comisiones y órganos referidos en la letra anterior.

- Conocer los sistemas de gestión de seguridad en la circulación de **ADIF** y de las EEFF.
- Conocer los contenidos generales que deberán contemplarse en los protocolos de gestión conjunta de la seguridad en la circulación que obligatoriamente deberán establecerse entre **ADIF** y cada EF.
- Recibir información acerca de la evolución de la seguridad ferroviaria en la circulación sobre la REFIG.
- Recibir periódica información de la evolución de los accidentes e incidentes, de las medidas adoptadas en cada caso, de las medidas preventivas y de la eficacia de las mismas.
- Recibir, en su caso, las sugerencias que se le formulen para la modificación del Reglamento General de Circulación.
- Hacer propuestas sobre los proyectos de métodos de seguridad (MS) y de objetivos de seguridad (OS).

○ Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios es un órgano colegiado especializado, adscrito al

Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras y regulada por el RD 810/2007, de 7 de julio. Realiza sus actividades de forma transparente y no discriminatoria, independientemente de la Dirección General de Ferrocarriles, de **ADIF** y de cualquier EF, organismo notificado o de certificación, y del Comité de Regulación Ferroviaria.

Está compuesta por el Presidente, el Pleno y la Secretaría y sus competencias en materia de investigación de accidentes ferroviarios son las siguientes:

- La investigación técnica de los accidentes ferroviarios graves que se produzcan sobre la REFIG, así como la investigación en la misma de los demás accidentes e incidentes ferroviarios cuando así lo considere.
- El establecimiento del alcance y los procedimientos que habrán

de seguirse en la realización de cada investigación de un accidente ferroviario. La investigación de los accidentes ferroviarios tendrá como finalidad determinar las causas de los mismos y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos en el futuro, y formular las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario. Dicha investigación no se ocupará, en ningún caso, de la determinación de la culpa o responsabilidad y será independiente de cualquier investigación judicial.

Con independencia de la investigación llevada a cabo por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, **ADIF** investigará todos los accidentes ferroviarios que se produzcan en la REFIG. De igual modo, las EEFF deberán llevar a cabo una investigación interna de todos los



accidentes ferroviarios en los que se hubieran visto implicadas.

Encualquiercaso, las investigaciones de los accidentes ferroviarios que lleven a cabo **ADIF** y las EEFF implicadas en los mismos, no interferirá con la llevada a cabo por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, a la cual prestarán toda la colaboración requerida por la misma.

o Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas

Es un órgano consultivo y colegiado dependiente del Ministerio de Fomento, creado en el año 1981 para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas, y regulado por el RD 1256/2003, de 3 de octubre.

Esta Comisión Interministerial tiene las funciones de estudiar y emitir informes sobre modificación de las reglamentaciones nacionales e internacionales en materia de mercancías peligrosas, proponer las personas que participen en las reuniones internacionales sobre el transporte de mercancías peligrosas y divulgar la legislación sobre la materia.

Los órganos que componen esta Comisión son: El Pleno, una Comisión Permanente, y las Subcomisiones de transporte por carretera, transporte por ferrocarril, transporte por vía marítima y transporte por vía aérea.

➤ ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)

La Entidad Pública Empresarial **ADIF**, se configura como un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras. Goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la LSF, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en las normas de desarrollo de ambas, en el Estatuto de **ADIF** y en la legislación presupuestaria y demás normas que le sean de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

En el ejercicio de sus funciones **ADIF** actuará 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** podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

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

COMPETENCIAS DE ADIF

De acuerdo con lo establecido en el Art. 21 de la Ley del Sector Ferroviario, en lo sucesivo LSF, corresponden a **ADIF** las siguientes competencias:

- La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la REFIG por **ADIF**, si así se establece 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 el Ministerio de Fomento.
- La construcción de infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- La elaboración y publicación de la DR, en los términos previstos en la LSF y en sus normas de desarrollo.
- La adjudicación de Capacidad de infraestructura a las EEFF, 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.
- El otorgamiento de los certificados de seguridad a las EEFF (RD 810/2007, de 22 de junio).
- La elaboración de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red gestionada por **ADIF**.
- La prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- La fijación de las Tarifas por la prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares y el cobro de las mismas, en su caso.
- El cobro de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, de las Tarifas por la prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares.

- La gestión, liquidación y recaudación de las Tasas, de conformidad con lo establecido en la LSF.
- La cooperación, con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar Capacidad de Infraestructura que abarque más de una red nacional.
- La celebración, con las EEFF, de acuerdos marco.
- El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
- 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 reestablecer 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 que se formulen respecto de la actuación de **ADIF**.
- Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

RETOS Y COMPROMISOS DE ADIF

La política de **ADIF** de reforzar la transparencia y el diálogo con sus Grupos de Interés, se recoge como compromiso en el Plan Empresa Ciudadana, mediante el cual se desarrolla la estrategia de Responsabilidad Social Corporativa de la empresa pública.

ADIF es la primera empresa pública de España y del sector del transporte a escala mundial que ha publicado una Memoria Global Reporting Initiative, GRI, obteniendo el nivel A+, el más alto dentro de este estándar internacional, que tiene el propósito de servir como marco generalmente aceptado para informar acerca del desempeño económico, ambiental y social.

La necesidad de respetar y conservar el Medio Natural forma parte esencial del esfuerzo técnico y económico por avanzar en las operaciones de transporte que proporcionan las infraestructuras ferroviarias, siempre desde la perspectiva de Calidad Medioambiental y Calidad del Servicio.

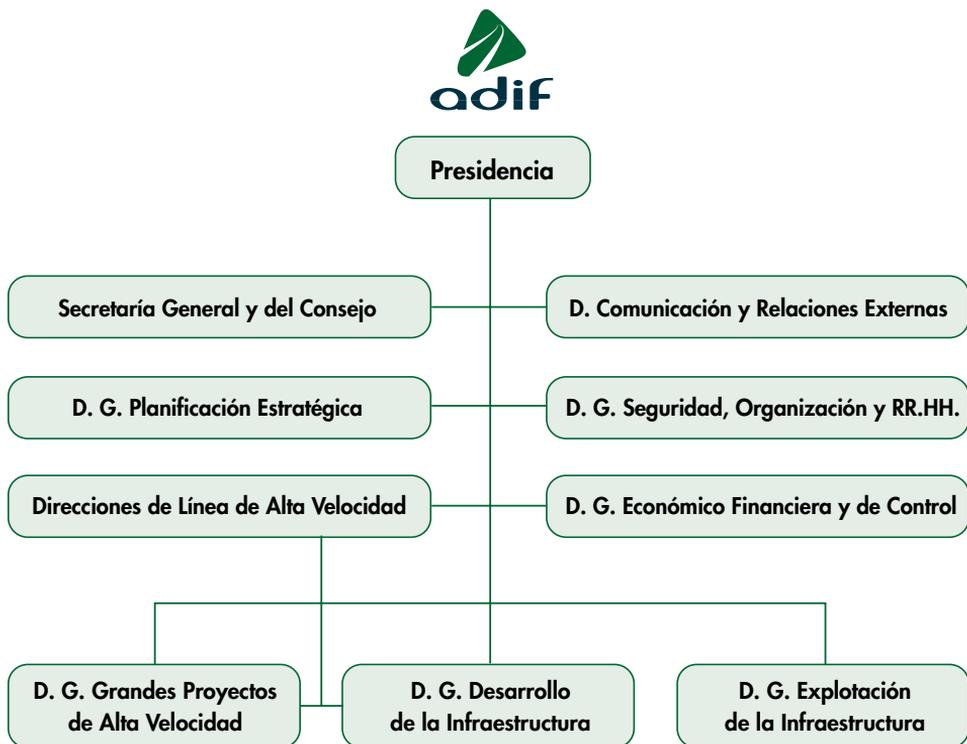
Este compromiso de **ADIF** con el Medio Ambiente está recogido en el documento "Política de Medio Ambiente", que desarrolla las directrices diseñadas por el Plan Estratégico de ADIF 2006 – 2010, sobre la conservación de nuestro entorno.

En el marco de esta mejora continua del desempeño de la actividad empresarial de **ADIF**, y en línea con el objetivo de fomentar la tecnología ferroviaria nacional,

se inscribe la creación del Plan de I+D+i 2007-2010, que es el instrumento que describe las actividades, recursos y resultados necesarios para alcanzar los objetivos marcados en la Política de I+D+i de **ADIF** y supone el apoyo y guía para las unidades que desarrollan proyectos y actividades de innovación dentro de la empresa. Asimismo, Identifica las líneas de investigación y proporciona un marco planificado de cartera de proyectos hasta el año 2010.

Las actuaciones que propone este Plan se dirigen, al impulso en la gestión, la definición de procesos, la identificación de líneas de investigación, la protección y explotación de resultados, la vigilancia y transferencia tecnológicas y, en general, a impulsar la participación, incrementando la presencia de **ADIF** en los programas nacionales y europeos de ayuda a la I+D+i.

● ORGANIGRAMA Y PERSONAL DE ADIF



NÚMERO EMPLEADOS (31 DICIEMBRE 2007): 14.182

● EMPRESAS FERROVIARIAS

Desde el 1 de enero de 2005, la Red gestionada por **ADIF** permite el libre acceso a la Adjudicación de Capacidad a las EEFF en posesión de Licencia de EF para realizar transporte ferroviario de mercancías internacional o nacional. Deben, para ello, solicitar la correspondiente Capacidad a **ADIF**, siguiendo el procedimiento establecido. En el momento de la adjudicación de la misma, deberán, además, estar en posesión del Certificado de Seguridad, necesario para poder circular, con su material rodante y su personal de conducción, por el itinerario solicitado.

La entidad pública empresarial RENFE Operadora fue creada por la LSF el 31 de diciembre de 2004, con autonomía de gestión dentro de los límites establecidos por su normativa y adscrita al Ministerio de Fomento. El Estatuto de RENFE Operadora se establece en el RD 2396/2004, de 30 de diciembre. El objeto de su actividad es la prestación de servicios ferroviarios de viajeros y mercancías y de otros servicios vinculados al transporte ferroviario en todo el ámbito de la REFIG. Realiza, también, mantenimiento de su propio material móvil ferroviario.

A fecha de publicación de este documento, el Ministerio de Fomento ha otorgado ocho Licencias de EF y ha inscrito en el Registro Especial Ferroviario una Licencia expedida por otro estado miembro de la UE. Por orden de concesión son: RENFE Operadora, Comsa Rail

Transport S.A. (Grupo Comsa), Continental Rail S.A. (Grupo ACS), Acciona Rail Services S.A. (Grupo Acciona), Activa Rail S.A. (Grupo TRANFESA), Tracción Rail S.A. (Grupo AZVI), Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos S.A., ArcelorMittal Siderail S.A. (Grupo ArcelorMittal) y se ha inscrito en el Registro Especial Ferroviario, English Scottish & Welsh International Ltd. (EWSI). Se encuentran en trámite de solicitud tres Licencias de EF más.

● CANDIDATOS HABILITADOS

Igualmente, se han otorgado Títulos de Habilitación para solicitud de adjudicación de capacidad a los siguientes Candidatos: TRANFESA, Logística y Transporte Ferroviario S.A. (Grupo Dragados), Sicsa Rail S.A. (en proceso de finalizar la absorción de Container Train S.A., (Grupo Dragados), y Conte Rail S.A. Se encuentran en tramitación de solicitud dos empresas.

1.2. OBJETIVOS DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

La DR es el documento que **ADIF** ofrece a las EEFF y demás Candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la red.

Este documento expone las características de la infraestructura puesta a disposición de las EEFF y de los demás Candidatos, e informa sobre la Capacidad de cada tramo de la Red y sobre los condiciones de acceso a la misma. Asimismo, detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios que rigen en

relación con la Adjudicación de Capacidad y principios de tarificación que se deben aplicar por la utilización de las infraestructuras ferroviarias y por la prestación de los diferentes servicios a las EEFF (Art. 29 de la LSF).

La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, transpone al Derecho interno la Directiva 2001/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001. No obstante, 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.

1.2.1. RED GESTIONADA POR ADIF

Se compone de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de **ADIF**, y de aquellas otras cuya administración se le encomiende en los términos previstos en la LSF.

En virtud de lo establecido en la disposición adicional cuarta del RD 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial **ADIF**, toda la red que, con arreglo a la LSF, sea de titularidad del Estado y que, en el momento de su entrada en vigor, estaba siendo administrada por Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) se encomienda, para su administración, a **ADIF**.

Los Ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento, en aplicación de lo previsto en el Art. 22.2 de la LSF, pueden encomendar a **ADIF** la administración de infraestructuras ferroviarias que sean de titularidad de Estado,

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

El Contrato Programa 2007 – 2010 establece las obligaciones y compromisos recíprocos entre la Administración General del Estado y **ADIF**, regulando las inversiones en la red de titularidad del Estado que el Ministerio de Fomento encomiende a **ADIF**. Éste garantiza la coherencia y continuidad de la gestión de la red cuya titularidad pertenece al Estado, contempla los resultados de la misma y compromete el correspondiente apoyo financiero. En él se atribuye, de acuerdo con el Art. 24.2 de la LSF, a **ADIF**, respecto de los bienes de dominio público de titularidad estatal o de aquellos cuya gestión le haya sido atribuida por el Estado, el ejercicio de las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General de Estado la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, y la facultad de establecer el régimen de uso de los mismos y de otorgar las autorizaciones, arrendamientos y demás títulos que permitan su eventual utilización por terceros.

Dicho Contrato Programa determina la cuantificación de estas inversiones en la Red de titularidad del Estado, en la cláusula 6.2.1.2, donde se establece una programación plurianual del total de la inversión para el periodo de vigencia de aquél, y también los ingresos que por la gestión convenida tenga derecho a percibir **ADIF**. Para la ejecución de inversiones en la Red gestionada por **ADIF**

en el ejercicio 2008, está en vigor la Encomienda nº 3.

Estas inversiones se refieren a:

- Actuaciones en mercancías. Terminales y red.
- Actuaciones en cercanías. Estaciones y red.
- Mejora de la seguridad y funcionalidad de la red ferroviaria.
- Supresión de bloqueos telefónicos.
- Seguridad en pasos a nivel.
- Actuaciones de reposición y modernización de activos.
- Plan de renovaciones.

No obstante lo anterior, **ADIF** puede celebrar convenios con las Comunidades Autónomas para la construcción y la administración de las redes ferroviarias de éstas o de tramos de las mismas. En el momento presente está suscrito el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma del País Vasco y **ADIF** para la encomienda de determinadas actuaciones para la construcción de la nueva red ferroviaria en el País Vasco, publicado en Resolución de 8 de junio de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación.



1.2.2. CIFRAS DE LA RED GESTIONADA POR ADIF

| | |
|---|--------|
| Longitud de la Red (km) | 13.338 |
| Red de Alta Velocidad (Ancho Internacional) | 1.563 |
| Red Convencional (Ancho Ibérico) | 11.736 |
| Red Mixta (Ancho Ibérico – Ancho Internacional) | 21 |
| Red de Vía Estrecha (Ancho Métrico) | 18 |
| Vía Única Electrificada | 3.601 |
| Vía Única No Electrificada | 5.210 |
| Vía Doble Electrificada | 4.450 |
| Vía Doble No Electrificada | 56 |
| Con CTC | 7.515 |
| Con BCA | 636,5 |
| Con BSL | 905 |
| Con ERTMS Nivel 1 | 1.045 |
| Con Sistema de Radiotelefonía | 8.277 |
| Con Sistema GSMR | 1.577 |
| Con Sistema ASFA | 10.526 |
| Velocidad Igual o Superior a 250 km/h | 1.247 |
| Velocidad entre 200 km/h y 250 km/h | 487 |
| Velocidad entre 160 y 200 km/h | 215 |
| Velocidad entre 140 y 160 km/h | 4.725 |
| Velocidad entre 100y 140 km/h | 3.601 |
| Velocidad Inferior a 100 km/h | 3.063 |

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.

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

1.4. ESTATUS JURÍDICO DE LA DR

1.4.1. CONSIDERACIONES GENERALES

La DR tendrá carácter vinculante para las EEFF y para los otros Candidatos que quieran acceder a las infraestructuras para la prestación de 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.

1.4.2. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

En cuestiones de seguridad, en relación con la circulación y reglamentación, la información contenida en la presente DR tiene carácter únicamente informativo, siendo de aplicación en cualquier caso lo establecido en el Reglamento General de Circulación vigente,

RGC, o cualquier otra normativa en vigor asimismo aplicable.

1.4.3. RECLAMACIONES

Las EEFF y los demás Candidatos pueden dirigirse al Comité de Regulación Ferroviaria para resolver los conflictos que puedan plantearse entre éstos y **ADIF**, Art. 83.1.d de la LSF y Art. 4.4 de la ORDEN FOM/897/2005, de 7 de abril.

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

Las EEFF y demás Candidatos habilitados podrán efectuar reclamaciones por escrito a la Dirección Comercial y de Atención al Cliente de **ADIF**, cuando consideren que alguno de los servicios prestados por éste no se han ajustado a lo que determina la presente DR o a los niveles de prestación o de calidad establecidos.

De conformidad con el Art. 83.5 de la LSF y Art. 153.5 del RSF, las resoluciones que dicte el Comité de Regulación Ferroviaria serán vinculantes para las entidades afectadas y tendrán eficacia ejecutiva, sin perjuicio de poder ser recurridas, mediante recurso de alzada, ante el Ministro de Fomento.

1.5. ESTRUCTURA DE LA DR

El contenido de esta DR se ajusta a lo recogido en la ORDEN FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la DR y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

La estructura de este documento es, a su vez, coherente con la estructura normalizada acordada en el seno de Rail Net Europe, en lo sucesivo RNE, para mayor facilidad de las EEFF y los demás Candidatos, especialmente en los tráficos internacionales. Con ello se consigue la máxima transparencia posible en los procedimientos de acceso a la infraestructura, de manera que aquellos clientes que operen en tráfico internacional reconozcan un esquema común en las Declaraciones sobre la Red de los distintos administradores de infraestructura:

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

- Capítulo 1
INFORMACIÓN GENERAL
- Capítulo 2
CONDICIONES DE ACCESO
- Capítulo 3
DESCRIPCIÓN DE LA RED
- Capítulo 4
ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES
- Capítulo 5
SERVICIOS DE ADIF
- Capítulo 6
CÁNONES Y TARIFAS
- ANEXOS

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

Está disponible para su consulta, en la Dirección Ejecutiva de Circulación, un documento complementario a la DR denominado Manual de Capacidades (MC), en el que se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la Red gestionada por **ADIF**.

1.6. VALIDEZ DE LA DR

La DR estará disponible en el plazo previsto por la ORDEN FOM/897/2005 y podrá ser actualizada por **ADIF** cuando así lo requieran sus contenidos.

Los acuerdos por los que se aprueben modificaciones de la DR deberán ser, igualmente, 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 surtirán 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 oportuno 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. PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Estará disponible una versión en formato PDF o similar de la DR, en la web corporativa de **ADIF**, www.adif.es, al día siguiente de la publicación de la resolución en el BOE del

acuerdo de aprobación 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 web corporativa. En caso de discrepancia en cuanto a su contenido, prevalecerá la versión original en lengua castellana.

1.8. DIRECTORIO DE ADIF

ADIF pone a disposición de los Candidatos una organización que presta un servicio integral para facilitar el acceso a la infraestructura.

A continuación se detalla el Directorio de **ADIF** para consulta de los Candidatos. Para más información sobre la Red OSS de Ventanillas Únicas, (One Stop Shop) de Rail Net Europe (RNE), se puede consultar el Punto 1.9 de esta DR.



DIRECTORIO DE ADIF

| INFORMACIÓN GENERAL DE ACCESO A LA RED VENTANILLA ÚNICA (OSS) | |
|---|---|
| Ventanilla Única (OSS) Dirección Gestión de Capacidades Dirección Ejecutiva de Circulación | Agustín de Foxá s/n. Estación Chamartín Edificio Anexo al Puesto de Mando 28036 Madrid |
| ASIGNACIÓN DE CAPACIDADES | |
| Jefatura de Adjudicación de Capacidades Dirección Gestión de Capacidades Dirección Ejecutiva de Circulación | Agustín de Foxá s/n. Estación Chamartín Edificio Anexo al Puesto de Mando 28036 Madrid |
| INFORMACIÓN, ATENCIÓN AL CLIENTE Y GESTIÓN POSVENTA PARA EEFF Y CANDIDATOS | |
| Dirección Comercial y de Atención al Cliente | Sor Ángela de la Cruz, 3, 3º Planta 28020 Madrid |
| INFORMACIÓN SOBRE ESTACIONES DE VIAJEROS | |
| Dirección de Servicios al Cliente Dirección Ejecutiva de Estaciones de Viajeros | Avda. Pío XII 110. Edificio 18 28036 Madrid. |
| INFORMACIÓN SOBRE TERMINALES DE MERCANCÍAS | |
| Dirección de Productos y Servicios Dirección Ejecutiva de Terminales de Mercancías | Agustín de Foxá s/n. Andén 1 Edificio Comercial 3º planta. Estación Chamartín 28036 Madrid. |
| INFORMACIÓN SOBRE ESTACIONES DE LA DIRECCIÓN EJECUTIVA DE CIRCULACIÓN | |
| Jefatura de Gabinete de Estaciones y Servicios Dirección de Explotación Dirección Ejecutiva de Circulación | Paseo del Rey 32. 28008 Madrid |
| CONTROL DEL TRÁFICO | |
| Centro Operativo Dirección de Explotación Dirección Ejecutiva de Circulación | Agustín de Foxá s/n. Estación Chamartín Edificio Puesto de Mando. 28036 Madrid |
| SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN | |
| Dirección de Seguridad en la Circulación | Paseo del Rey 32. 28008 Madrid |
| AUTORIZACIÓN DEL MATERIAL RODANTE | |
| Dirección de Seguridad en la Circulación | Paseo del Rey 32. 28008 Madrid |
| ESTUDIO PARA TRANSPORTES EXCEPCIONALES | |
| Dirección de Seguridad en la Circulación | Paseo del Rey 32. 28008 Madrid |
| INFORMACIÓN SOBRE PROTECCIÓN CIVIL | |
| Gerencia de Protección Civil Dirección de Protección Civil y Seguridad | Avda. Pío XII 110. Edificio 4 28036 Madrid |
| INVESTIGACIÓN, DESARROLLO E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA DE ADIF (I+D+I) | |
| Dirección de Innovación Tecnológica | José Abascal 56, 6º Planta 28003 Madrid |

1.9. COOPERACIÓN INTERNACIONAL ENTRE LOS DISTINTOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

En enero de 2004, los administradores de infraestructuras ferroviarios europeos se organizaron de forma conjunta para vertebrar el sector ferroviario europeo.

Rail Net Europe, tiene establecida su sede en Viena, y representa a sus miembros como una asociación para ayudar al avance del tráfico internacional en el Sector Ferroviario Europeo. Representa el siguiente paso en la cooperación bilateral y multilateral entre los administradores de infraestructuras ferroviarias europeos hacia una organización común dirigida al mercado europeo.

Los miembros de RNE establecen las condiciones adecuadas para llegar a acuerdos corporativos con el fin de promover el sector ferroviario europeo desde el punto de vista de la infraestructura y en beneficio de toda la industria ferroviaria. RNE está integrada por 31 administradores de infraestructuras ferroviarias, siendo éstos miembros de pleno derecho, asociados o candidatos. En conjunto, RNE ofrece una red en torno a 230.000 kilómetros de infraestructura ferroviaria. Además, pertenece a la asociación una línea de ferry para contribuir a reducir las barreras en el tráfico ferroviario internacional.

Los administradores de infraestructuras integrados en RNE atienden en el momento presente a más de 120 EEFF de carácter internacional en Europa, principal grupo de interés de RNE. Adicionalmente, hay otras 300 EEFF, con tráfico exclusivamente a nivel nacional.

El principal objetivo de RNE es mejorar los aspectos operacionales en el campo del tráfico internacional ferroviario. Para lograrlo, RNE se centra en el proceso completo de producción de la infraestructura ferroviaria abarcando desde la armonización de la planificación a medio y largo plazo de sus miembros, marketing, ventas y explotación ferroviaria, hasta los Servicios Postventa de RNE de control e información.

1.9.1. DIRECTORIO DE VENTANILLAS ÚNICAS DE RNE (OSS)

Los administradores de infraestructuras europeos han firmado un acuerdo para la comercialización conjunta de la adjudicación de capacidad de infraestructura. Estos administradores han establecido una red de Ventanillas Únicas OSS, que funcionan como Puntos de Atención al Cliente dentro de RNE. Se puede ampliar esta información visitando www.railneteurope.com

Para la petición de surcos internacionales, el cliente tan sólo necesita contactar con una de estas OSS, cuya misión es poner en marcha el proceso de forma integral trabajando en estrecha comunicación con el administrador implicado, realizando las siguientes funciones:

- Ofrecer información y atención al cliente sobre el catálogo completo de productos y servicios de los administradores de infraestructura.
- Proporcionar toda la información sobre los requisitos de acceso a la infraestructura de los administradores de infraestructura de RNE.

- Gestionar las peticiones de surcos internacionales dentro de RNE.
- Asegurar que las peticiones se tramitan debidamente en los periodos que se establecen en el calendario anual del Horario de Servicio.
- Proporcionar la oferta de surcos completa en trayectos internacionales.

Cada OSS está integrada en una red internacional y tiene por objeto simplificar los trámites al cliente. Asimismo, proporciona información sobre tarificación y circulación de trenes incluyendo el seguimiento informático. En concordancia con el principio de ofrecer una interlocución única al cliente, la OSS proporciona una eficaz ayuda en las gestiones transfronterizas, utilizando procedimientos equitativos, transparentes y de forma confidencial.



| AUSTRIA/HUNGARY | CZECH REPUBLIC | GREAT BRITAIN/FRANCE |
|--|--|---|
| <p>Oskar Pichler RAABERBAHN / GYSEV Bahnhofplatz 5 A-7041 Wulkaprodersdorf Austria Phone: +43 2687 62 224 117 Fax: +43 2687 62 224 9117 oss@raaberbahn.at</p> | <p>Marek Neustadt České dráhy, a.s. Nábřeží L. Svobody 1222/12 CZ-110 15 Praha Phone: +420 972 233 264 Fax: +420 222 310 008 oss@cd.cz</p> | <p>John Newman The Channel Tunnel Group Ltd UK Terminal Ashford Road Folkestone UK-Kent CT 18 8xx Phone: +44 1303 283 085 Fax: +44 1303 282 087 john.newman@eurotunnel.com</p> |
| AUSTRIA | DENMARK | GREAT BRITAIN |
| <p>Sylvia Mikula ÖBB Infrastruktur Betrieb AG Elisabethstrasse 9 A - 1010 Wien Phone: +43 1 93000 33480 Fax: +43 1 93000 25480 oss.austria@oebb.at</p> | <p>Alex S. Nielsen Banedanmark (Rail Net Denmark) Amerika Plads 15 DK-2100 Copenhagen Phone: +45 82 27 24 62 Fax: +45 27 11 83 10 asn@bane.dk</p> | <p>Maurice Hemingway Network Rail 40 Melton Street London NW1 2EE Phone: +44 20 7 557 8235 Fax: +44 20 7 557 9109 maurice.hemingway@networkrail.co.uk</p> |
| BELGIUM | FINLAND | GREECE |
| <p>Patrick Nguyen Infrabel, SA Under public law Rue Bara 110 B-1070 Brussels Phone: +32 2 525 24 46 Fax: +32 2 525 90 63 oss-rne@infrabel.be</p> | <p>Kaisa-Elina Porras Ratahallintokeskus (RHK) Keskuskatu 8 (P.O. Box 185) FIN-00100 Helsinki Phone: +358 20 751 5097 Fax: +358 20 751 5108 kaisa-elina.porras@rhk.fi</p> | <p>Anastasios Lampropoulos OSE HELLENIC RAILWAYS ORGANISATION S.A., 1-3 Karolou str GR - 104-37 Athens Phone: +30 2 1052 97513 Fax: +30 2 1052 46239 a.lampropoulos@osenet.gr</p> |
| BULGARIA | FRANCE | HUNGARY |
| <p>Tihomir Trifonov National Railway Infrastructure Company (NRIC) 110, Maria Luiza Blvd. BG - 1233 Sofia Phone: + 359 2 932 60 31 Fax: + 359 2 932 22 66 t.trifonov@rail-infra.bg</p> | <p>Jean-Michel Gayon Réseau Ferré de France (RFF) 92, Avenue de France F-75648 Paris Cedex 13 Phone: +33 1 5394 3333 Fax: +33 1 5394 3822 oss@rff.fr</p> | <p>László Pósalaki VPE Vasúti Pályakapacitás-Elosztó Kft. Teréz Krt. 62 HU - 1066 Budapest Phone: +36 1 511 72 68 Fax: +36 1 3328025 oss@vpe.hu</p> |
| CROATIA | GERMANY | ITALY |
| <p>Biserka Keller HZ Infrastruktura d.o.o. Mihanoviceva 12 HR - 10000 Zagreb Phone: +385 1 45 77 939 Fax: +385 1 378 28 11 biserka.keller@hznet.hr</p> | <p>Monika Roth DB Netz AG Theodor-Heuss-Allee 7 D-60486 Frankfurt/Main Phone: +49 69 265 31750 Fax: monika.roth@bahn.de</p> | <p>Roberto Caruso Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) Direzione Commerciale Piazza della Croce Rossa 1 I-00161 Roma Phone: +39 06 4410 2666 Fax: +39 06 4410 6478 oss@rfi.it</p> |

| | | |
|--|--|--|
| <p>LUXEMBOURG</p> <p>Claude Lambert Communauté des Transports Accès Réseau (CdT-AR) 7 Place de la Gare B.P. 640 L-2016 Luxembourg Phone: +352 26 19 12 22 Fax: +352 26 19 12 29 oss@railinfra.lu</p> | <p>ROMANIA</p> <p>George Marcu CFR Bd. Dinicu Golescu 38 RO -010873 Bucuresti 1 Romania Phone: +40 21 314 25 77 Fax: +40 21 319 25 11 oss@cfr.ro</p> | <p>SWEDEN</p> <p>Hans Wolf Banverket Rail Traffic Administration Jussi Björlings Väg 2 SE-781 85 Borlänge Tel: +46 243-44 50 00 Phone: +46 243 446 441 Fax: +46 243 445 406 oss@banverket.se</p> |
| <p>NETHERLANDS</p> <p>Esther Romijn ProRail B.V. PO Box 2038 NL - 3500 GC Utrecht Phone: +31 30 235 9322 Fax: +31 30 235 9474 oss@prorail.nl</p> | <p>SLOVAKIA</p> <p>Blanka Ondovcikova Železnice Slovenskej republiky Klemensova 8 SK-81361 Bratislava Phone: +421 2 2029 2886 Fax: +421 2 2029 4090 oss@zsr.sk</p> | <p>SWEDEN/GERMANY</p> <p>Bernd Ruß Scandlines Deutschland GmbH Hochhaus am Fährhafen DE - 18119 Rostock Phone: +49 (0) 381 54 35 802 Fax: +49 (0) 381 54 35 809 bernd.russ@scandlines.de</p> |
| <p>NORWAY</p> <p>Britt Jorun Øverstad Jernbaneverket (JBV) Norwegian National Rail Administration Postbox 4350, N - 2308 Hamar Phone: +47 2245 77 71 Fax: +47 2245 79 99 oss@jbv.no</p> | <p>SLOVENIA</p> <p>Miran Pirnar SŽ Holding Slovenske železnice d.o.o. Kolodvorska 11 SI-1506 Ljubljana Phone: +386 1 29 14 162 Fax: +386 1 29 14 oss@sz-infra.si</p> | <p>SWITZERLAND</p> <p>Rudolf Achermann BLS AG Genfergasse 11 Postfach CH-3001 Bern Phone: +41 512 20 33 44 Fax: +41 512 20 51 51 onestopshop@bbs.ch</p> |
| <p>POLAND</p> <p>Jolanta Imieninska PKP PLK SA PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74 PL-03-734 Warszawa Phone: +48 22 47 32 771 Fax: +48 22 47 33 469 oss@plk-sa.pl</p> | <p>SLOVENIA</p> <p>Zdenko Zemljic Public Agency for Rail Transport of Republic Slovenia Kopitarjeva 5 SI-2000 Maribor Slovenia Phone: +386 2 234 14 81 Fax: +386 2 234 15 52 zdenko.zemljic@azp.si</p> | <p>SWITZERLAND</p> <p>Rudolf Achermann Schweizerische Bundesbahnen SBB Infrastruktur Trassenmanagement Hochschulstrasse 6 CH - 3000 Bern 65 Switzerland Phone: +41 512 20 33 44 Fax: +41 512 20 51 51 onestopshop@sbb.ch</p> |
| <p>PORTUGAL</p> <p>Filipe Gomes de Pina Rede Ferroviária Nacional, E.P. (REFER) Rua de Santa Apolónia P-1100-105 Lisboa Phone: +351 21 102 2088 Fax: +351 211 022 579 fgpina@refer.pt</p> | <p>SPAIN</p> <p>Felix Bartolomé ADIF Agustín de Foxá s/n Edificio Puesto de Mando 28036 Madrid Phone: +34 91 300 6006 Fax: +34 91 300 7516 fbartolomea@adif.es</p> | <p>SWITZERLAND</p> <p>Daniel Haltner Swiss Train Paths Ltd Schwarztorstasse 31 CH-3001 Bern Switzerland Phone: +41 31 384 20 47 Fax: +41 31 384 20 41 d.haltner@trasse.ch</p> |

1.10. GLOSARIO

- **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:** Otorgamiento, por **ADIF**, del derecho a la asignación de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- **Agencia Ferroviaria Europea / European Railway Agency (AFE/ERA):** Agencia creada por la UE, con el objetivo de aproximar progresivamente las normas técnicas y de seguridad nacionales en los Estados miembros y fijar objetivos de seguridad comunes a todos los ferrocarriles europeos.
- **Agrupación Empresarial Internacional:** Cualquier asociación de al menos dos EEFF establecidas en distintos Estados miembros de la Unión Europea, con el fin de prestar servicios de transportes internacionales entre Estados miembros.
- **Ajuste de servicio:** Fecha establecida por **ADIF** para la adecuación del Plan de Transporte.
- **Ajuste de servicio concertado:** Ajuste de servicio en el que se introducen las modificaciones generalizadas al Plan de Transporte.
- **Ajuste de servicio mensual:** Ajuste de servicio limitado del Plan de Transportes de los Operadores. Se establece habitualmente uno al mes. Tiene unas condiciones de modificación y creación de surcos más restrictivas.
- **Anuncio de trenes:** Declaración formal por parte de las EEFF de los días concretos de circulación de los trenes.
- **Apartadero:** Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la **REFIG**.
- **Apeadero:** Dependencia para la subida y bajada de viajeros.
- **Autorización de circulación de vehículos ferroviarios:** La que otorga **ADIF** al fabricante o titular del vehículo ferroviario que vaya a circular por la Red Ferroviaria de Interés General, una vez obtenida de la DGF una Autorización de Puesta en Servicio.
- **Autorización Provisional de Circulación:** Para la realización de pruebas, ensayos o traslados, un vehículo ferroviario debe disponer, previamente, de una Autorización Provisional de Circulación, otorgada por **ADIF**.
- **Autorización de Puesta en Servicio:** Todo vehículo ferroviario que vaya a circular

por la REFIG, deberá disponer de dicha autorización (de primer o segundo nivel), otorgada por la DGF.

- **Banda de mantenimiento:** Reserva de la capacidad de vía necesaria para el mantenimiento ordinario de la infraestructura.
- **Calendario de adjudicación de capacidad:** Calendario de plazos que deberá seguir una EF o Candidato Habilitado para solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura.
- **Candidato:** La EF con Licencia o una agrupación internacional de EEFF. Asimismo, pueden ser Candidatos las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de servicio de transporte que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como otras personas jurídicas, que sin tener la condición de EEFF, estén interesadas en la explotación del servicio, tales como agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.
- **Capacidad de infraestructura:** El número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un periodo determinado de tiempo en función de la tipología de tráfico.
- **Cargadero:** Instalación de vías para la carga y descarga de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía.
- **Centro de Mantenimiento de Material Rodante:** Organización destinada a efectuar las intervenciones de mantenimiento y las operaciones que las integran, recogidas en el plan de mantenimiento de cada vehículo ferroviario, conforme a lo establecido en la Orden del Ministerio de Fomento 233/2006, de 31 de enero. Para ejercer sus funciones, todo centro de mantenimiento deberá hallarse homologado por la 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 operativo (COP):** Departamento de **ADIF** cuya función es la de coordinar a las Gerencias Operativas y Puestos de Mando, así como facilitar información a las EEFF y establecer los Planes Alternativos de Transporte en caso de incidencia.
- **Certificado de Seguridad:** Establece las condiciones que deben cumplir las EEFF 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.
- **Comisiones TOC:** Son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura que afecten de modo permanente a la circulación de trenes y circunstancias que han de ser contempladas en los surcos que se asignen a los operadores. Están compuestas por personal de **ADIF** de Mantenimiento de Infraestructura, Construcción de Infraestructura y Circulación.

- **Comité de Regulación Ferroviaria:** Organismo regulador independiente que vela por la libre competencia en el sector ferroviario de mercancías y de viajeros.
- **Coordinación:** El procedimiento mediante el cual el organismo adjudicador y los Candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad de infraestructura.
- **Declaración sobre la Red (DR):** Documento que 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):** Aquella entidad 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 momento dado.
- **Gestor de capacidades (GC):** Departamento de **ADIF** encargado de recibir las solicitudes de capacidad de infraestructura de los Candidatos y asignar los surcos demandados.
- **Habilitación:** Título diferente al de Licencia, necesario para solicitar, por otros Candidatos distintos de las EEFF y que estén interesados por su vinculación directa con el ejercicio de su actividad, la capacidad de explotación de un servicio de transporte ferroviario. Se exceptúan de dicho requisito las Administraciones Públicas.
- **Habilitaciones de un Centro de Mantenimiento:** Autorizaciones otorgadas por **ADIF** que facultan a un centro de mantenimiento de material rodante titular de las mismas para realizar cada una de las operaciones, o conjunto de operaciones, de

mantenimiento, sobre un determinado tipo o clase de vehículo ferroviario.

- **Homologación de un Centro de Mantenimiento:** Autorización otorgada por la DGF 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:** Conjunto de los tráficos programados durante un periodo acordado y que, en la actualidad, se hace coincidir con el año natural.
- **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.
- **Licencia:** 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 esta 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 (MC):** 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).
- **Organismos de certificación:** Entidades acreditadas por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) conforme a las normas armonizadas de la serie UNE 66.500 (EN 45000), encargadas de validar el cumplimiento de la ETH por el material rodante.
- **Organismos Notificados:** Entidades encargadas de efectuar, de conformidad con la normativa comunitaria, el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación "CE" de los subsistemas a que hacen referencia los RD 355/2006, de 29 de marzo, y RD 354/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario

traneuropeo de Alta Velocidad y Convencional, respectivamente.

- **PATHFINDER:** Sistema informático de Rail Net Europe para la solicitud y la adjudicación de Capacidad de carácter internacional.
- **Plan alternativo de transporte (PAT):** Variación temporal de la planificación básica o principal a un Candidato o por **ADIF** en una línea concreta, debido a incidencias en el tráfico o a las variaciones importantes en la capacidad de vía, aún de manera programada (obras por ejemplo).
- **Plan de Aumento de Capacidad:** Son las medidas que acompañadas de un calendario de aplicación, se proponen para mitigar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.
- **Plan de Contingencias:** Es el elaborado por **ADIF** que contiene, entre otros, la relación de las Administraciones, los organismos y los órganos públicos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario. Corresponde su aprobación al Ministerio de Fomento.
- **Plan de Mantenimiento de un vehículo ferroviario:** Documento que recoge el conjunto de operaciones de mantenimiento que definen cada una de las intervenciones de mantenimiento que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario y la frecuencia con que éstas han de 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 la ETH.

- **Plan de Transporte (PT):** Conjunto de operaciones planificadas de manera estable por una EF u otros Candidatos, encaminadas a la prestación de servicios de transporte, asociadas a una asignación de surcos y de recursos técnicos y humanos.
- **Puesto de Mando (PM):** Departamento específico de **ADIF** encargado de la gestión y regulación del tráfico en tiempo real.
- **Rail Net Europe (RNE):** Es la organización Europea que tiene como fin asignar capacidad para toda clase de tráfico ferroviario internacional de un modo rápido y eficaz, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales y de la Unión Europea.
- **Red Ferroviaria de Interés General (REFIG):** Está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o/a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional.

- **Red gestionada por ADIF:** Se compone de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de **ADIF**, y de aquellas otras cuya administración se le encomiende en los términos previstos en la LSF.
- **Reglamento General de Circulación (RGC):** Es el conjunto de normas y disposiciones fundamentales, que junto con las Normas Específicas de Circulación (NEC) y las Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO), rigen actualmente la circulación de trenes y maniobras y tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente. Desarrollo de la LSF, en todo lo referente a la seguridad en la circulación sobre la Red gestionada por **ADIF**; y asimismo en lo referente a la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios producidos en el conjunto de la Red gestionada por **ADIF**.
- **Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red gestionada por ADIF (RSC):** Normativa de desarrollo de la LSF, en todo lo referente a la seguridad en la circulación sobre la Red gestionada por **ADIF** y asimismo en lo referente a la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios producidos en el conjunto de la Red gestionada por **ADIF**.
- **Ruta:** El itinerario que recorre un tren, cuando se puede ir por distintas líneas, de un origen a un destino.
- **Servicio internacional de transporte de mercancías:** Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro. 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.
- **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.
- **Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares (SIPSOR):** Es el sistema informático que **ADIF** pone a disposición de las EEFF y demás Candidatos habilitados en el proceso de adjudicación de la capacidad, para la solicitud de los surcos regulares (SERVITREN) y los surcos ocasionales (TRENDIA).
- **Surco:** La capacidad de infraestructura necesaria para que un tren se desplace de un punto a otro de la Red, en un periodo de tiempo determinado.
- **Tramo:** Parte significativa de una línea ferroviaria.
- **Validación de material:** Procedimiento de homologación del material rodante al que se refiere el Art. 58 de la LSF, por el cual se verifica que dicho material cumple con las ETH que le son de aplicación.
- **Ventanilla Única / One Stop Shop (OSS):** Punto de contacto, en el ámbito nacional, que ponen los administradores de infraestructura a disposición de los Candidatos para solicitar información y capacidad para el acceso a la infraestructura en todas las redes integradas.

02

Condiciones de Acceso

2.1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo con el Art. 44.6 de la LSF, pueden acceder a la **REFIG** en las condiciones que la Ley determina, las EEFF con Licencia en vigor emitida por el Ministerio de Fomento o por la autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea (Art. 46 del RSF).

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

Las EEFF y demás Candidatos que deseen operar en la Red gestionada por **ADIF** deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (Art. 55 de la LSF y Art. 129 del RSF), dependiente del Ministerio de Fomento.

2.2. REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

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

- La posesión de licencia o título Habilitante.
- La obtención del Certificado de Seguridad.
- La Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura necesaria.

2.2.1. REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE SURCOS

Todo Candidato inscrito en el Registro Especial Ferroviario puede solicitar Capacidad y acceder de manera general a la Red gestionada por **ADIF** en los términos y condiciones de su inscripción, conforme a lo establecido en la legislación española y a lo determinado en esta DR.

Además, y en todo caso, las EEFF vienen obligadas a tener conocimiento y cumplir la normativa de Seguridad en la Circulación, particularmente el RGC y demás normativa en vigor que les afecte. (Consultar Anexo F), así como estar al corriente de los pagos derivados de las obligaciones económicas contraídas con **ADIF**.

2.2.2. QUIÉN PUEDE ACCEDER A LA RED GESTIONADA POR ADIF

TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

De acuerdo con las disposiciones transitorias primera y segunda de la LSF, tienen derecho de libre acceso a la **REFIG** o de tránsito por la misma, en condiciones de igualdad:

- Las EEFF en posesión de licencia, para que puedan realizar transporte ferroviario de mercancías, tanto nacional como internacional. Deberán, para ello, solicitar la correspondiente Capacidad a **ADIF**, siguiendo el procedimiento establecido. En el momento de la adjudicación de la misma, deberán, además, estar en posesión del Certificado de Seguridad necesario para poder circular, con su material rodante

y su personal de conducción (que estará debidamente habilitado para ello) por el itinerario solicitado.

- Los Grupos empresariales internacionales en que participen EEFF establecidas en España, para prestar servicios internacionales de transporte ferroviario entre los Estados miembros en que estén establecidas.
- Los Grupos empresariales internacionales, participen en ellas o no empresas establecidas en España.
- Todas aquellas EEFF que presten servicios ferroviarios de transporte internacional de mercancías, podrán efectuar tráficos internacionales de mercancías en la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías (TERFN). Ver Mapa 4 del Anexo G.
- Las EEFF que presten servicios internacionales de transporte combinado de mercancías.

TRÁFICO NACIONAL DE MERCANCÍAS

La disposición transitoria segunda de la LSF establece para la **REFIG** el derecho a la Adjudicación de Capacidad de infraestructura para la realización del Transporte Nacional de Mercancías a cualquier Candidato radicado en el Estado español, o en otro Estado miembro de la UE, tan pronto como dicho Estado liberalice su prestación.

TRÁFICO DE VIAJEROS

En la actualidad, y hasta tanto la Unión Europea no establezca un régimen de apertura del mercado de transporte ferroviario

de viajeros, RENFE Operadora tiene derecho a explotar los servicios de transporte de viajeros que se presten sobre la Red gestionada por **ADIF** en la forma establecida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en su normativa de desarrollo, en cuanto no se oponga al resto del contenido de la LSF.

2.2.3. LICENCIAS

El órgano encargado de otorgar las licencias a las EEFF, es la Dirección General de Ferrocarriles, perteneciente al Ministerio de Fomento. Para contactar con este órgano dirigirse a la Dirección General de Ferrocarriles, Plaza de los Sagrados Corazones 7, 28071 Madrid.

2.2.4. CERTIFICADO DE SEGURIDAD

Según se establece en el RD 810/2007, de 22 de junio de 2007, **ADIF** otorgará, de conformidad con lo establecido en la disposición transitoria segunda del RSF, los certificados de seguridad a las EEFF, hasta tanto una Orden del Ministro de Fomento no lo modifique.

2.2.5. RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS

Según lo establecido en el Art. 48 de la LSF, así como en el Art. 63 del RSF, según la redacción dada al mismo por la disposición adicional séptima del RD 810/2007, de 22 de junio, la entidad solicitante de una Licencia deberá tener suficientemente

garantizada 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.

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 Terminal ferroviaria, deberán estar autorizados para poder entrar en dicha Terminal con los vehículos apropiados, siendo preciso siempre que esté cubierta por el correspondiente seguro, la Responsabilidad Civil en la que puedan incurrir por los daños y perjuicios que pudieran causar.

2.3. CONDICIONES DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

Ver Capítulo 4 de este documento.

2.4. CONDICIONES GENERALES COMERCIALES

2.4.1. ACUERDOS MARCO

Los Acuerdos Marco definirán, con una vigencia superior a la del Horario de Servicio, las características comerciales de los surcos solicitados en algunas relaciones específicas. Asimismo, **ADIF** se comprometerá a ofertar al Candidato unos surcos, describiendo de manera genérica las características de los surcos comprometidos.



ADIF deberá garantizar que los Acuerdos Marco suscritos son compatibles con los derechos de otros Candidatos.

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

2.4.2. CONVENIOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

ADIF y las EEFF y demás Candidatos habilitados deberán establecer, en su caso, contratos de servicios que detallarán el ámbito de los servicios contratados por la EF (Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares para los que se solicita prestación, etc.).

La cuantía de las Tarifas por servicios de **ADIF** repercutibles a las EEFF y demás Candidatos habilitados se determinarán de manera general, según se indica en el Capítulo 6 de esta DR. No obstante, el Convenio podrá fijar cualquier circunstancia o cargos específicos acordados con **ADIF**, si hubiese lugar a los mismos.

2.5. NORMATIVA DE CIRCULACIÓN

ADIF dispone de un conjunto de normas y disposiciones fundamentales necesarias para la circulación de los trenes y maniobras, de forma segura y eficiente. Las personas relacionadas con la circulación están obligadas a conocerlas, en la parte que les

afecte, para poder aplicarlas en el ejercicio de sus funciones. Las más importantes son:

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

El RD 810/2007 de Seguridad en la Circulación establece el plazo de un año para la publicación de un nuevo Reglamento General de Circulación. Hasta tanto no sea promulgado este Reglamento y las normas de desarrollo de la LSF en materia de seguridad en el tráfico ferroviario, en cumplimiento de la disposición transitoria primera del RSF, serán de aplicación en dicha materia las normas actualmente aplicables, y en particular, el RGC de RENFE, las Normas Específicas de Circulación (NEC) aplicables a la línea Madrid – Córdoba – Sevilla y las Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO) correspondientes a la línea de Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa, Versión 2.

Se incluyen los textos íntegros de estas normas en el CD que se adjunta a la presente DR.

2.6. TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Estos transportes están regulados en la Instrucción General, IG 02, de 31 de enero de 1995. (Ver Apartado 4.7.1. y Anexo F de este documento). Para más información consultar con la Dirección de Seguridad en

la Circulación. Apartado 1.8 del presente documento, Directorio de **ADIF**.

2.7. MERCANCÍAS PELIGROSAS

Se definen como las materias u objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), y demás normativa específica reguladora de dicho transporte, como la IG 43. Ver apartado 4.7.2. de este documento y Anexo F.

Sólo podrán realizar este tipo de transporte las EEFF que así lo tengan expresamente autorizado en la licencia concedida por el Ministerio de Fomento.

Para obtener información adicional consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación, Apartado 1.8 de este documento, Directorio de **ADIF**.

2.8. REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL

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

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 de los transportes, 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 de la Dirección General de Ferrocarriles (DGF) y de **ADIF**, no teniendo derecho la EF a reclamación por retrasos o daños económicos en caso de inhabilitación del personal, material o sistemas, incluso con carácter preventivo. No obstante, se procurará que las inspecciones originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EEFF y demás Candidatos habilitados.

2.9. 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.

HABILITACIÓN Y FORMACIÓN

Deben cumplir con las prescripciones que dispone la 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 los de valoración de su aptitud psicofísica.

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

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

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, 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.

INSPECCIÓN DE ADIF SOBRE EL PERSONAL

Cualquier posible infracción detectada, por incumplimiento de las normas, dará lugar a

la iniciación del correspondiente expediente sancionador de conformidad con la LSF.

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





03

Descripción de la Red

3.1. INTRODUCCIÓN

En este capítulo se describen las características principales de la Red gestionada por **ADIF** disponible para la solicitud de Capacidad.

3.2. ÁMBITO DE LA RED GESTIONADA POR ADIF

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

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

La Red gestionada por **ADIF** está compuesta de líneas en su mayoría de tráfico mixto (Mercancías y Viajeros). Consta de líneas de tres anchos de vía diferentes:

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

Algunos tramos cuentan con doble ancho (ancho convencional y ancho UIC), al consistir éstos en secciones de línea de tres carriles.

Las principales líneas de la Red gestionada por **ADIF** cuentan con doble vía. En diversos accesos a grandes ciudades cuentan con múltiples vías.

En los mapas incluidos en el Anexo G, 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 aquellos, con detalle de los diferentes tipos de vía (de vía única y doble vía y electrificadas o sin electrificar).

El contenido de los Anexos tiene carácter meramente 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 a disposición de los Candidatos un documento complementario a la DR denominado Manual de Capacidades (MC), el cual se halla depositado en la Dirección de Gestión de Capacidades de la Dirección Ejecutiva

de Circulación. Dicho documento contiene todo la información sobre la ocupación actual de la infraestructura, su capacidad y el nivel de saturación de la misma.

3.2.1. LÍMITES GEOGRÁFICOS

Ver Mapa 4. Anexo G.

3.2.2. CONEXIONES CON OTRAS REDES

La Red gestionada por **ADIF** está conectada con la red de Portugal (REFER), en general,

de Ancho Convencional, a través de los puntos fronterizos de Tuy, Fuentes de Oñoro, Valencia de Alcántara y Badajoz, y con la red de Francia (RFF), en los de Irún, Portbou y la Tour de Carol, si bien el tránsito a la red francesa requiere actualmente de cambio a ancho UIC de los trenes.

Las líneas incluidas en la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías (TERFN), así como los puntos fronterizos de la Red gestionada por **ADIF** con las redes de REFER y RFF se pueden consultar en el Mapa 4, Anexo G.



3.3. DESCRIPCIÓN DE LA RED GESTIONADA POR ADIF

3.3.1. IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA

3.3.1.1. TIPOLOGÍA DE VÍAS

La Red gestionada por **ADIF** está compuesta fundamentalmente por:

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

Ver Mapa 7. Anexo G.

3.3.1.2. ANCHO DE VÍAS

En el Mapa 7 del Anexo G, se representan los tipos de vía existentes en la Red gestionada por **ADIF**.

3.3.1.3. ESTACIONES DE VIAJEROS Y TERMINALES DE MERCANCÍAS

Ver Mapas 2 y 13. Anexo G.

3.3.2. PRESTACIONES DE LA RED

3.3.2.1. GÁLIBO

GÁLIBO NACIONAL. ACONDICIONAMIENTO DE LA CARGA

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

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

En la Figura del Cuadro de Gálivos, se incluyen esquemas de los principales gálivos aplicables en la Red gestionada por **ADIF**.

GÁLIBO DE TRANSPORTE COMBINADO

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

TRANSPORTES EXCEPCIONALES

La Instrucción General, IG 66, apartado "Transportes Excepcionales", recoge las especificaciones aplicables sobre estos trenes, dadas por la Convención Internacional relativa al transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM).

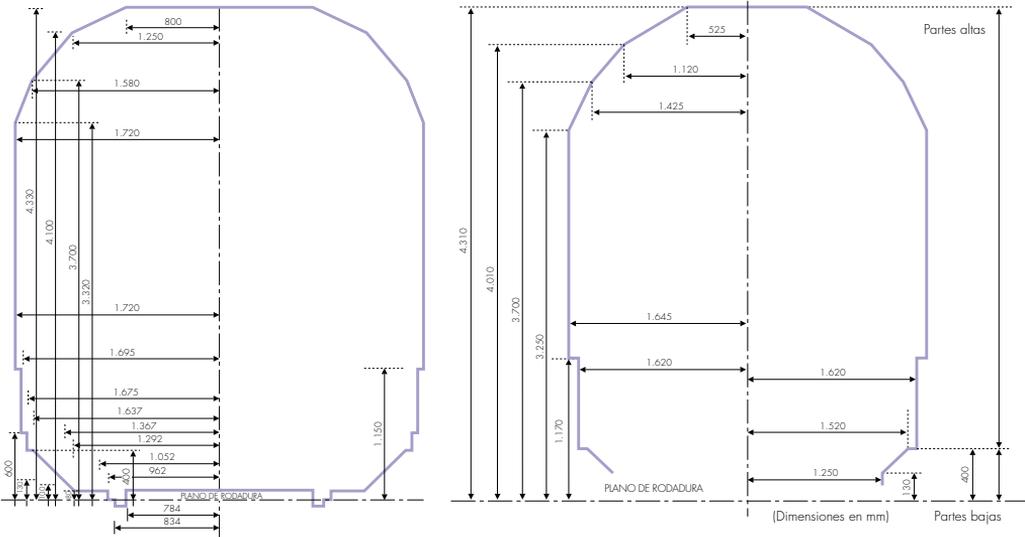
En particular, las dimensiones del cargamento y las condiciones de la infraestructura que generan la consideración de un tráfico bajo este epígrafe, se recogen en la Instrucción General, IG 02, del 31 de enero de 1995 o, en su defecto, la que esté vigente.

Para la circulación de trenes con gálibo superior al admitido, la EF interesada presentará una descripción detallada del material y de la mercancía y solicitará un estudio específico del itinerario deseado a la Dirección de Seguridad en la Circulación de **ADIF**.

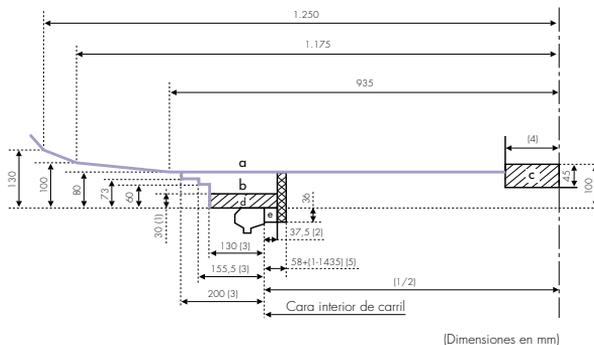
CUADRO DE GÁLIBOS

GÁLIBO ANCHO CONVENCIONAL

GÁLIBO ANCHO UIC (1.435 mm)



GÁLIBO ANCHO UIC (1.435 mm)



(Dimensiones en mm)

3.3.2.2. LÍMITE DE CARGA

● CARGA POR EJE Y CARGA LINEAL

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

Carga por eje y carga lineal

| TIPO DE LÍNEA | MASA MÁXIMA | |
|---------------|-------------|-----------|
| | Por EJE | Por METRO |
| A | 16,0 t | 5,0 t |
| B1 | 18,0 t | 5,0 t |
| B2 | 18,0 t | 6,4 t |
| C2 | 20,0 t | 6,4 t |
| C3 | 20,0 t | 7,2 t |
| C4 | 20,0 t | 8,0 t |
| D2 | 22,5 t | 6,4 t |
| D3 | 22,5 t | 7,2 t |
| D4 | 22,5 t | 8,0 t |

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

● CARGA MÁXIMA REMOLCABLE

El Cuadro de Cargas Máximas es el documento oficial que establece las

cargas remolcables por cada locomotora en las distintas líneas de la Red.

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 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.

3.3.2.3. RAMPAS CARACTERÍSTICAS

En el Mapa 5 del Anexo G se representan los 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.
- Una letra que determina 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 corresponderá al Tipo más desfavorable de los vehículos que componen el tren.

CUADRO DE VELOCIDADES MÁXIMAS

El Cuadro de Velocidades Máximas e Informaciones Permanentes es el documento oficial que recoge las velocidades máximas autorizadas en cada línea.

Las líneas de Alta Velocidad permiten velocidades de 300 km/h o superiores. Las principales líneas Convencionales admiten, en general, velocidades entre 160 y 200 km/h.

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

3.3.2.5. LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES

La longitud de las vías de las estaciones así como otros condicionantes de explotación, sirven de base para la determinación de la longitud máxima de los trenes en las distintas líneas.

Se incluyen los Mapas 8 y 9, Anexo G, con la Longitud Máxima de los trenes admitidos en cada línea, diferenciado para los tráficos de viajeros y de mercancías.

En este último, se incluye la Longitud Condicionada para cuya utilización es necesario pedir autorización expresa al Centro Operativo (COP) de la Dirección Ejecutiva de Circulación de **ADIF**.

3.3.2.6. SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

La Red gestionada por **ADIF** cuenta con más de 8.000 km de líneas electrificadas, empleándose dos tipos distintos de tensión:

○ Corriente Continua

Se utiliza, en general, una tensión nominal de 3.000 voltios en la red convencional y 1.500 voltios, excepcionalmente, en Ancho Métrico.

○ Corriente Alterna

La catenaria suministra una tensión de 25.000 voltios a 50 hertzios, circunscribiéndose su uso normalmente a las líneas de Alta Velocidad.

La potencia eléctrica está limitada a la disponible en función de la potencia suministrada por la red de subestaciones.

Se incluye el Mapa 7, Anexo G, con los tramos electrificados de la Red gestionada por **ADIF**, así como el tipo de corriente disponible en los mismos.

3.3.3. SISTEMAS DE SEGURIDAD, CONTROL DEL TRÁFICO Y COMUNICACIONES

3.3.3.1. SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN: BLOQUEOS

La Red gestionada por **ADIF** cuenta, en general, con unos sistemas de señalización y bloqueo de diversas tecnologías, siendo una tendencia el uso de enclavamientos electrónicos con telemando centralizado en los Puestos de Mando (CTC).

A continuación, se detallan los sistemas de bloqueo más frecuentes:

o Bloqueo de Control Automático (BCA)

En este bloqueo, la distancia de seguridad se mantiene indicando una velocidad límite, una distancia meta y una velocidad meta en la cabina de conducción, existiendo distintos sistemas en la Red gestionada por **ADIF**. Más adelante, en el apartado correspondiente a sistemas de seguridad, se detallarán los distintos sistemas disponibles en la Red gestionada por **ADIF**.

o Bloqueo de Señalización Lateral (BSL)

En este bloqueo, la distancia de seguridad entre trenes se garantiza respetando los trenes las indicaciones de las señales.

o Bloqueo de Liberación Automática (BLA)

Este bloqueo cuenta, en general, con un solo cantón entre estaciones, el cual es protegido por las señales de manera análoga al Bloqueo Automático.

En función de las condiciones de señalización y de vía, se distinguen los siguientes tipos de Bloqueo de Liberación Automática, de manera análoga al Bloqueo Automático.

o Bloqueo Automático (BA)

Este sistema de bloqueo cuenta, en general, con cantones intermedios entre estaciones, las cuales quedan protegidas de manera automática por las señales.

En función de las condiciones de señalización y de vía, se distinguen los siguientes tipos de Bloqueo Automático;

- Bloqueo Automático de Vía Única (BAU)
- Bloqueo Automático de Vía Doble (BAD)

En esta modalidad solo existe secuencia automática de señales por cada vía y en su sentido normal de circulación

- Bloqueo Automático Banalizado (BAB)

La circulación en vía doble o múltiple se puede realizar en esta modalidad, indistintamente por cualquiera por cualquiera de las vías y sentido.

o Control de Circulación por Radio (CCR)

Este sistema de bloqueo, utilizado en líneas de débil tráfico, 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.

o Bloqueo Eléctrico Manual (BEM)

El bloqueo de vía se realiza por los Jefes de Circulación mediante un dispositivo eléctrico.

o Bloqueo Telefónico (BT)

El bloqueo de los cantones se realiza mediante transmisión de telefonemas entre los Jefes de Circulación.

Se incluye en el Mapa 10, Anexo G, un resumen con los bloqueos existentes en cada línea.

3.3.3.2. SISTEMAS DE SEGURIDAD

● SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN EN CABINA

Estos sistemas facilitan una indicación la velocidad máxima autorizada en



cabina de los trenes equipados convenientemente, de manera alternativa a la señalización convencional, por lo que unos trenes pueden circular al amparo de sistemas de señalización en cabina y otros con los bloqueos convencionales.

La Red gestionada por **ADIF** dispone de los siguientes sistemas de señalización de velocidad en cabina:

○ LZB

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

○ ERTMS

Sistema de Control y Señalización que permitirá la interoperabilidad en toda la Red de Ferrocarriles Europeos y que combina los sistemas ETCS y GSMR.

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.

Se incluyen en el Mapa 11 del Anexo G las líneas que están dotadas con estos sistemas, así como los trayectos que disponen de radiotelefonía.

● OTROS SISTEMAS DE SEGURIDAD

○ Anuncio de Señales y Frenado Automático (ASFA)

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

El ASFA está instalado en todas las líneas principales de la Red gestionada por **ADIF**, pudiendo ser obligatorio que el material rodante que circula por la Red esté dotado del mismo y lo lleve en servicio. Además, es preceptivo para la circulación de trenes en régimen de agente único.

○ ATP EBICAB

Este sistema de seguridad se basa en una información puntual que facilitan unas balizas instaladas en la vía para realizar una supervisión continua de la velocidad.

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 MC.

3.3.3.3. SISTEMA DE RADIOTELEFONÍA

En la actualidad, la comunicación con los trenes se realiza generalmente a través de un sistema de radiotelefonía analógico denominado Tren – Tierra que permite una comunicación individual entre los trenes y el Puesto de Mando, el cual

se encuentra instalado en la mayoría de las principales líneas de la Red. Está prevista una migración paulatina hacia el sistema GSMR en la totalidad de la Red.

El sistema de radiotelefonía es preceptivo para la circulación de trenes de mercancías en régimen de agente único.

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 (MC).

3.3.3.4. SISTEMAS DE CONTROL AUTOMÁTICO DE LA CIRCULACIÓN

Ver Punto 3.3.3.2 de este apartado.

3.4. RESTRICCIONES DE TRÁFICO

3.4.1. LÍNEAS ESPECIALIZADAS

Existen algunas líneas especializadas para tráficos de viajeros en las cuales la circulación está restringida para algún tipo de tráfico, o bien únicamente tal restricción solo tendrá efectos en la asignación prioritaria de Capacidades para ese tráfico determinado o en la regulación de la circulación de trenes.

La relación completa de líneas especializadas podrá ser consultada en el MC.

3.4.2. NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL

Las EEFF están obligadas a cumplir la normativa medioambiental vigente en el Estado español que le sea de aplicación, especialmente en materia de control de incendios, contaminación acústica, emisiones de humos, etc.

En caso de incumplimiento medioambiental **ADIF** podrá adoptar medidas oportunas de circulación y de estacionamiento de los trenes.

3.4.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

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

Las principales restricciones de tráfico contempladas son las siguientes:

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

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

3.5. DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA

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

Los periodos efectivos de apertura y cierre de las estaciones podrán consultarse en las Consignas B publicadas mensualmente por cada una de las Gerencias Operativas de la Dirección Ejecutiva de Circulación de **ADIF**, o en el denominado Documento de Tren en los casos en que se determine su aplicación.

3.6. ESTACIONES DE VIAJEROS

La titularidad y gestión de todas las estaciones de viajeros de la Red corresponden a **ADIF**, el cual podrá decidir la modalidad de gestión de las mismas.

Dichas estaciones ofrecen unos servicios básicos a los viajeros y a sus acompañantes. **ADIF** ofrece, en función de las características de cada estación:

- Un dimensionamiento adecuado de los espacios y sus equipamientos.
- Un funcionamiento adecuado de las instalaciones (limpieza, mantenimiento, conservación, climatización, etc.).

- La seguridad de ámbito general de las estaciones.
- La información relacionada con la estación y los servicios propios de la misma.

La relación de estaciones clasificadas por categorías se encuentra en la Tabla 4 “Clasificación de Estaciones” publicada en la ORDEN FOM/3852/2007, incluida en el Capítulo 6.2 de este documento. Asimismo, se incluyen las Estaciones de Viajeros más importantes de Red gestionada por **ADIF**, clasificadas por Gerencias Territoriales, en el Mapa 2, Anexo G.

Adicionalmente, y en relación al esfuerzo de adaptación de la infraestructura del transporte ferroviario para acercar el servicio a los ciudadanos, se ha publicado la “Guía de Servicios Ferroviarios para Viajeros con Discapacidad” (edición actualizada a enero de 2008), que incluye las Estaciones y trenes accesibles que prestan servicios a personas con discapacidad y recoge los servicios que se ofrecen a los viajeros con necesidades especiales relacionadas con su desplazamiento y el procedimiento a seguir para recibir asistencia en su viaje. Esta guía puede obtenerse consultando las siguientes direcciones: www.adif.es y www.renfe.com

Asimismo, y en línea con el compromiso medioambiental de **ADIF**, cabe señalar la concesión, en el año 2008, a Estaciones de Viajeros de **ADIF** de la Bandera AENOR de Gestión Ambiental, que constituye un reconocimiento al compromiso de la entidad con el Medio Ambiente, materializado en la obtención de 14 certificaciones ISO 14000 en Estaciones de Viajeros.

3.7. TERMINALES DE MERCANCÍAS

Las Terminales de Mercancías de **ADIF** son instalaciones en las que se posibilita al menos una de las operaciones siguientes:

- Intercambio modal de mercancías.
- Ordenación de trenes y estacionamiento de trenes y vagones.
- Acceso a otras instalaciones privadas o públicas donde se carga o descarga mercancía (puertos, apartaderos, etc.).

Toda Terminal está compuesta esencialmente por las siguientes zonas:

- Recepción/expedición de trenes.
- Playa dotada de vías.
- Espacios de vías de estacionamiento.
- Espacios de servicios complementarios.
- Espacios logísticos.

Existen Terminales dedicadas a la manipulación de contenedores y de cajas móviles. Otras, están destinadas mayoritariamente a la carga y descarga y a la formación de trenes de transporte de mercancía convencional.

La Red gestionada por **ADIF** cuenta asimismo con una serie de estaciones de clasificación y complejos de formación de trenes.

La prestación de los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares se realizará, en las Estaciones, Instalaciones y Terminales de

Mercancías que se incluyen en la DR, y en otras Instalaciones de **ADIF**, que el interesado podrá conocer previa consulta a la Dirección Ejecutiva de Terminales de Mercancías de **ADIF**.

En relación con las Terminales de Mercancías se han establecido dos tipos en función de las características básicas en este tipo de instalaciones; dichas características son: equipamiento ferroviario, medios de manipulación, equipos de personal y tipología de espacios. Los tipos de Terminales establecidos se denominarán genéricamente Grupo 1 y Grupo 2 y se detallan en el cuadro siguiente. Asimismo, los Horarios de Servicios en estas Terminales, están disponibles en la web de **ADIF**, www.adif.es

ADIF podrá prestar servicios complementarios y auxiliares en otros horarios diferentes a los recogidos en la DR o en otras Instalaciones de la Red gestionada por **ADIF**, distintas de las comprendidas en dicha relación de Terminales. En estos casos, las Tarifas por la prestación de los Servicios Complementarios trasladarán al solicitante de los mismos el coste total de las operaciones, y de igual modo, se tomará en consideración el coste total para la determinación del precio por la prestación de los Servicios Auxiliares.

Para una mayor información, ver Mapa 13. Anexo G.

Por otra parte, cabe señalar que, en 2008, Terminales de Mercancías de **ADIF** ha obtenido la Certificación Medio Ambiental para 15 de sus centros logísticos conforme a la Norma ISO 14001. Las Terminales de mercancías que han obtenido esta

certificación han sido: A Coruña, Barcelona Morrot, Bilbao Santurce, Constanti, Irún, Jándiz, Madrid–Abroñigal, Mérida, Murcia, Muriedas, Noáin, San Roque, Sevilla La Negrilla, Silla y Villafría.

Con ello, AENOR certifica que estas terminales se ajustan a la legislación medio ambiental vigente en todos los aspectos medio ambientales sobre ruidos, vertidos, atmósferas, suelos y residuos.

3.7.1. CLASIFICACIÓN DE TERMINALES

| GRUPO 1 | |
|----------------------------|--------------------------|
| A CORUÑA SAN DIEGO | PLÀ DE VILANOVETA |
| ALACANT BENALÚA | PORTBOU |
| BARCELONA CAN TUNIS | SAN ROQUE |
| BARCELONA MORROT | SEVILLA LA NEGRILLA |
| BILBAO MERCANCÍAS | SILLA MERCANCÍAS |
| C.I.M ZARAGOZA | TARRAGONA CLASIFICACIÓN |
| COMPLEJO VALLADOLID | TORREAVEGA |
| COMPLEJO VILLAVERDE | VALENCIA FUENTE SAN LUÍS |
| CONSTANTÌ | VENTA DE BAÑOS |
| CÓRDOBA EL HIGUERÓN | VICÁLVARO CLASIFICACIÓN |
| GRANOLLERS | VIGO GUIXAR |
| GRAO VALENCIA | VILLAFRÍA |
| HUELVA MERCANCÍAS | ZARAGOZA PLAZA |
| IRÚN MERCANCÍAS | |
| JUNDIZ | |
| LEÓN CLASIFICACIÓN | |
| LOS PRADOS | |
| MADRID ABRONIGAL | |
| MÉRIDA | |
| MIRANDA EBRO CLASIFICACIÓN | |
| MURCIA MERCANCÍAS | |
| MURIEDAS | |
| NOÁIN | |

| GRUPO 2 | | |
|---------------------------|---------------------|------------------------|
| A SUSANA | FUENTES DE OÑORO | OURENSE |
| ALBACETE | GIRONA MERCADERIES | PAMPLONA |
| ALCÁZAR CLASIFICACIÓN | GRANADA | PASAIA |
| ALGECIRAS | GRISÉN | PEÑARROYA PUEBLO NUEVO |
| ALGODOR | LA ALMOZARA | PONTEVEDRA |
| ALHONDIGUILLA. VILLAVIOSA | LA CALZADA | PUERTO DE SANTA MARÍA |
| ALMERÍA | LA LLAGOSTA | PUERTOLLANO REFINERÍA |
| ALTSASU | LEZO RENTERÍA | SAGUNTO MERCANCÍAS |
| ARANJUEZ | LINARES BAEZA | SALAMANCA |
| AS GANDARAS | LUGO | SAMPER |
| BADAJOS | LUGO DE LLANERA | SAN FELICES |
| BOBADILLA | LUGONES | SELGUA |
| BRIVIESCA | MAJARABIQUE | SESTAO URBINAGA |
| BURRIANA ALQUERÍAS | MANRESA | SOTO DE REY |
| BUSDONGO | MARIA HUERVA | TABOADELA |
| CACERES | MARTORELL | TEJARES CHAMBERÍ |
| CASTELLBISBAL | MARTORELL SEAT | TERUEL |
| COSMOS | MATAPORQUERA | TORREJÓN MERCANCÍAS |
| ESCOMBRERAS | MEDINA DEL CAMPO | VIELLA |
| FÉCULAS-NAVARRA | MÉRIDA CONTENEDORES | VILAGARCIA DE AROUSA |
| FERROL | MONFORTE LEMOS | ZAFRA |
| FLIX | MONTCADA BIFURCACIÒ | |
| FUENCARRAL | MORATA DE JALÓN | |



3.8. OTRAS INSTALACIONES

3.8.1. VÍAS DE FORMACIÓN DE TRENES

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección Ejecutiva de Terminales de Mercancías
C/ Agustín de Foxá s/n, Andén 1.
28036 MADRID

3.8.2. VÍAS DE APARTADO

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección Ejecutiva de Terminales de Mercancías
C/ Agustín de Foxá s/n, Andén 1.
28036 MADRID

3.8.3. INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE

ADIF no ofrece en la actualidad servicios de Mantenimiento de Material Rodante.

3.8.4. INSTALACIONES DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE

Existe una Red de puntos de suministro de combustible, gestionados directamente por **ADIF**.

Se incluye en el Mapa 14 del Anexo G, un resumen de los puntos de suministro de gasóleo con que cuenta la Red gestionada por **ADIF**.

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

Dirección Ejecutiva de Telecomunicaciones y Energía

Avda. de Burgos 8A, Planta 16 Edificio Bronce
28036 MADRID

3.8.5. INSTALACIONES TÉCNICAS

Las instalaciones técnicas en relación a daños en ruedas, cajas calientes, básculas para pesaje de sobrecarga, control de gálibo de carga, etc., están orientadas a la seguridad en la circulación y disponen de las tecnologías adecuadas para cumplir su misión.

3.8.6. INSTALACIONES PARA CAMBIO DE ANCHO DE VÍA

En la Red gestionada por **ADIF** existen dos tipos de ancho de vía interoperables entre sí: Ancho UIC (1.435 mm) y Ancho Convencional (1.668 mm).

Para facilitar las conexiones internas, así como los tráficos con otras redes, se han desarrollado instalaciones automáticas de intercambio de ancho de vía, denominadas Cambiadores de Ancho de Vía, mientras que otras instalaciones permiten la transición física de ancho, ya sea mediante cambio de ejes o de bogies, o bien mediante el transbordo físico de la mercancía.

La situación geográfica de los Cambiadores automáticos se ha incorporado en el Mapa 12 del Anexo G, junto a la información del ancho de vía de cada línea.

Adicionalmente, existen instalaciones de transbordo de contenedores y mercancías en los puntos fronterizos de Irún y Portbou.

3.8.6.1. CAMBIADORES DE ANCHO DE VÍA

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

Existen dos sistemas:

- De tecnología TALGO
- De tecnología CAF

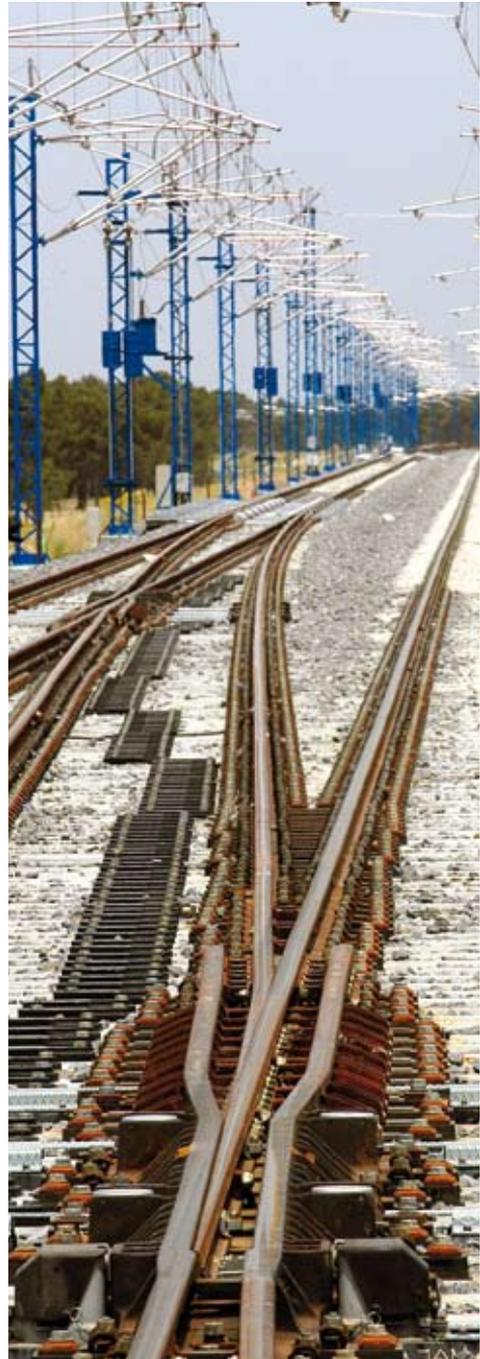
Algunas de estas instalaciones permiten alternativamente el cambio de ancho de vía de trenes de ambas tecnologías.

En el Mapa 12 del Anexo G, aparecen representadas las instalaciones de cambio de ancho de vía.

3.8.6.2. CAMBIADORES DE EJES Y BOGIES

Son instalaciones de cambio de bogies o de ejes de los vagones mediante un sistema de levantamiento y sustitución por otros del ancho correspondiente.

Actualmente, la gestión de las instalaciones de cambio de ejes en fronteras se localiza en las instalaciones de Hendaya y Cerbère y viene siendo prestada por la empresa TRANSFESA.



3.9. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

3.9.1. PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE 2006–2020 (PEIT)

El Ministerio de Fomento, a través del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2006–2020 (PEIT), ha establecido las directrices de actuación de la política de infraestructuras y servicios de transporte ferroviario para los próximos años.

En él se recoge un conjunto de programas y líneas de actuación, con unas inversiones que ascienden a casi 250.000 millones de euros. El 48% de las inversiones previstas se dedica al ferrocarril, para la construcción y administración de una Red de Altas Prestaciones en ancho UIC y para la mejora y administración de la Red Convencional de titularidad del Estado.

3.9.2. CONTRATO PROGRAMA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO – ADIF PARA EL PERIODO 2007–2010

Aprobado por el Consejo de Ministros con fecha 26 de enero de 2007, en él se regula la relación entre el Estado y la Entidad Pública Empresarial **ADIF**, estableciendo los objetivos, obligaciones y compromisos mutuos a lo largo del periodo mencionado.

Contempla unas aportaciones económicas estatales por importe global de

11.884,2 millones de euros, y permitirá a **ADIF** alcanzar un volumen de inversión del entorno de 23.000 millones de euros en el periodo 2007–2010, tal como está previsto en su Plan Estratégico, a través de recursos propios, fondos comunitarios y otras fuentes de financiación.

Concretamente, a la Red Convencional se destinarán, 6.416,3 millones de euros; 3.438,6 millones de euros al mantenimiento y explotación y 3.022,7 millones de euros a inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento.

3.9.3. ENCOMIENDAS DE CONSTRUCCIÓN Y MODIFICACIONES EN LA RED

3.9.3.1. CONSTRUCCIÓN DE LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD

Las actuaciones de construcción de tramos de líneas de alta velocidad que deciden acometerse están de acuerdo con los criterios de planificación establecidos en el PEIT. **ADIF** ha asumido la redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de los siguientes tramos de líneas de Alta Velocidad:

● LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID – ZARAGOZA – BARCELONA – FRONTERA FRANCESA

Encomendada por Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 23 de mayo de 1997, que fue objeto de publicación por Resolución de 29 de mayo de 1997,

de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes (BOE núm. 144, de 17 de junio de 1997).

Con posterioridad, el 9 de abril de 1999, se excluyó de la encomienda anterior el subtramo Figueres – Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueres – Perpignan, en virtud del acuerdo entre los Gobiernos de España y Francia de fecha 10 de octubre de 1995. La modificación de la encomienda fue objeto de publicación por Resolución de 1 de junio de 1999, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes (BOE nº 136, de 8 de junio de 1999).

● **LÍNEA MADRID – SEGOVIA – VALLADOLID / MEDINA DEL CAMPO**

Acuerdos de Consejo de Ministros, de fechas 18 de septiembre de 1998, que fue objeto de publicación por Resolución de 28 de septiembre de 1998, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes (BOE nº 241, de 8 de octubre de 1998), y de 31 de julio de 1999.

● **LÍNEA MADRID – CASTILLA LA MANCHA – COMUNIDAD VALENCIANA – REGIÓN DE MURCIA**

Acuerdo de Consejo de Ministros de 17 de septiembre de 1999, que fue objeto de publicación por Resolución de 14 de octubre de 1999, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes (BOE nº 259, de 29 de octubre de 1999).

● **LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD LEÓN – ASTURIAS**

Tramo La Robla – Pola de Lena (Variante Pajares), del Corredor Norte / Noroeste

Acuerdo de Consejo de Ministros de 20 de diciembre de 2002, que fue objeto de publicación por Resolución de 30 de enero de 2003, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras (BOE nº 32, de 6 de febrero de 2003).

● **LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD DEL PAÍS VASCO, DEL CORREDOR NORTE/ NOROESTE**

Acuerdo de Consejo de Ministros de 20 de diciembre de 2002, que fue objeto de publicación por Resolución de 30 de enero de 2003, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras (BOE nº 32, de 6 de febrero de 2003).

● **LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID – CÁCERES/ MÉRIDA – BADAJOZ, DEL CORREDOR DE EXTREMADURA**

Tramo Navalmoral de La Mata – Cáceres

Acuerdo de Consejo de Ministros de 20 de diciembre de 2002, que fue objeto de publicación por Resolución de 30 de enero de 2003, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras (BOE nº 32, de 6 de febrero de 2003).

● **LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MURCIA
– ALMERÍA, DEL CORREDOR
MEDITERRÁNEO**

Tramo entre Almería y el Límite
con la Región de Murcia

Acuerdo de Consejo de Ministros de 20 de diciembre de 2002, que fue objeto de publicación por Resolución de 30 de enero de 2003, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras (BOE nº 32, de 6 de febrero de 2003).

● **LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID
– ASTURIAS**

Tramo Venta de Baños – León –
Asturias (Excluida la variante
de Pajares)

Resolución de 28 de diciembre de 2006, de de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE nº 18, de 20 de enero de 2007).



● LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID – PAÍS VASCO/ FRONTERA FRANCESA

Tramo Valladolid – Burgos – Vitoria

Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE nº 18, de 20 de enero de 2007).

● LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID – EXTREMADURA/ FRONTERA PORTUGUESA

Tramo Cáceres – Mérida – Badajoz

Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE nº 18, de 20 de enero de 2007).

● LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD CORREDOR MEDITERRÁNEO

Tramo Límite de la Región de Murcia – Murcia

Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE nº 18, de 20 de enero de 2007).

3.9.3.2. NUEVOS TRAMOS PUESTOS EN SERVICIO

Desde la publicación de la DR 2007, las novedades más importantes en la modernización de la Red gestionada por **ADIF** han sido las siguientes:

● RED DE ALTA VELOCIDAD DE ANCHO UIC

Se han puesto en servicio 326 nuevos kilómetros equipados con ERTMS Nivel 1, BSL con CTC, GSMR y ASFA, totalizando 1.562,7 km de líneas de ancho UIC:

- LÍNEA MADRID CHAMARTÍN – VALLADOLID CAMPO GRANDE AV con una longitud de 178,5 km (167,9 km de vía doble y 1,6 km de vía única); además de los tramos de acceso a los nuevos Cambiadores de Ancho instalados en Chamartín, Valdestillas y Valladolid.

- LÍNEA MADRID – ZARAGOZA – BARCELONA – FRONTERA FRANCESA: Tramo Bifurcación Cambiador Roda – Barcelona Sants, de 87,8 km de vía doble.

- LÍNEA MADRID – CÓRDOBA – MÁLAGA: Tramo Antequera Santa Ana – Málaga, de 57,7 km de vía doble.

● RED DE ANCHO CONVENCIONAL

Se han puesto en servicio un total de 33,5 km:

- LÍNEA MADRID CHAMARTÍN – IRÚN: Nuevas Conexiones con los Cambiadores de Ancho de Chamartín, Valdestillas y Valladolid de la nueva línea Madrid Chamartín – Valladolid Campo Grande AV.

- LÍNEA TARDIENTA – CANFRANC: Tramo Bifurcación Hoya Huesca – Hoya Huesca Aguja del km 2.3,

nueva variante en vía única de 1,7 km, con el fin de reducir el tráfico de trenes de mercancías por el núcleo urbano de Huesca.

- Tramo Bifurcación Plaza – Zaragoza Plaza: nuevo acceso de 5,1 km en vía doble a la nueva Terminal de Mercancías Zaragoza Plaza.
- Tramo Bifurcación Llobregat – Barcelona Morrot: 22,4 km en vía doble destinada al tráfico directo de trenes de mercancías. (En un futuro, este tramo dispondrá de ancho mixto).
- Tramo San Vicente de Raspeig – San Vicente de Raspeig Aguja km 448,7: 2,2 km de vía única.

Santa María y desde Aguja km 22,4 – Aguja km 27,0

- LÍNEA DE ZAMORA – A CORUÑA: se han reducido 2,0 km por duplicación de vía en el tramo Río Lesta – Río Tourio.
- LÍNEA PITIS – HORTALEZA: se ha aumentado 0,4 km en el entorno de Fuencarral Fuente Grande, para permitir el acceso de la línea de Alta Velocidad Madrid Chamartín – Valladolid Campo Grande AV.

B. Se han realizado nuevas inversiones para la instalación de sistemas de seguridad en la circulación y bloqueos, de entre los que cabe destacar:

● RED DE ANCHO UIC

Se ha instala ERTMS Nivel 1 en el siguiente tramo:

- LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID – ZARAGOZA – BARCELONA – FRONTERA FRANCESA: Tramo Bifurcación Cambiador Puigverd – Bifurcación Cambiador Roda de Bará, puesta en servicio de 81,5 km.

● RED DE ANCHO CONVENCIONAL

El Sistema de CTC se ha incrementado en 282 km, habiendo sido implantado en los siguientes tramos:

- Valdestillas – Valladolid – Cabezón de Pisuega: 30,8 km; Cercedilla –

3.9.3.3. TRAMOS MODIFICADOS

A. Se han producido diversas actuaciones que han supuesto la modificación en el trazado de algunos tramos en servicio:

● RED DE ANCHO CONVENCIONAL

- LÍNEA DE REDONDELA – SANTIAGO DE COMPOSTELA: Se ha duplicado la vía en 20,9 km de vía no electrificada en el Tramo A Escravitude – Santiago de Compostela, resultando una reducción de 0,4 km.
- LÍNEA MAJARABIQUE EMPALME – HUELVA TÉRMINO: Se ha duplicado la vía en 25,5 km de vía electrificada, entre Jerez de la Frontera – Puerto de

Segovia: 62,7 km; Samper – Caspe: 30,9 km; Alacant Terminal – Beniel: 58,6 km; Bifurcación Las Maravillas – Bobadilla: 3,3 km; Antequera – Fuente Piedra: 26,0 km; Fuente Piedra – Bobadilla: 11,2 km; La Palma del Condado – Huelva Cargas: 36,1 km; y Castelló – Oropesa: 21,9 km.

El Sistema ASFA se ha ampliado en 66,4 km y se ha incorporado el Sistema de Radiotelefonía en un total de 60,7 km, incluyendo los nuevos tramos de Red de Ancho Convencional puestos en servicio.

C. Los trabajos de modernización y mejora han permitido elevar la velocidad en varias líneas y tramos, destacando, entre otros:

● RED DE ANCHO CONVENCIONAL

- LÍNEA ZARAGOZA – SAGUNTO: se ha elevado la velocidad máxima a 200 km/h en 94,1 km.
- LÍNEA ALCÁZAR DE SAN JUAN – CÁDIZ: Tramo Jerez – Puerto de Santa María: 14,6 km con velocidad máxima de 200 km/h.
- LÍNEA LLEIDA – L'HOSPITALET DE LLOBREGAT: Tramo Cervera – Calaf de 26,7 km, su velocidad máxima pasa a ser de 160 km/h.
- LÍNEA CIUDAD REAL – BADAJOZ: Tramo Castuera – Guareña de 50,6 km, se ha elevado la velocidad máxima de 140 km/h a 160 km/h.

3.9.3.4. TRAMOS FUERA DE SERVICIO

● RED DE ANCHO CONVENCIONAL

Quedan fuera de servicio y se han desmantelado, en su caso, los siguientes tramos:

- Tramo Madrid Chamartín – Fuencarral Fuente Grande, de 3,2 km de vía única, debido a las obras de la nueva línea Madrid Chamartín – Valladolid Campo Grande AV.
- Tramo de Málaga – Bifurcación Málaga, de 2,1 km de vía única, debido a las obras de la nueva línea de Alta Velocidad Madrid – Córdoba – Málaga.
- Tramos Bellvitge Aguja 672,9 – Barcelona Can Tunis, (1,5 km) y Bellvitge Aguja 671,9 – Barcelona Morrot, (6,3 km), ambos de vía doble, reemplazados por el nuevo acceso Bifurcación Llobregat – Barcelona Can Tunis.
- Tramo Cambiador Lleida – Cambiador Lleida Aguja 3,1: 0,9 km de vía única.
- Tramo Zaragoza Delicias Aguja Km 338,1 – La Almozara, de 0,7 km de vía única.

04

Adjudicación de Capacidades

4.1. INTRODUCCIÓN

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

La Adjudicación de Capacidades constituye un trámite esencial dentro de los mecanismos establecidos para el acceso de los Candidatos a la infraestructura.

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

CONDICIONES DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

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

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

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA A 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 le representen a tales efectos, así como el domicilio social al que **ADIF** enviará las notificaciones oportunas, y presentará un documento que acredite su inscripción en el Registro Especial Ferroviario.

CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD

Cuando se trate de EF, se presentará una copia compulsada del correspondiente

Certificado de Seguridad del que sea titular (Art. 47 de la LSF y Art. 105 del RSF).

En el caso de solicitudes de Capacidad para la elaboración del Horario de Servicio, se admitirá un documento que recoja el compromiso de aportar la copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad, el cual deberá ser presentado por la EF antes de la aprobación definitiva del Horario de Servicio, un mes antes del inicio del mismo, en la Dirección Ejecutiva de Circulación de **ADIF**.

➤ **GARANTÍAS POR TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Cuando la Capacidad que presente el Candidato vaya a emplearse para el transporte de mercancías peligrosas, se declararán por el Candidato las garantías que ofrece, con arreglo a la legislación vigente, para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras.

➤ **DETERMINACIÓN CONCRETA DE LA SOLICITUD DE CAPACIDAD**

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

ADIF pondrá a disposición de los candidatos la utilización de medios informáticos (como SIPSOR o PATHFINDER). En su defecto aceptará solicitudes por escrito, debidamente justificadas en su recepción, para la Solicitud y Adjudicación de Capacidad.



Adicionalmente, **ADIF** propondrá a las EEFF y demás Candidatos habilitados el establecimiento de acuerdos que agilicen los trámites de solicitud de Capacidad, siempre que queden cumplidos los requisitos expresados.

4.2.1. TIPOS DE SOLICITUDES DE SURCOS

Más allá del proceso de Adjudicación de Capacidades entre los distintos Candidatos, la programación de surcos resulta ser una actividad esencial en la gestión del tráfico, tanto para los Candidatos como para **ADIF**, máxime teniendo en consideración el tamaño de la Red gestionada por **ADIF** y la complejidad habitual de gestión del transporte ferroviario. Una programación adecuada en tiempo y forma significa, en gran medida, una garantía de calidad y de coordinación para el desarrollo del tráfico teniendo una influencia positiva en la puntualidad, la velocidad comercial y la capacidad de vía.

Por la manera en que se generan las necesidades de transporte hay establecidas modalidades diferenciadas de surcos en la Red gestionada por **ADIF**.

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**. Estos surcos son:

○ 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 trenes que conforman el Plan de Transporte de cada Candidato. El conjunto de surcos regulares integra el Horario de Servicio.

○ Surcos Ocasionales (TRENDÍA)

Estos surcos se programan para dar respuesta a las demandas puntuales de las EEFF y de los otros Candidatos 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.

Cuando no sea posible para el Candidato realizar la reserva de Capacidad en tiempo oportuno, **ADIF** dispone de dos modalidades de trenes especiales (sin reserva de surco).

○ Surcos Especiales con Solicitud (Surcos Inmediatos)

Estos surcos se asignan a petición expresa de las EEFF y de otros 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.

○ Surcos Especiales sin Solicitud

Estos surcos son asignados con motivo de incidencias o por incumplimiento

de las condiciones de transporte programadas por las EEFF o por otros Candidatos, normalmente a iniciativa de **ADIF**.

4.2.2. SURCOS REGULARES (SERVITREN)

EL HORARIO DE SERVICIO

El Horario de Servicio integra los surcos regulares del Plan de Transporte de las EEFF y de los otros Candidatos, y define los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar en un periodo de tiempo preestablecido que va desde el segundo domingo de diciembre hasta el segundo sábado de diciembre del año siguiente.

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

Para ofrecer a las EEFF y a los otros Candidatos una agilidad adecuada y dar respuesta a las oportunidades que ofrece el mercado, con unos niveles aceptables de calidad 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 son de dos clases:

- Concertados
- Mensuales

Por causas extraordinarias y justificadas, el máximo responsable de explotación de **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 Gestor de Capacidades, en lo sucesivo 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.

AJUSTES CONCERTADOS

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

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

AJUSTES MENSUALES

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

Las modificaciones que generen los Candidatos mediante sus solicitudes en los surcos de otras 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.

4.2.3. SURCOS OCASIONALES (TRENDÍA)

Estos surcos, de circulación muy puntual, tienen unos canales de petición y una calidad de programación similares a los del Horario de Servicio (SERVITREN).

4.2.4. SURCOS INMEDIATOS

Estos surcos, en función de la escasa antelación con que sean solicitadas, no pueden tener unos niveles de estudio o compromiso similares a los de los trenes programadas SERVITREN y TRENDIA, razón por la cual no tendrán reserva de Capacidad.

Por este motivo, los surcos inmediatos serán solicitados por los Candidatos cuando sea imposible programarlos con antelación suficiente, debido a causas excepcionales y 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 Operativo de Circulación o a la Gerencia Operativa 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

casas 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 de compromiso de regularidad por parte de **ADIF**.

4.2.5. PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD Y ADJUDICACIÓN DE SURCOS REGULARES Y OCASIONALES

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 y Adjudicación de Capacidades. A través de dicho acuerdo, se especificará el sistema acordado entre ambas partes para tramitar las solicitudes.

Los Candidatos utilizarán preferentemente las herramientas informáticas que **ADIF** pone a su disposición (SIPSOR, PATHFINDER). Aquellos que soliciten surcos internacionales podrán asimismo realizar sus peticiones a través de la OSS de **ADIF** o de cualquier OSS de la red de Ventanillas Únicas de RNE.

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**, mediante el modelo que se encuentra en el Anexo C, quien registrará la solicitud en el sistema SIPSOR en nombre del Candidato.

Caso de no existir un acuerdo con un determinado Candidato, este podrá presentar sus solicitudes de Capacidad, Anexo C, ante

ADIF, adjuntando toda la documentación que figura en el apartado 4.2 de esta DR. La notificación de la respuesta a dicha solicitud será remitida por **ADIF**, en este caso, por algún medio certificado al domicilio social del Candidato. Las solicitudes formuladas a través de **ADIF** deberán ser presentadas al menos cinco días hábiles antes de la salida de origen del surco solicitado debido a que, en caso contrario, resulta imposible garantizar una contestación en tiempo y forma oportunos.

Las peticiones realizadas mediante PATHFINDER a través de una OSS externa, o cualquier otro medio no informático, debidamente justificado en su recepción, serán registradas en SIPSOR por la OSS de **ADIF**.

El Candidato queda obligado a actualizar permanentemente los datos de sus solicitudes, particularmente comunicará a la mayor brevedad cualquier supresión de surcos o la renuncia a una petición.

Cuando un Candidato realice una petición, ésta se sustentará en una necesidad comercial confirmada y en una viabilidad técnica y de disponibilidad de recursos, de manera que la consistencia de la petición justifique la integración del surco en la malla. En caso contrario, el Candidato canalizará sus consultas a modo de estudio por medio de un correo electrónico al GC, evitando ocupar innecesariamente la malla de trenes con surcos no suficientemente consistentes.

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 y que todos los datos se encuentran debidamente cumplimentados; también deberán anular la petición de los surcos para los que no se deseen una nueva adjudicación.

El GC comunicará en tiempo oportuno en SIPSOR o por el medio con que fueran solicitados los surcos asignados tanto a solicitud de los Candidatos como aquellas modificaciones

de las ya asignadas, motivadas por ajuste técnico de malla. Los surcos comunicados por el GC pueden consultarse a través de la aplicación MALLAS. Indicará en el campo de "Observaciones" aquellas circunstancias que condicionen la aplicación del surco. Incluso, si el espacio previsto en SIPSOR resultase insuficiente para expresar los condicionantes, la asignación podrá complementarse con una comunicación escrita.

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 por el medio en que fue solicitado, el GC podrá disponer libremente del surco, especialmente si no ha recibido del Candidato ninguna comunicación al respecto.

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.

Además de la aceptación de las marchas, 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. Los surcos serán públicos una vez que se proceda a su anuncio.

En el caso de surcos regulares (SERVITREN), las fechas de circulación solo tienen validez a efectos de grafiado de surcos en malla. De no concordar el anuncio efectivo con el anuncio inicialmente solicitado, el GC podría denegar algunas de las fechas de anuncio. La última situación de anuncio comunicada por parte del Candidato será la que tenga validez en los grafiados sucesivos, salvo que se solicite por escrito que se consideren otros días de circulación a efectos de grafiado.

Para los surcos ocasionales (TRENDÍA), se procederá a anunciar los mismos en función de las fechas solicitadas, una vez haya sido aceptado el surco por el canal adecuado.

4.3. CALENDARIO DE SOLICITUD DE 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. 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 para la cual sea técnicamente viable la materialización del estudio de las modificaciones propuestas.

HORARIO DE SERVICIO

En el Anexo A se incluye el Calendario de Adjudicación de Capacidad con las fechas concretas para el Horario de Servicio en vigor.

Los calendarios que figuran a continuación incluyen las fechas límite.

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 OCTUBRE |
| Inicio del horario de servicio | 2º DOMINGO DE DICIEMBRE |

CALENDARIO NACIONAL

| | |
|--|-------------------------|
| Finalización del plazo de solicitud de Capacidad | 15 JUNIO |
| Asignación provisional de Capacidad (proyecto horario de servicio) | 15 SEPTIEMBRE |
| Alegaciones | 15 – 30 SEPTIEMBRE |
| Comunicación definitiva del horario de servicio | 2º DOMINGO DE OCTUBRE |
| Comunicación del anuncio | 1 NOVIEMBRE |
| Inicio del horario de servicio | 2º DOMINGO DE DICIEMBRE |

AJUSTES CONCERTADOS

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

En el Anexo A figuran las fechas concretas para cada Ajuste Concertado. El GC podrá establecer unos plazos extraordinarios cuando confluyan circunstancias que exijan un periodo de programación más amplio, para la totalidad de la Red o únicamente para determinados ejes o relaciones.

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

AJUSTES MENSUALES

En cuanto a los Ajustes Mensuales, figuran a continuación los plazos de aplicación con carácter general. Siendo **D** el día del ajuste, las fechas límite serán:

casos concretos en que sea aconsejable establecer unos plazos específicos por coincidir, por ejemplo, con periodos vacacionales.

| | |
|--------------------------------------|---------------------------|
| 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 |

Respecto al calendario de los Ajustes Mensuales, se aplicarán los plazos genéricos detallados anteriormente sin requerir ninguna comunicación expresa, excepto en aquellos

Dichos calendarios específicos se comunicarán en la reunión convocada al efecto, o mediante escrito del GC, que se remitirá con la debida antelación.

4.3.2. 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.

| | |
|---------------------------|----------------|
| 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 5 días hábiles, existiendo un plazo máximo de 30 días para establecer un surco a la medida.

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

Por razones excepcionales y justificadas los Candidatos podrán solicitar surcos con menos de 5 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

A. 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 (MC). 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.
- Servicios de mercancías.

El MC pretende aportar la mayor transparencia al proceso de la Adjudicación de Capacidades, pero constituye una simplificación de la realidad de las mallas de trenes ya que, en su diseño, pueden influir decisivamente aspectos tales como las paradas solicitadas, las características técnicas de los trenes, las cargas solicitadas, etc. Por tanto, estas informaciones se facilitan a efectos meramente 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 MC.

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

B. MODELOS DE ASIGNACIÓN DE SURCOS

ADIF aplica habitualmente varios modelos técnicos para la asignación de surcos, dependiendo de las características del tráfico, tales como:

- La capacidad técnica de la línea ferroviaria y su nivel de saturación.
- La posibilidad de definir un esquema de explotación en función de los tráficos.
- Las cadencias de tráficos existentes o potenciales.

En el MC, se detallará la aplicación concreta de los diferentes modelos a cada línea.

Las tres modelos de aplicación en la Red gestionada por **ADIF** son los siguientes:

○ Modelo Libre (ML)

Es el más simple, por cuanto no supone la aplicación a priori de ningún criterio. Los surcos horarios se definen buscando la mejor combinación entre la solicitud y la Capacidad. Este modelo se presenta en líneas en las cuales no se pueden establecer de manera efectiva criterios de diseño de malla. En estas líneas, por lo tanto, se insertan los surcos de modo libre, tren a tren.

○ Modelo Integral Pregrafiado (MIP)

En las líneas ferroviarias en las que la mayoría de los surcos tienen marchas

homogéneas y son grafiados en batería, se realiza una malla genérica que permita optimizar la capacidad y la calidad de los surcos en batería.

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

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

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

○ Modelo Integral Cadenciado (MIC)

Este modelo consiste en repetir de manera cadenciada un modelo de explotación. Al intervalo de repetición se le denomina "cadencia". En cada periodo horario, se puede generar una cadencia distinta.

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

C. PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

En el proceso de Adjudicación de Capacidad el GC debe salvaguardar 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 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.

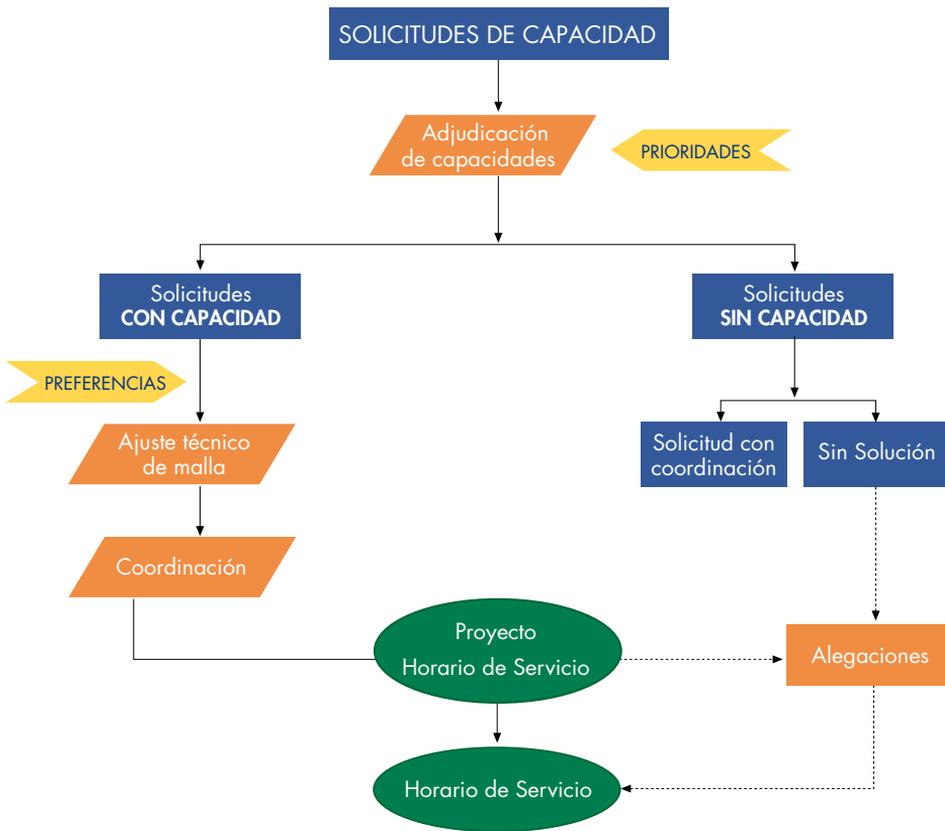
El proceso de Adjudicación de Capacidades se subdivide en las siguientes fases:

- 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.



PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES



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

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 en función de la tipología de tráfico, según figuran en el MC. Una vez atendidas las demandas en función de la tipología de tráfico, aquellas solicitudes que no hayan obtenido Capacidad, podrán disponer de las Capacidades residuales de otra tipología de tráfico siempre y cuando ello sea técnicamente viable.

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

○ Criterios de prioridad en la adjudicación

Cuando varias solicitudes estén en disposición de obtener una misma franja horaria, especialmente si la línea hubiese sido declarada como congestionada, los criterios de prioridad serán los siguientes, por orden descendente de prioridad:

- Las prioridades que, en su caso, establezca el Ministerio de Fomento para los distintos tipos de servicio de cada línea.
- Los tipos de servicio que sean prioritarios en las líneas especializadas.

- Aquellos servicios declarados de interés público.
- Los surcos asignados y utilizados de manera efectiva durante la vigencia del Horario de Servicio anterior.
- Los servicios de carácter internacional.
- Aquellas solicitudes supeditadas a la existencia de un acuerdo.
- La mayor frecuencia para la que solicite un surco dentro del Horario de Servicio.
- Eficiencia del sistema.

El GC podrá modular la aplicación estricta de estos criterios de adjudicación con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los Candidatos que hayan solicitado Capacidad, especialmente en las líneas declaradas como congestionadas.

Sin perjuicio de la aplicación de los criterios de prioridad, **ADIF** debe velar por un aprovechamiento razonable de la Capacidad de vía. En este sentido, algunos trenes, por sus características técnicas propias, podrían disminuir la Capacidad o dificultar la explotación.

Por lo tanto, **ADIF** podrá restringir la circulación de determinados trenes en base exclusivamente a criterios técnicos de explotación (falta de determinados equipamientos a bordo, tiempos de marcha inadecuados a las características de las líneas, etc.).

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

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

II. FASE DE AJUSTE TÉCNICO DE MALLA

Una vez que las solicitudes han obtenido Capacidad, se debe proceder al proceso técnico de inserción en 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 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 cadenciado adecuado.

○ Líneas Especializadas

El Ministerio de Fomento podrá otorgar la declaración de línea especializada a determinados tramos, en ciertos periodos. 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, dado 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 operadores 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.

Las 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 5 días naturales desde la Adjudicación de Capacidad y de 2 días naturales para los surcos ocasionales.

4.4.1. PROCESO DE COORDINACIÓN

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

4.4.2. PROCESO DE ALEGACIONES

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

4.4.3. INFRAESTRUCTURA CONGESTIONADA

La Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, de 17 de noviembre, determina las condiciones y los procedimientos para este proceso.

4.4.4. ACUERDOS MARCO

En el Punto 2.4.1. se recogen las condiciones que contempla la legislación sobre este asunto.

4.5. MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED GESTIONADA POR ADIF

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

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

ADIF procurará minimizar las repercusiones de las obras en el tráfico ferroviario, a la vez que asegurará que los trabajos se ejecutan de una manera razonable desde un punto de vista técnico y económico.

COMISIONES TOC

En los casos en que resulte imposible que el tráfico ferroviario no sufra alteraciones considerables, los 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 responsables de los departamentos de Mantenimiento de Infraestructura, Construcción de Infraestructura y Circulación.

Existirá 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 sesiones TOC podrán ser ordinarias o extraordinarias. Se comunicarán a los 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 determinarán en 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 programarán en sesión ordinaria los trabajos en infraestructuras que afecten de modo permanente a la circulación de trenes. En particular, las sesiones ordinarias establecerán o revisarán los

periodos y condiciones de las Bandas de Mantenimiento. Se considerarán 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, están previstas 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 3 y 5 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 MC figurarán los intervalos previstos para las Bandas de Mantenimiento.

● OBRAS EXTRAORDINARIAS

Aunque deberán preferentemente realizarse trabajos extraordinarios al amparo de las Bandas de Mantenimiento, cuando fuese necesario, puntualmente o temporalmente, un intervalo superior, permanente o no permanente, este será programado por las Comisiones TOC.

Cuando se precise durante un periodo prolongado un intervalo de obras distinto del de la Banda de Mantenimiento, se dejará constancia de cual es el intervalo

extraordinario de obras y cual es el intervalo normal de mantenimiento.

Aquellos trabajos extraordinarios puntuales y de poca relevancia podrán ser acordados directamente por **ADIF** con los operadores afectados, con la antelación que se estime necesaria.

4.6. CONTROL DEL USO DE LOS SURCOS

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

El GC realizará mensualmente un análisis del nivel de utilización de los surcos asignados, que será comunicado a las EEFF y demás Candidatos. 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 Candidatos la supresión o modificación de surcos cuando detecte la falta de utilizaciones sistemáticas, 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

Los Transportes Excepcionales, trenes que incluyen material rodante que no se ajusta estrictamente a las normas reglamentarias (gálibo, peso por eje, etc.), vienen regulados por la Instrucción General, IG 2 de fecha 31 de enero de 1995.

En virtud de la misma, las EEFF que deseen realizar un Transporte Excepcional deberán dirigirse a la Dirección de Seguridad en la Circulación de **ADIF** para que realice el estudio técnico pertinente. Posteriormente, este comunicará las restricciones de circulación al Centro Operativo de Circulación y a la EF.

Podrá establecerse un contrato específico para la realización de determinados transportes excepcionales que puedan suponer una perturbación significativa en el tráfico o afectar a la infraestructura.

4.7.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Las EEFF y los Candidatos indicarán en sus solicitudes de Capacidad aquellos trenes que transporten materias peligrosas, para

que sea contemplado adecuadamente en el proceso de programación, de acuerdo con el Art. 47.5 del RSF.

Los EEFF y los Candidatos deberán declarar a **ADIF** las garantías que ofrecen, con arreglo a la legislación vigente, para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras, de acuerdo con el Art. 63.3 del RSF y el RD 810/2007 de Seguridad en la Circulación.

4.8. PERTURBACIONES Y CONTROL EN EL TRÁFICO

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

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

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

4.8.1. CRITERIOS PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no 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 aquellas 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

La puntualidad no es responsabilidad exclusiva de **ADIF**. Las EEFF tienen un papel muy importante que jugar para conseguir que los trenes (los propios o los de otras EEFF) circulen sin retraso. Por ese motivo, **ADIF** promoverá la suscripción de convenios de calidad concertada con las distintas EEFF, en los que se podrán establecer objetivos de calidad

del servicio y compromisos de actuaciones para la consecución de los mismos.

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

A tal fin, **ADIF** con la aprobación del Ministerio de Fomento, tiene elaborado el documento Plan de Contingencias, que es el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual, cuya finalidad es la de permitir el funcionamiento de ésta, aún 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. Se han firmado Planes de Contingencias con las EEFF siguientes: RENFE–Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A. y Acciona Rail Services S.A.

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

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



05

Servicios de ADIF

5.1. INTRODUCCIÓN

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

El Título III de la LSF dedica su contenido a la regulación de los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares, así como el Título II del RSF, determinando tanto el régimen que les resulta aplicable, como los sujetos facultados para su prestación.

Así, el Art. 40 de la LSF determina que: "La prestación de los Servicios Ferroviarios Adicionales, Complementarios y Auxiliares en las líneas de la Red gestionada por **ADIF** y sus zonas de servicio podrá ser realizada, bien directamente por **ADIF**, bien por otras personas o entidades que, necesariamente, requerirán la obtención de un título habilitante otorgado por aquél".

El Art. 3 del Estatuto de la Entidad pública empresarial **ADIF**, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, fija sus competencias y funciones. En él se recoge expresamente que la prestación de estos servicios, así como la fijación de sus Tarifas y la gestión de las mismas, corresponden a **ADIF**.

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

- Paquete de Acceso Mínimo. (Ver apartados 5.2. y 5.3.3. de este documento).
- Servicios Adicionales, entre los que están comprendidos los de acceso a diversas instalaciones, tales como las terminales de carga.
- Servicios Complementarios.
- Servicios Auxiliares.



La definición de los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares queda reflejada en el Capítulo 6, apartado 6.3.4. de este documento.

5.2. SERVICIOS DE ACCESO A LAS LÍNEAS FERROVIARIAS DE LA RED GESTIONADA POR ADIF

Las EEF y Candidatos habilitados tendrán derecho a recibir en condiciones de igualdad el Paquete de Acceso Mínimo según se establece en el Art. 5.1 de la Directiva 2001/14/CE. Más concretamente, los Candidatos tendrán derecho a:

ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES

- Solicitar Adjudicación de Capacidad a través de la herramienta informática SIPSOR, o de cualquier medio reconocido en esta DR.
- 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 a través de SIPSOR, o de cualquier medio reconocido en esta DR.

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.

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.

5.3. ACCESOS DE VÍA A LAS INSTALACIONES Y SUMINISTRO DE SERVICIOS

5.3.1. USO DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE TRACCIÓN

Este Servicio Adicional, supone la disponibilidad de tensión en las líneas que disponen de las Instalaciones adecuadas para la prestación de este servicio. Consultar ficha SC-8 de Servicios Complementarios y ver Mapa 7 del Anexo G.

5.3.2. INSTALACIONES DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE

Este Servicio Adicional, supone el suministro de combustible en aquellas Estaciones o Terminales con instalaciones adecuadas para la prestación del mismo. Consultar ficha SC-9 de Servicios Complementarios y ver Mapa 14 del Anexo G.

5.3.3. ACCESO A ESTACIONES DE VIAJEROS Y OTRAS INSTALACIONES

ACCESO A ESTACIONES DE VIAJEROS

Las EEFF tendrán derecho a:

- La utilización de la estación por parte de sus viajeros. Se entiende por tal el uso de las instalaciones comunes de las estaciones (andenes, salas de espera, accesos de los viajeros, etc.).
- Al estacionamiento de los trenes y la utilización de los andenes. El estacionamiento de trenes conlleva la obtención de Capacidad de estacionamiento. Dicha Capacidad se obtiene en el momento de la asignación del surco. El Candidato tiene la obligación de solicitar en SIPSOR, o cualquier otro medio conocido, el tiempo de estacionamiento requerido en vías de estación.
- La utilización de las vías de apartado. El estacionamiento de trenes conlleva la obtención de Capacidad de apartado. Dicha Capacidad será requerida por el Candidato ante el organismo de **ADIF** que gestione esas vías de apartado.
- Recibir servicio de dirección de maniobras. Se refiere este concepto al establecimiento de itinerarios por parte del personal de **ADIF**. Se ofrecerá el servicio de dirección de maniobras, en aquellas estaciones y periodos horarios en que sea posible y se considere necesario para que las EEFF desarrollen lo más eficazmente posible sus operaciones.

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

ACCESO A CAMBIADORES DE ANCHO DE VÍA

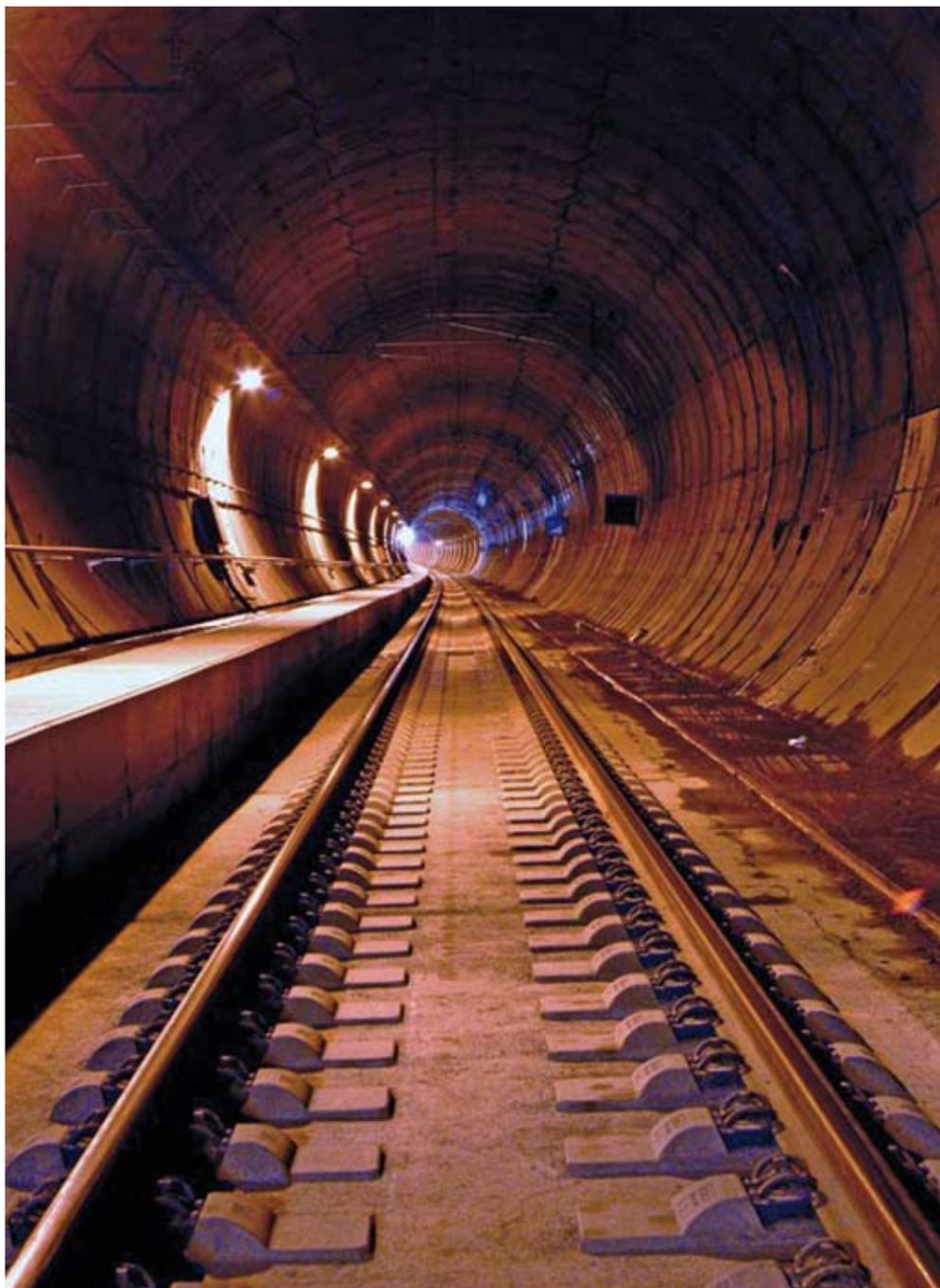
Las EEFF tendrán derecho al uso de los Cambiadores de Ancho de Vía de **ADIF**, en la medida que su material rodante esté adaptado a las características técnicas de éstos.

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

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

5.4. SERVICIOS ADICIONALES, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

Ver Apartado 6.3.4 del Capítulo 6 de este documento.





06

Tarificación

6.1. PRINCIPIOS DE TARIFICACIÓN

Estos principios se sustentan en tres figuras reguladas por la LSF:

- Tasas
- Cánones
- Tarifas

La cuantía de las Tasas y Cánones se regula por Orden Ministerial. Con respecto a las Tarifas o precios privados, las mismas están reguladas en el Título III de la LSF y el Título II del RSF.

Asimismo, el Art. 3 del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de **ADIF**, recoge expresamente la prestación de los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares, la fijación de sus Tarifas, y el cobro de las mismas, así como la gestión, liquidación y recaudación, que corresponden a **ADIF**.

6.2. SISTEMA TARIFARIO: TASAS Y CÁNONES

La LSF, en sus Títulos V y VI, establece un Canon por utilización de líneas ferroviarias

integrantes de la REFIG, a aplicar con ocasión de la Adjudicación de la Capacidad de Red necesaria para la prestación de los distintos servicios ferroviarios, y por la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias (Art. 74 y Art. 75 de la LSF).

En cuanto al establecimiento de las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y criterios referidos en los Art. 74 y Art. 75 de la LSF, éstas han sido fijadas, tal y como prescribe la propia LSF, mediante Orden Ministerial.

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 y Cánones que correspondan.

A continuación se detallan las principales Tasas y Cánones del sistema tarifario.

TASA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

Afecta a la prestación del servicio de vigilancia y control de acceso, tanto en viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios de **ADIF**.

TASA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

| | |
|---|--|
| Servicios de recorrido ≤ 150 km | 0,02 € por persona y viaje |
| Servicios de recorrido > 150 km | 0,15 € por persona y viaje |
| Servicios de recorrido > 300 km internacionales | 0,30 € por persona y viaje |
| Contratos de transporte con un número indeterminado de viajes | 0,30 € por nº días de validez del título |
| Contratos de transporte con un número indeterminado de viajes en dos o más medios | 0,20 € por nº días de validez del título |

TASAS POR HOMOLOGACIÓN DE CENTROS DE FORMACIÓN DEL PERSONAL FERROVIARIO Y DE MANTENIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE

Constituye el hecho imponible de dichas tasas, la prestación por la Administración de los servicios necesarios para el otorgamiento de las homologaciones y la expedición de los títulos y de las certificaciones correspondientes.

Estas tasas, que son gestionadas por el Ministerio de Fomento son:

- Homologación de centros de formación del personal ferroviario (Art. 69 LSF).
- Expedición de títulos al personal ferroviario (Art. 69 LSF).
- Certificación de material rodante (Art. 35 de la ORDEN FOM 233/2006).

CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA REFIG

Serán sujetos pasivos del Canon las EEFF que utilicen la REFIG, las administraciones públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte y que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como los agentes de transporte,

los cargadores y los operadores de transporte combinado que, sin tener la consideración de EEFF, obtengan Adjudicación de Capacidad.

Constituye el hecho imponible del Canon, la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la REFIG, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las siguientes modalidades:

● CANON POR ACCESO (MODALIDAD A)

El Canon por Acceso regula el derecho de utilización con carácter general de la REFIG o de parte de ella. Su importe se abonará de una sola vez al inicio de cada Horario de Servicio al que afecte la adjudicación de Capacidad. En el caso de adjudicaciones de Capacidad no recogidas en el Horario de Servicio aprobado para cada año por **ADIF**, el Canon se liquidará con la primera adjudicación que reciba dentro de dicho horario.

Las cuantías del Canon se establecen en la tabla siguiente, y se determinan en función de la declaración de actividad realizada por el sujeto pasivo de acuerdo con el nivel de tráfico previsto.

| CANON POR ACCESO (Modalidad A) | | |
|--------------------------------|------------------------------------|-----------|
| NIVEL | VOLUMEN DE TRÁFICO | €/AÑO |
| N1 | <1 millón de Tren-km /año | 62.424 |
| N2. A | >1 y <5 millones de Tren-km /año | 156.060 |
| N2. B | >5 y <10 millones de Tren-km /año | 343.332 |
| N3. A | >10 y <15 millones de Tren-km /año | 717.876 |
| N3. B | >15 millones de Tren-km /año | 1.466.964 |

● CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD (MODALIDAD B)

El Canon por Reserva de Capacidad grava la disponibilidad del trayecto solicitado.

Los 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 aplicación de la Tarifa según periodo del día, se considerará la hora de parada en la estación anterior.

Se tomarán en consideración los datos registrados en las herramientas de planificación correspondientes para la determinación de la reserva de surcos.

| CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD (Modalidad B) | | | | | |
|--|------------|---------------------|------|------|------|
| PERIODO HORARIO | TIPO LÍNEA | TIPO DE SERVICIOS | | | |
| | | V1 | V2 | M | P |
| | | €/Tren-km reservado | | | |
| PUNTA | A1 | 3,54 | 2,18 | – | 0,88 |
| | A2 | 3,44 | 2,08 | – | 0,79 |
| | (*B1 | 2,92 | 0,52 | 0,32 | 0,06 |
| | C1 | – | 0,20 | 0,32 | – |
| NORMAL | A1 | 2,28 | 1,09 | – | 0,88 |
| | A2 | 2,18 | 1,04 | – | 0,79 |
| | (*B1 | 0,20 | 0,20 | 0,05 | 0,06 |
| | C1 | – | 0,20 | 0,05 | – |
| VALLE | A1 | 0,79 | 0,72 | – | 0,88 |
| | A2 | 0,72 | 0,67 | – | 0,79 |
| | (*B1 | – | 0,10 | 0,05 | 0,06 |
| | C1 | – | 0,10 | 0,05 | – |

(*) A los servicios de transporte ferroviario de viajeros sobre el Corredor Mediterráneo con trayectos inferiores a 80 km, les será de aplicación la cuantía establecida para estos servicios sobre las líneas Tipo C1.

Los servicios de pruebas (P) que se realicen para la validación o certificación de la infraestructura ferroviaria y/o de la integración entre ésta y el material rodante no se sujetan a ningún Canon de los considerados en la presente DR.

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

Cuando las reservas de Capacidad sean de carácter extraordinario, fuera de los plazos establecidos, las cuantías se verán incrementadas en un 5% cuando superen el volumen total de Capacidad adjudicada.

● CANON POR CIRCULACIÓN (MODALIDAD C)

El Canon por Circulación regula la utilización efectiva de la Capacidad reservada.

Las cuantías del Canon se establecen en función de los kilómetros-tren efectivamente utilizados, tomando en cuenta el tipo de línea y el tipo de servicio prestado.

Se tomarán en consideración los datos registrados en las herramientas de seguimiento de circulaciones de **ADIF**, correspondientes a efectos de determinación de la utilización efectiva de Capacidades.

En las “Tablas de Referencia”, se encuentran clasificados los tipos de línea y servicios, en las Tablas 1 y 2.

| CANON POR CIRCULACIÓN (Modalidad C) | | | | |
|--|---------------------|------|------|---|
| TIPO LÍNEA | TIPO DE SERVICIOS | | | |
| | V1 | V2 | M | P |
| | €/Tren-km reservado | | | |
| A1 | 2,08 | 0,79 | - | - |
| A2 | 1,98 | 0,72 | - | - |
| B1 | 0,62 | 0,06 | 0,06 | - |
| C1 | - | 0,06 | 0,06 | - |

● CANON POR TRÁFICO (MODALIDAD D)

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

Las cuantías del Canon se establecerán en función del valor económico de los servicios comerciales de transporte ferroviario prestado, medido en términos de la Capacidad ofertada, pudiéndose distinguir por hora y día y tipo de línea.

Las EEFF declararán, sobre la base de plazas de los vehículos y comprobadas por **ADIF**, las plazas – kilómetro que corresponde aplicar a cada servicio.

A efectos de la aplicación de la Tarifa según periodo del día, se considerará la hora de parada en la estación anterior.

Se tomarán en consideración los datos registrados en la aplicación informática de **ADIF** a efectos de determinación de la utilización efectiva de Capacidades.

Esta modalidad sólo se aplica a los servicios tipo V1 definidos en la Tabla 2 de las “Tablas de Referencia”.

En las “Tablas de Referencia”, se encuentran clasificados los tipos de línea y periodos horarios, en las Tablas 1 y 3.

| CANON POR TRÁFICO (Modalidad D) | | | |
|------------------------------------|-----------------|--------|-------|
| TIPO LÍNEA | PERIODO HORARIO | | |
| | PUNTA | NORMAL | VALLE |
| | €/100 plazas-km | | |
| A1 | 1,31 | 0,72 | – |
| A2 | 1,24 | 0,67 | – |
| B1 | – | – | – |
| C1 | – | – | – |

CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS

En todos los Cánones de este apartado no se incluyen los gastos por consumos o suministros que facilite **ADIF**.

Constituye el hecho imponible del Canon, la utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias de la REFIG, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

● 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 EEEF.

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) | | | | |
|--|-----------|------|------|------|
| TIPO LÍNEA | TRAYECTO | | | |
| | A | B | C | D |
| | €/Viajero | | | |
| 1º | 0,81 | 0,45 | 0,20 | 0,08 |
| 2º | 0,50 | 0,32 | 0,15 | 0,06 |
| 3º | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,02 |

En las “Tablas de Referencia”, se encuentran clasificadas, en la Tabla 4, las Estaciones por categorías, en función de los tramos de distancia.

| | |
|---------|-----------------------------|
| Nivel A | Trayecto superior a 250 km |
| Nivel B | Trayecto entre 126 y 250 km |
| Nivel C | Trayecto entre 80 y 125 km |
| Nivel D | Trayecto inferior a 80 km |

● CANON POR EL ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES EN LAS ESTACIONES (MODALIDAD B)

Este Canon se calcula en función del tiempo de estacionamiento del tren, la realización de operaciones de cambio de vía a solicitud del operador y la categoría de la estación.

Con carácter general se establece un periodo de 15 minutos durante el cual el Canon no será aplicable. Tampoco se considerará aplicable, a los efectos de este Canon, los supuestos de estacionamiento y utilización de andenes en horario valle, o de servicios de cercanías o regionales que utilicen andenes reservados para su uso exclusivo, según la relación de estaciones que se adjunta en la Tabla 5 de las "Tablas de Referencia".

CANON POR EL ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES EN LAS ESTACIONES (Modalidad B)

| CATEGORÍA | ESTACIONAMIENTO | | |
|-----------|-----------------|------|------|
| | A | B | C |
| | €/Tren | | |
| 1º | 2,08 | 3,12 | 4,16 |
| 2º | 1,04 | 1,56 | 2,08 |
| 3º | - | - | - |



En las “Tablas de Referencia”, situadas al final del capítulo, se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías, en la Tabla 4.

| | |
|-----------------|---|
| TARIFA A | Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 15 m y 45 m |
| TARIFA B | Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 45 m y 120 m |
| TARIFA C | Por cada 5 minutos adicionales o fracción a partir de los 120 m |

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 una 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 | 104,04 € |

● CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS DE APARTADO (MODALIDAD D)

Las cuantías del Canon se establecen en función del tipo de línea de la estación a la que pertenezca la vía de apartado utilizada y del tiempo de ocupación de la vía.

No se considerarán a los efectos de esta modalidad los supuestos de utilización de vías de apartado en el horario valle referido en la Tabla 3 de las “Tablas de Referencia”.

| CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS DE APARTADO (Modalidad D) | | | | |
|---|-----------------|------|------|-------|
| TIPO LÍNEA | ESTACIONAMIENTO | | | |
| | A | B | C | D |
| | €/Tren | | | |
| A | 15,03 | 1,98 | 2,92 | 37,45 |
| B – C | – | – | – | – |

En las “Tablas de Referencia” se encuentran clasificadas las líneas por tipo, en la Tabla 1.

| | |
|-----------------|---|
| TARIFA A | Estacionamiento entre 1 y 6 horas |
| TARIFA B | Por cada hora de estacionamiento desde las 6 horas hasta las 12 horas |
| TARIFA C | Por cada hora de estacionamiento desde las 12 horas hasta 24 horas |
| TARIFA D | Estacionamiento por día completo |

● CANON POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS QUE PRECISEN DE AUTORIZACIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO (MODALIDAD E)

Esta modalidad se aplica al uso del dominio público ferroviario y se determina en función de la superficie ocupada y del tipo de terreno en que éste se realiza.

| CANON POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS QUE PRECISEN DE AUTORIZACIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO (Modalidad E) | |
|---|------------------------|
| ZONA DE DOMINIO PÚBLICO | €/m ² - Mes |
| Terreno urbanizado | 0,62 |
| Terreno NO urbanizado | 0,52 |

MODIFICACIÓN DE LAS TASAS Y CÁNONES

La modificación de las Tasas y Cánones incluidos en la presente DR se realizará con arreglo a los siguientes mecanismos:

Podrán ser modificados a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante Orden Ministerial. Asimismo, solo podrán modificarse mediante Ley el número o la identidad de los elementos y criterios de cuantificación sobre los cuales se determinen las cuotas exigibles en cada una de las modalidades a las que se alude en el Art. 74.3 de la LSF.

Con este criterio, se ha procedido en la presente DR a modificar las "Tablas de Referencia" correspondientes a la clasificación de las líneas ferroviarias y la clasificación de las Estaciones, Tablas 1 y 4 respectivamente, según se establece en la ORDEN FOM/3852/2007, de 20 de diciembre de 2007, que modifica a la ORDEN FOM/898/2005.

Asimismo se han regularizado los importes correspondientes, tanto a la Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros, como a los Cánones Ferroviarios. En ambos casos se han aplicado los incrementos recogidos en el Art. 69.1 de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007 y en el Art. 74.1 de la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008.

FORMA DE PAGO

En cuanto a los Cánones ferroviarios, las modalidades descritas podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta, en los términos previstos en la Orden Ministerial por la que se fijan las cuantías de los Cánones ferroviarios, que aprueba los modelos de liquidación y regula los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles (Art. 76.2 LSF).

El ingreso de las Tasas de Seguridad y de los Cánones de utilización de las infraestructuras ferroviarias, debe ser efectuado por la EF o Candidato habilitado, una vez haya recibido la notificación de pago correspondiente, en los términos, plazos y demás condiciones indicadas en la DR y en la Orden Ministerial que fija las cuantías de los Cánones ferroviarios.

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

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.

SISTEMA DE INCENTIVOS RELATIVOS A LA FIABILIDAD

ADIF podrá establecer un sistema de incentivos para reducir las perturbaciones en la REFIG. Dicho sistema contemplará contraprestaciones económicas para gravar las incidencias en

el tráfico ferroviario, independientemente de las garantías del sistema de responsabilidad civil. También se podrá incentivar cuando la fiabilidad de sus sistemas técnicos y humanos sea la deseada.

ADIF deberá establecer documentalmente las bases detalladas de dicho sistema y darlo a conocer a las EEFF. También deberá comunicar con antelación suficiente cualquier modificación que se pudiera producir. **ADIF** pondrá a disposición de las EEFF los medios adecuados para conocer en tiempo oportuno las penalizaciones e indemnizaciones que corresponden a cada parte, así como las incidencias concretas o genéricas que las han ocasionado.



TABLAS DE REFERENCIA PARA LA APLICACIÓN DE CÁNONES

Actualizadas por la ORDEN FOM/3852/2007, de 20 de diciembre, que modifica la ORDEN FOM/898/2005

Tabla 1

| CLASIFICACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS | | |
|--|-----|---|
| TIPO | | LÍNEAS |
| A | A.1 | Madrid – Barcelona (ancho UIC) Córdoba – Málaga (ancho UIC) Madrid – Valladolid (ancho UIC) |
| | A.2 | Madrid – Sevilla (ancho UIC) Tramo La Sagra – Toledo (ancho UIC) Zaragoza Delicias – Huesca (ancho UIC) |
| B | B.1 | Corredor Mediterráneo (1) |
| C | C.1 | Resto de líneas |

(1) A los efectos de esta clasificación el corredor Mediterráneo se define como el tramo comprendido entre Valencia y Tarragona.

Tabla 2

| SERVICIOS FERROVIARIOS Y TIPOS DE TREN | | |
|--|------|---|
| CLASE | TIPO | LÍNEAS |
| Viajeros | V1 | Velocidad punta igual o superior a 260 km/h |
| Viajeros | V2 | Velocidad punta inferior a 260 km/h |
| Mercancías | M | – |
| Pruebas | P | – |

Se entiende por velocidad punta la velocidad máxima efectiva en el servicio correspondiente.

Se entenderá por servicios de pruebas la circulación de trenes que se realicen para la

adecuación y calibración de vehículos nuevos o existentes, que necesiten autorización de puesta en servicio o de circulación, así como para la calibración de alguno de sus componentes.

| PERIODOS HORARIOS | | |
|-------------------|---------------|-------|
| PERIODO | TRAMO HORARIO | |
| | INICIO | FIN |
| VALLE | 0:00 | 6:59 |
| PUNTA | 7:00 | 9:29 |
| NORMAL | 9:30 | 17:59 |
| PUNTA | 18:00 | 20:29 |
| NORMAL | 20:30 | 23:59 |

El periodo punta no se aplica a sábados, domingos y festivos. Los tramos horarios de dicho período en estos días, se consideran período normal.

A los efectos de la determinación del período, se tomarán en consideración las paradas que realice el tren en estaciones. Así, en un punto determinado del recorrido se aplicará el período correspondiente a la hora en la que paró en la estación anterior.

No obstante lo anterior, para determinar que un servicio de cercanías se produce dentro

de uno de los 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 sólo será de aplicación el período punta en la distancia de los 100 kilómetros anteriores a los núcleos urbanos de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao. Al resto de kilómetros del trayecto les será de aplicación, según corresponda, el período normal o valle.

Tabla 4

| CATEGORÍA 1 |
|------------------------------|
| Madrid – Puerta de Atocha |
| Madrid – Chamartín AV |
| Barcelona – Sants |
| Camp de Tarragona |
| Córdoba – Central |
| Lleida – Pirineus |
| Málaga – María Zambrano AV |
| Sevilla – Santa Justa |
| Valladolid – Campo Grande AV |
| Zaragoza – Delicias |

(continúa en la página siguiente)

| CATEGORÍA 2 | | |
|----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| A Coruña | Guadalajara – Yebes | Puertollano |
| Alacant – Terminal | Huelva – Término | Reus |
| Albacete | Huesca | Ripoll |
| Alcázar de San Juan | Irún | Ronda |
| Algeciras | Jaén | Salamanca |
| Almería | Jerez de la Frontera | Salou |
| Antequera – Santa Ana | L’Aldea – Amposta – Tortosa | San Sebastián / Donostia |
| Ávila | Lebrija | Santander |
| Badajoz | León | Santiago de Compostela |
| Barcelona – Estació de França | Linares – Baeza | Segovia |
| Barcelona – Passeig de Gracia | Llançà | Segovia – Guiomar |
| Benicarló – Peñíscola | Logroño | Sils |
| Bilbao – Abando Indalecio Prieto | Lorca – Sutullena | Soria |
| Bobadilla | Lugo | Tarragona |
| Burgos | Madrid – Atocha Cercanías | Teruel |
| Cáceres | Madrid – Chamartín | Toledo |
| Cádiz | Málaga – María Zambrano | Torellò |
| Calatayud | Medina del Campo | Torredembarra |
| Caldes de Malavella | Mérida | Tortosa |
| Cambrils | Miranda de Ebro | Tudela de Navarra |
| Cartagena | Monforte de Lemos | Valencia – Cabanyal |
| Castelló de la Plana | Murcia del Carmen | Valencia – Estació del Nord |
| Ciudad Real | Ourense | Valladolid Campo Grande |
| Cuenca | Oviedo | Vigo |
| Ferrol | Palencia | Vilagarcía de Arousa |
| Figueres | Pamplona | Villena |
| Flaçà | Ponferrada | Vinaròs |
| Gijón – Jovellanos | Pontevedra | Vitoria / Gasteiz |
| Girona | Portbou | Zamora |
| Granada | Puente Genil – Herrera | |

CATEGORÍA 3

Estaciones no incluidas en Categoría 1 y 2

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, Ultra. |
| VALENCIA | Valencia Estació del Nord, Teruel, Castelló, Gandia, 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, Massanet, Sant Celoni, Vic, Ripoll, Manresa, Terrassa, Blanes, Mataró, Granollers, Canfranc, Huesca, Zaragoza Delicias, Calatayud, Tarragona, Reus, Móra la Nova, Lleida. |
| MIRANDA | Bilbao Abando, Irún, Santander, Vitoria-Gasteiz, Orduña, Santurtzi, Muskiz, Burgos, Logroño, Palencia, Pamplona. |



6.3. TARIFAS PROVISIONALES 2008 POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ADICIONALES, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

A continuación se incluye el texto íntegro del documento aprobado por el Consejo de Administración de **ADIF** el 30 de noviembre de 2007 y publicado en BOE mediante Resolución de 12 de diciembre de 2007, de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

6.3.1. INTRODUCCIÓN

La liberalización del sector ferroviario llevada a cabo en nuestro ordenamiento jurídico por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo supone la apertura del mismo a Empresas Ferroviarias y otros Candidatos y favorece el establecimiento de un sector del transporte ferroviario único en la Unión Europea. Se basa para ello en la división de las actividades de gestión de la infraestructura ferroviaria y de prestación del servicio de transporte, como técnica de gestión que ha sido calificada por la UE como indispensable para el buen término de este proceso dinamizador y de liberalización. Para ello, se ha asignado a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (**ADIF**) la función básica de administrar la infraestructura ferroviaria, en tanto que la actividad de prestación del servicio de transporte, de mercancías y viajeros, se encuentra encomendada a la Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora.

La Ley dispone que, además de la actividad principal de administración de la infraestructura

ferroviaria, **ADIF** preste en régimen de concurrencia y de Derecho privado, Servicios ferroviarios Adicionales, Complementarios y Auxiliares a terceros. La prestación de estos Servicios está sujeta al pago de unas Tarifas en beneficio de **ADIF**, que deberán ser fijadas anualmente por éste.

Mediante el actual modelo se ha dado entrada a nuevas empresas en el mercado ferroviario de acuerdo con el proceso de liberalización impulsado por la UE, y para ello, es preciso garantizar los principios de objetividad, transparencia y no discriminación en la prestación de servicios, facilitando por tanto el acceso al mercado en condiciones equitativas, justas y no discriminatorias para no desvirtuar las reglas de la competencia.

Asimismo, se da cumplimiento al mandato legal y se informa a los operadores interesados del marco económico y jurídico en que se desarrolla la prestación de estos servicios, así como las condiciones en que se lleva a cabo dicha prestación; cuáles son éstos y qué comprenden.

Con tal fin, se disponen las normas que rigen en la realización de los mismos y su descripción.

6.3.2 REGULACIÓN VIGENTE

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF

Con arreglo a la disposición adicional primera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, la Entidad Pública Empresarial RENFE pasó a denominarse

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, **ADIF**, y asumió las funciones asignadas al administrador de la Infraestructura Ferroviaria en la Ley del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo.

ADIF se ha configurado como un organismo público de los previstos en el Art. 43.1.b de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras, y tiene encomendadas entre otras competencias y funciones, la de prestar los servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario, así como la fijación de las Tarifas por la prestación de dichos servicios y, en su caso, el cobro de las mismas.

Su regulación la establece la Ley del Sector Ferroviario (Ley 39/2003, de 17 de noviembre), el Reglamento del Sector Ferroviario (RD 2387/2004, de 30 de diciembre) y su Estatuto (RD 2395/2004, de 30 de diciembre).

6.3.3. TARIFAS POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

● ÁMBITO Y DETERMINACIÓN

La prestación por **ADIF** de Servicios Adicionales y Complementarios, en régimen de concurrencia y de Derecho privado, están sujetos al pago de las correspondientes Tarifas y a cargo de las personas beneficiarias de los referidos servicios. Las Tarifas tendrán el carácter de precios privados.

La prestación de Servicios Auxiliares, así como el uso de sus Instalaciones y espacios disponibles, se realizará a petición de las Empresas Ferroviarias y Candidatos Habilitados y en base a precios convenidos con éstos.

La prestación de servicios que se recogen en esta relación de Tarifas Provisionales abarca los siguientes campos de actividad: servicios en Terminales de Mercancías, servicios de Suministro de Energía, y servicios relacionados con la Seguridad en Circulación.

La prestación de los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares se realizará, en las Estaciones, Instalaciones y Terminales de Mercancías que se incluyen en la Declaración sobre la Red, y en otras Instalaciones de **ADIF**, que el interesado podrá conocer previa consulta a la Dirección Ejecutiva de Terminales de Mercancías de **ADIF**.

En relación con las Terminales de Mercancías se han establecido dos tipos en función de las características básicas en este tipo de instalación, dichas características son: Equipamiento ferroviario, medios de manipulación, equipos de personal y tipología de espacios. Los tipos de Terminales establecidos se denominarán genéricamente Grupo 1 y Grupo 2 y su relación queda recogida en la Declaración sobre la Red. Asimismo, están disponibles en la web de **ADIF** www.adif.es los Horarios de Servicios en estas Terminales.

ADIF podrá prestar Servicios Complementarios y Auxiliares en otros horarios diferentes a los recogidos en la Declaración sobre la Red o en otras instalaciones de la Red gestionada por **ADIF**, distintas de las comprendidas en la relación de Terminales que figura en dicha Declaración sobre la Red. En estos casos, las Tarifas por la prestación de los servicios complementarios trasladarán al solicitante de los mismos el coste total de las operaciones, y de igual modo, se tomará en consideración el coste total para la determinación del precio por la prestación de los Servicios Auxiliares.

ADIF también podrá prestar servicios en otras instalaciones no gestionadas por él, en cuyo caso la formalización de esta prestación se establecerá a través de acuerdos específicos con los demandantes de dichos servicios.

● APROBACIÓN Y VIGENCIA DE LAS TARIFAS

De conformidad con la disposición adicional décima del RD 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, **ADIF** fija, previo informe a las Empresas Ferroviarias afectadas, unas Tarifas Provisionales que comunica al Ministerio de Fomento.

En ejecución de lo anterior, **ADIF** ha elaborado las presentes Tarifas Provisionales, cuyo periodo de vigencia se extiende desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2008.

Las presentes Tarifas tienen el carácter de Provisionales, de conformidad con lo establecido en Disposición Adicional décima, del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre. Si durante el periodo de aplicación de estas Tarifas el Ministerio de Fomento aprobara el Marco General Tarifario, éstas perderían su vigencia, siendo sustituidas por las Tarifas definitivas.

● CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Las condiciones particulares para la prestación del servicio y su normativa general aplicable, serán accesibles a cualquier usuario de los servicios que lo solicite, tanto en las instalaciones de **ADIF**, como mediante su remisión en formato electrónico. La suscripción de un contrato de prestación de servicios, o la formalización de la petición del servicio, presupone la aceptación y conformidad del usuario con las condiciones establecidas.

ADIF presta los servicios con arreglo a las condiciones establecidas en las descripciones de los mismos, 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.

6.3.4 SERVICIOS ADICIONALES, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

De acuerdo con lo estipulado en el Reglamento del Sector Ferroviario, en su Título II, Régimen aplicable a los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares, se establecen los tipos de servicios, en atención al grado de vinculación que para **ADIF** supone su solicitud:

SERVICIOS ADICIONALES (ART. 53)

1. Son Servicios Adicionales los de acceso desde la vía a las instalaciones de mantenimiento, reparación y suministro existentes en la Red gestionada por **ADIF**, y concretamente a:
 - a. Las de aprovisionamiento de combustible.
 - b. Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible.
 - c. Las de formación de trenes, excluyendo las operaciones sobre el material, que corresponden a la empresa ferroviaria.
 - d. Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
 - e. Las terminales de carga y estaciones de clasificación.
2. **ADIF** únicamente podrá rechazar las demandas de empresas ferroviarias si existen alternativas viables en condiciones de mercado. Se entenderá que existen las referidas alternativas cuando otras empresas presten los mismos servicios en condiciones de cantidad, calidad y frecuencia suficientes para atender la demanda existente.

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS (ART. 54)

1. Son Servicios Complementarios aquellos que **ADIF** puede ofrecer a las empresas ferroviarias, quedando obligado a prestarlos a aquellas que lo soliciten. Tales servicios pueden comprender:
 - a. El suministro de la corriente de tracción.
 - b. El precalentamiento de trenes de viajeros.
 - c. El suministro de combustible, servicio de maniobras y cualquier otro suministrado en las instalaciones a las que se da servicios de acceso.
 - d. Los específicos para control de transporte de mercancías peligrosas y para la asistencia a la circulación de convoyes especiales.
2. **ADIF** habrá de atender las solicitudes para la prestación de este tipo de servicios formuladas por cualesquiera empresas ferroviarias, con arreglo a criterios objetivos y no discriminatorios.

SERVICIOS AUXILIARES (ART. 55)

1. Son Servicios Auxiliares los que las empresas ferroviarias pueden solicitar a **ADIF** o a otros prestadores, sin que **ADIF** esté obligado a prestarlos. Entre estos servicios se incluyen:
 - a. El acceso a la red de telecomunicación.
 - b. El suministro de información complementaria.
2. **ADIF** prestará estos servicios en régimen de libre competencia.

En relación con los Servicios Adicionales y Complementarios, se establecerán las correspondientes Tarifas, atendiendo al tipo de actividad, su implicación en el sistema ferroviario y la cobertura de coste correspondiente que suponga la prestación de servicio.

La prestación de Servicios auxiliares por parte de **ADIF** se formalizará con las empresas solicitantes en base a precios específicos a convenir en cada caso.



6.3.5 DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS

De acuerdo con lo expresado en la LSF, y su normativa de desarrollo, **ADIF** presta los

Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares siguientes:

| SERVICIOS ADICIONALES | |
|--|---|
| SA-1 | Expedición de trenes de la Terminal |
| SA-2 | Acceso de trenes a Terminal |
| SERVICIOS COMPLEMENTARIOS | |
| SC-1 | Acceso de vehículos por carretera |
| SC-2 | Operaciones de acceso a Instalaciones exteriores sin vehículo de maniobras |
| SC-3 | Operaciones de acceso a Instalaciones exteriores con vehículo de maniobras |
| SC-4 | Maniobras en Terminales / Instalaciones sin vehículo de maniobras |
| SC-5 | Maniobras en Terminales / Instalaciones con vehículo de maniobras |
| SC-6 | Manipulación de unidades de transporte intermodal |
| SC-7 | Trasbordo de carga completa en las terminales fronterizas de Irún y PortBou |
| SC-8 | Suministro de la corriente de tracción |
| SC-9 | Suministro de combustible |
| SC-10 | Transportes Excepcionales |
| SERVICIOS AUXILIARES | |
| Estos servicios, que se citan a título enunciativo y no limitativo, se prestarán mediante solicitud expresa, sin que ADIF este obligado a prestarlos. | |
| SX-1 | Facturación comercial |
| SX-2 | Pesaje de vagones |
| SX-3 | Suministro de arena |
| SX-4 | Estocaje de unidades de transporte intermodal |
| SX-51 | Almacenaje de unidades de transporte intermodal |
| SX-6 | Limpieza de material |
| SX-7 | Planificación de acarrees e información al Cliente |
| SX-8 | Apoyo a la admisión / envío de trenes y/o circulaciones en régimen de maniobras a / desde Instalaciones |
| SX-9 | Alquiler de instalaciones y espacios inherentes a la actividad ferroviaria |
| SX-10 | Aparcamiento de vehículos |
| SX-11 | Alquiler de medios auxiliares |
| SX-12 | Modificaciones y/o Adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales |
| Podrán ser objeto de este tipo de servicios, otras prestaciones que, sin estar expresamente relacionadas, pudieran convenirse entre las partes. | |

6.3.5.1. SERVICIOS ADICIONALES

| SA-1 | ACCESO DE TRENES A TERMINAL |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en la realización de operaciones que permitan la entrada de un tren de mercancías a una Terminal de ADIF y de operaciones de estacionamiento del tren previas al posterior tratamiento de la composición y/o operaciones de carga / descarga, que se facturarán según la Tarifa correspondiente. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Aquellas que corresponda realizar a ADIF para materializar el acceso de los trenes de mercancías desde la vía a las Terminales y a las infraestructuras de servicios que en éstas se disponga, realizando además las actividades de estacionamiento del tren y de su/s locomotora/s en las vías establecidas, entre otras: Retirada señales de cola, desenganche de la/s locomotora/s, estacionamiento de las mismas, apriete de los frenos de estacionamiento, colocación de los calces antideriva, retirada de la documentación, actualización informática del tren, etc. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Tren Recibido, más un suplemento por Número de Vagones con Mercancías Peligrosas (cargados o vacíos sin limpiar). |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>Será de aplicación en aquellas Terminales relacionadas en el Apéndice I, Terminales de Mercancías (Grupo 1 y Grupo 2) fijándose precios diferentes para cada Grupo.</p> <p>El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la D.E. de Circulación de ADIF.</p> <p>No será de aplicación esta Tarifa cuando desde ADIF se establezca o se programe la entrada de un tren en una Terminal de Mercancías o el tren no conlleve ningún tipo de operación en la Terminal.</p> <p>Quedan excluidas de la aplicación de esta Tarifa, las circulaciones en régimen de tren conteniendo exclusivamente máquinas aisladas, y sobre las que no sea necesario realizar ninguna de las operaciones asociadas, excepto las de establecimiento de itinerarios y la actualización informática del tren.</p> |

| SA-2 | EXPEDICIÓN DE TRENES DE LA TERMINAL |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en planificar y realizar las operaciones que permitan la circulación del tren de mercancías y el itinerario de salida desde la Terminal de ADIF para el acceso a la vía. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Aquellas operaciones reglamentarias para permitir la circulación de trenes de mercancías desde una Terminal, entre otras: Traslado y colocación de las señales de cola, enganchar de locomotora/s a los vagones, realizar la documentación comercial y de circulación, colaboración en la prueba de freno, actualización informática del tren, etc. • Aquellas operaciones reglamentarias para permitir el establecimiento y dirección del encaminamiento de la salida del tren. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Tren Expedido, más un suplemento por el número de vagones identificados como portadores de Mercancías Peligrosas (cargados o vacíos sin limpiar). |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>Será de aplicación en aquellas Terminales relacionadas en el Apéndice I, Terminales de Mercancías (Grupo 1 y Grupo 2), respectivamente, fijándose precios diferentes para cada Grupo.</p> <p>El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la D.E. de Circulación de ADIF.</p> <p>No será de aplicación esta Tarifa, cuando desde ADIF se haya establecido o programado su entrada en una Terminal de Mercancías o en caso de que no conlleve ningún tipo de operación en la Terminal.</p> <p>Quedan excluidas de la aplicación de esta Tarifa, las circulaciones en régimen de tren conteniendo exclusivamente máquinas aisladas, y sobre las que no sea necesario realizar ninguna de las operaciones asociadas, excepto las de establecimiento de itinerarios y la actualización informática del tren.</p> |

6.3.5.2. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

| SC-1 | ACCESO DE VEHÍCULOS POR CARRETERA |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en la permanencia de vehículos de carretera que vayan a realizar operaciones de carga / descarga de mercancías en la Terminal. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • La utilización de los accesos de carretera. • El control y supervisión del movimiento hasta la zona de operaciones. • Permanencia en la zona habilitada para ello, hasta que se proceda a la carga / descarga del mismo. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Vehículo / hora. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>Los vehículos que accedan a la Terminal / Instalación, deberán tener toda su documentación al día, de acuerdo con la legislación vigente en materia de transporte, seguridad, habilitación, seguros y permisos.</p> <p>La Tarifa se aplicará a partir de las TRES horas de permanencia en la Terminal, no siendo de aplicación cuando se haya superado el tiempo de espera previsto por causa imputable a ADIF.</p> <p>No son aplicable a la permanencia las disposiciones de la Ley 40/2002 de 14 de Noviembre de aparcamiento de vehículos ni las de depósito.</p> |

| SC-2 | OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS |
|---------------------------|---|
| DESCRIPCIÓN | <p>Este servicio consiste en la realización, por parte del personal de la Terminal o 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 un Apartadero, un Puerto, un Taller u otras Estaciones.</p> |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • La actividad realizada por el personal en el recorrido Origen – Destino y viceversa, para: • Ejercer 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 según la distancia real ferroviaria. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>La distancia Origen – Destino será considerada como distancia real ferroviaria.</p> <p>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.</p> |

| SC-3 | OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS |
|---------------------------|---|
| DESCRIPCIÓN | <p>Este servicio consiste en la realización, por parte del personal de la Terminal o 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 la Terminal.</p> <p>Se entenderán como Instalaciones exteriores un apartadero, un puerto, un taller u otras estaciones.</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"> • Ejercer 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 según la distancia real ferroviaria. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>La distancia Origen – Destino será considerada como distancia real ferroviaria.</p> <p>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.</p> |

| SC-4 | MANIOBRAS EN TERMINALES / INSTALACIONES SIN VEHICULO DE MANIOBRAS |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | <p>Este servicio consiste en la realización de las operaciones para clasificar material, formar o deformar trenes, desplazar material etc., ya sean vagones y/o locomotoras dentro de una Terminal o Instalación de ADIF.</p> |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Establecer y dirigir el Itinerario (manejar 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, agregación y segregación de material, situación 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 Terminal o Instalación. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Por Tren maniobrado por Terminal/instalación que sea origen del tren o intermedia. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>Si el tren tiene maniobras de formación en origen (con independencia de su número), se factura una única maniobra en origen.</p> <p>Si el tren, en su recorrido, tiene maniobras en terminales/instalaciones intermedias, se factura una única maniobra en cada una de las terminales/instalaciones en la que dicho tren es maniobrado, con independencia de las maniobras efectuadas en cada Terminal/instalación.</p> <p>Quedan excluidas de la facturación las maniobras que se pudieran realizar en las terminales / instalaciones que sean el destino del tren.</p> <p>Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Terminal / Instalación.</p> |

| SC-5 | MANIOBRAS EN TERMINALES / INSTALACIONES CON VEHICULO DE MANIOBRAS |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en la realización de las operaciones para clasificar material, formar o deformar trenes, desplazar material etc., ya sean vagones y/o locomotoras dentro de una Terminal o Instalación de ADIF con vehículo de maniobras de la Terminal. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Establecer y dirigir el itinerario (manejar 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, agregación y segregación de material, situación 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 Terminal o Instalación. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Por Tren maniobrado por Terminal/instalación que sea origen del tren o intermedia. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>Si el tren tiene maniobras de formación en origen (con independencia de su número), se factura una única maniobra en origen.</p> <p>Si el tren, en su recorrido, tiene maniobras en terminales/instalaciones intermedias, se factura una única maniobra en cada una de las terminales/instalaciones en la que dicho tren es maniobrado, con independencia de las maniobras efectuadas en cada Terminal/instalación.</p> <p>Quedan excluidas de la facturación las maniobras que se pudieran realizar en las terminales / instalaciones que sean el destino del tren.</p> <p>Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Terminal / Instalación.</p> |

| SC-6 | MANIPULACIÓN DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en el posicionamiento, mediante utilización de grúa, de una UNIDAD DE TRANSPORTE INTERMODAL (UTI) |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Planificar y ejecutar la carga de UTIS sobre vagón, sobre camión, en zona de estocaje, etc. • Realizar la manipulación de las UTIS y las operaciones asociadas. • Tramitar la documentación correspondiente. • Indicar al transportista donde debe posicionar / retirar la UTI. • Realizar un muestreo del peso de las UTIS manipuladas. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | UTI manipulada |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>En la Terminal de origen y a efectos de facturación, se computará una manipulación, siempre y cuando la UTI sea entregada en la Terminal dentro de las 24 horas hábiles anteriores a su salida; en caso contrario se computarán DOS manipulaciones.</p> <p>En la Terminal de destino, y a efectos de facturación, se computará una manipulación, siempre y cuando la UTI sea retirada por el consignatario dentro de las 48 horas hábiles siguientes a la fecha de llegada; en caso contrario se computarán DOS manipulaciones.</p> <p>Para el resto de situaciones se computarán, a efectos de facturación, las manipulaciones reales realizadas, siempre que estas obedezcan a peticiones expresas del Cliente.</p> <p>Las manipulaciones producidas como consecuencia de la operativa interna de la Terminal no se facturarán.</p> <p>Cuando se produzca el trasbordo de una UTI, durante el transporte por ferrocarril, se facturará una manipulación por cada trasbordo cuando se utilicen medios de ADIF, a excepción de que dicho trasbordo sea imputable a la gestión de ADIF.</p> <p>Cuando se manipulen UTIS que contengan MATERIAS PELIGROSAS, el precio se verá incrementado en un 15%.</p> |

| SC-7 | TRANSBORDO DE CARGA COMPLETA EN LAS TERMINALES FRONTERIZAS DE IRÚN y PORTBOU |
|---------------------------|---|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en realizar el trasbordo de la mercancía de un vagón de ancho UIC a otro de ancho convencional o viceversa en las fronteras de IRÚN y PORTBOU. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Las operaciones inherentes a la manipulación de carga completa para trasbordo en las fronteras. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Tonelada por tipo de material (Bobinas, Chatarra, Tubos, Perfiles, Vidrios, Azulejos, Cereales, Maderas, Maquinaria, Resto) |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | Cuando se transborden mercancías peligrosas el precio se incrementará en un 15%. |

| SC-8 | SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN |
|---------------------------|---|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio supone la disponibilidad de tensión en las líneas que disponen de las Instalaciones adecuadas para la prestación de este servicio. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | — |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | 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: TKBR. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | 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. |

| SC-9 | SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio supone el suministro de combustible en aquellas Estaciones o Terminales con instalaciones adecuadas para la prestación del mismo |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Gestionar la compra del gasóleo B para tracción. • Almacenar el gasóleo B, en su caso, en los correspondientes depósitos. • Dispensar 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, contratado o terceros. |

| SC-10 | 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 tráficós están regulados por lo dispuesto en la normativa nacional e internacional vigente de Transportes Excepcionales, la Instrucción Técnica de Gálíbos y la ficha UIC 502/1. |

6.3.5.3. SERVICIOS AUXILIARES

| 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 UTIS (Carta de Porte). • La documentación necesaria para la facturación de los servicios de estocaje, movimientos de grúa y acarreo ligados a la Carta de Porte. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Cumplimentar la documentación comercial necesaria para la facturación. • Tramitar y enviar la documentación (vía fax, correo, etc.) al centro que indique la Empresa Ferroviaria. • Introducir en el sistema informático 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 | <ul style="list-style-type: none"> • Utilizar la báscula estática o dinámica para la realización del pesaje. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Vagón aislado o remesa de vagones. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>Se considerará remesa de vagones el pesaje de varios vagones, que formando una composición realizan una única maniobra de posicionamiento.</p> <p>Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera.</p> <p>Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.</p> |

| SX-3 | SUMINISTRO DE ARENA |
|---------------------------|---|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en suministrar arena para locomotoras en la Terminal o Instalación, cuando éstas estén dotadas de la infraestructura necesaria para ello. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> Realizar el suministro de arena. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Vehículo suministrado, más consumo de arena. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>El importe de la arena consumida se facturará a coste.</p> <p>Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera.</p> <p>Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.</p> |

| SX-4 | ESTOCAJE DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en el estocaje de UTIS (contenedores y/o cajas móviles) en las Instalaciones habilitadas para ello. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> Sólo incluye el estocaje, no llevando asociado la realización de otras operaciones. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | TEU (distinguiendo contenedor y caja móvil) y día de estancia. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>La Tarifa es aplicable por día hábil, y será de aplicación a partir de las 0 horas del día siguiente a la entrada de UTIS en la Terminal / Instalación, ya sea por ferrocarril o camión.</p> <p>Existe un precio diferente para contenedor y caja móvil.</p> <p>La entrega de la UTI en destino, se realizará a partir de las 2 horas siguientes desde la puesta a disposición del tren a la descarga, y dentro del horario de apertura de la Terminal.</p> <p>Existen dos tramos de precio según el tiempo de permanencia:</p> <p>De 0 a 2 días hábiles.</p> <p>Más de 2 días hábiles: Se aplicará este tramo, salvo que se haya solicitado, expresamente, el acogerse al servicio de "Almacenaje de UTIS".</p> <p>Los movimientos de grúa que se ocasionen se facturarán de acuerdo a lo indicado en el servicio de Manipulación.</p> <p>Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.</p> |

| SX-5 | ALMACENAJE DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en la reserva de espacio, para un número determinado de UTIS (contenedores y/o cajas móviles) y dentro de la Instalación habilitada para ello, donde se pueden almacenar UTIS cargadas o vacías por tiempo definido, estando limitado el servicio a la capacidad operativa de la Instalación. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Reservar espacio en la Terminal para almacenar contenedores y cajas móviles. • Controlar la entrada y salida de UTIS de la zona de almacenaje. • Planificar la carga de UTIS sobre camión. • Tramitar la documentación correspondiente. • Este servicio sólo incluye el almacenaje, no llevando asociado la realización de otras operaciones. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | <p>Importe fijo mensual por número de TEUS contratados.</p> <p>Importe por los TEUS adicionales a los contratados mediante un precio distinto por día y TEU.</p> |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>Su aplicación se inicia a partir del primer tramo del servicio SX-4 (Estocaje de unidades de transporte intermodal).</p> <p>Si las UTIS, no realizan transporte por ferrocarril, el importe de la UTI será incrementado en una cuantía que quedará reflejada en la Tarifa correspondiente.</p> <p>Los movimientos de grúa que se ocasionen se facturarán de acuerdo a lo indicado en el servicio de Manipulación.</p> <p>Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.</p> |

| SX-6 | LIMPIEZA DE MATERIAL |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en realizar la limpieza ordinaria de vagones, UTIS y locomotoras, en las Terminales que dispongan los medios necesarios para ello. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Indicar al operador donde situar el material que debe ser limpiado. • Realizar la limpieza del material con las operaciones inherentes a la misma. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Vagón / UTI (contenedor o caja móvil) / Locomotora. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>Existirá un precio diferente para cada tipo de material: Locomotora / Tándem / Vagón / Contenedor / Caja móvil y nivel de consistencia.</p> <p>Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera.</p> <p>Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.</p> |

| SX-7 | PLANIFICACIÓN DE ACARREOS E INFORMACIÓN AL CLIENTE |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en planificar diariamente las operaciones de acarreos de la empresa ferroviaria, o de terceros, cuando así lo solicite expresamente. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Coordinar con el Cliente Final, la Empresa Ferroviaria y el Transportista las condiciones de recogida y entrega de la mercancía. Planificar las recogidas y entregas de las mercancías. • Generar la documentación administrativa necesaria. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Según contrato. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | Las que se reflejen en el contrato que se suscriba. |

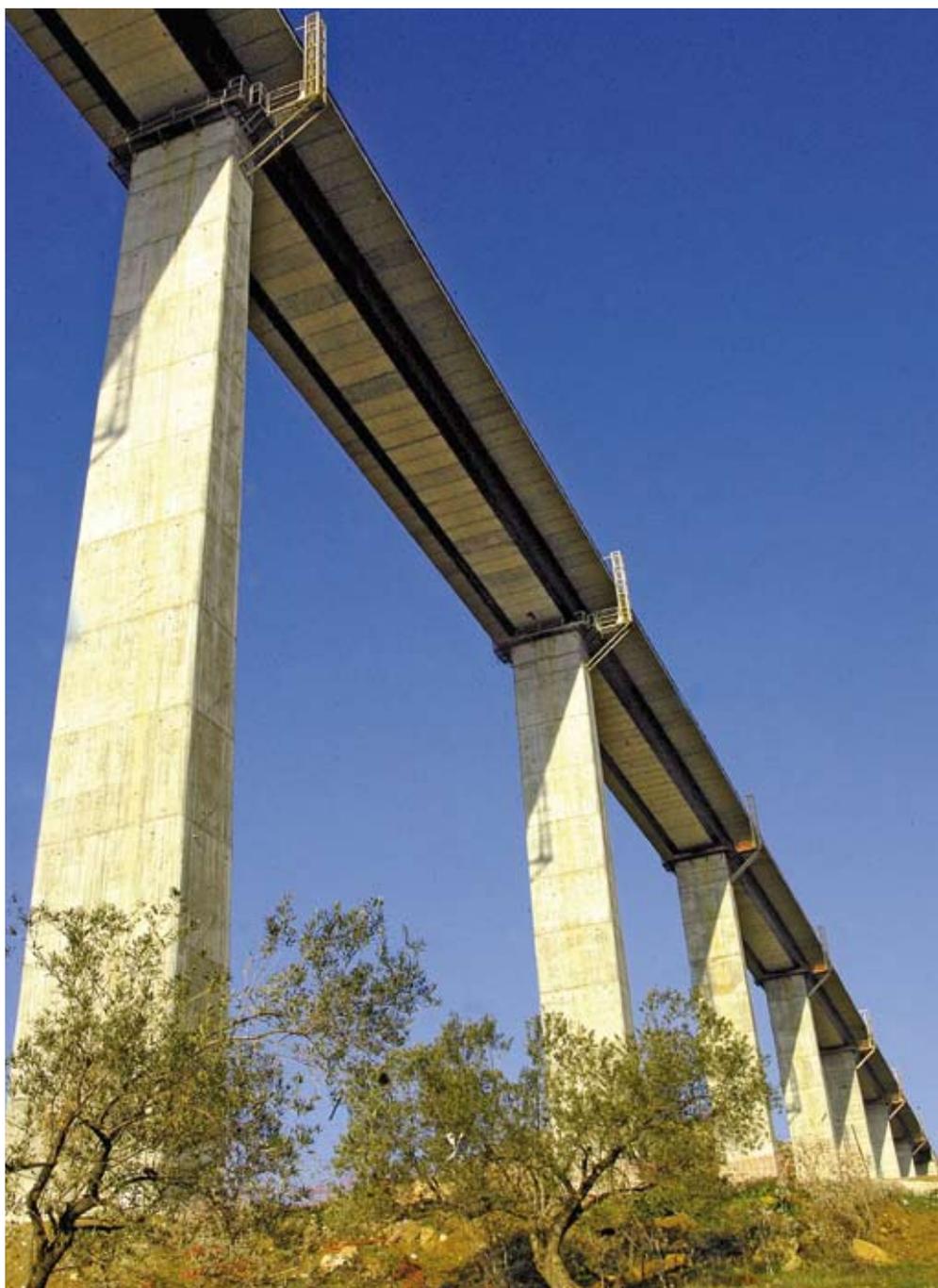
| SX-8 | APOYO A LA ADMISIÓN, ENVÍO DE TRENES Y/O CIRCULACIONES EN RÉGIMEN DE MANIOBRAS A/DESDE INSTALACIONES |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas a la entrada o salida de trenes y/o circulaciones en régimen de maniobras a/o desde Instalaciones de ADIF no incluidas en el Apéndice I. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Retirar las señales de cola de la locomotora y colocarlas en la cola del tren y viceversa. • Enganchar / desenganchar la locomotora a los vagones. • Realizar las actividades correspondientes al personal de maniobras en la realización de las pruebas de frenado establecidas en el Reglamento General de Circulación. • Elaborar 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 | Las que se reflejen en el contrato que se suscriba. |

| SX-9 | ALQUILER DE ESPACIOS E INSTALACIONES INHERENTES A LA ACTIVIDAD FERROVIARIA |
|---------------------------|---|
| DESCRIPCIÓN | <p>Este servicio consiste en la cesión de uso mediante alquiler, de las instalaciones y espacios inherentes a la actividad ferroviaria en aquellas Terminales donde la Empresa Ferroviaria o candidato desarrolle su actividad, siempre que se disponga de sitio para ello.</p> <p>El arrendatario tendrá además, la posibilidad de contratar los servicios auxiliares asociados a un alquiler de tipo inmobiliario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limpieza. • Consumos (agua, energía, comunicaciones, climatización etc.). |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Uso de instalaciones / espacios en las condiciones que queden reguladas en el contrato establecido al efecto. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Metro cuadrado, más el correspondiente consumo de los diferentes suministros cuya gestión se contrate. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | Las que se reflejen en el contrato que se suscriba. |

| SX-10 | APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en la utilización de espacios dedicados al estacionamiento de vehículos, tanto del propio personal de la empresa ferroviaria como de terceros. |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Vigilar la zona de aparcamiento. • Controlar la entrada / salida de vehículos. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Vehículo / Mes. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | <p>Se establece una diferenciación en la Tarifa en función de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tipo de vehículo (turismo, cabeza tractora y remolque). • Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba. |

| SX-11 | ALQUILER DE MEDIOS AUXILIARES |
|---------------------------|--|
| DESCRIPCIÓN | Este servicio consiste en la cesión de uso mediante alquiler de los medios auxiliares de la Terminal / Instalación, para la realización de operaciones en espacios externos a las Terminales de ADIF . |
| OPERACIONES ASOCIADAS | <ul style="list-style-type: none"> • Uso del medio auxiliar. • Verificar la disponibilidad en correcto estado de funcionamiento y combustible de los medios auxiliares para su alquiler. • Realizar el contrato de alquiler correspondiente. |
| UNIDAD DE FACTURACIÓN | Por hora, turno o día de alquiler. Más consumo de combustible según tipo de medio. |
| CONDICIONES DE APLICACIÓN | Se establece una diferenciación en la Tarifa en función de: <ul style="list-style-type: none"> • Tipo de vehículo alquilado. • Alquiler por horas o días. • Alquiler con conductor o sin conductor. • Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba. |

| SX-12 | 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 | Entre éstas se encuentran: <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. |



6.3.5.4. TARIFAS

| TARIFAS - SERVICIOS ADICIONALES | | UNIDAD DE FACTURACIÓN | AÑO 2008 |
|-------------------------------------|---|---|-----------|
| SA-1 | ACCESO DE TRENES A TERMINAL | | |
| | A TERMINAL GRUPO 1 | TREN | 63,50 € |
| | A TERMINAL GRUPO 2 | TREN | 40,50 € |
| | SUPLEMENTO MERCANCÍAS PELIGROSAS | VAGÓN | 1,50 € |
| SA-2 | EXPEDICIÓN DE TRENES DE LA TERMINAL | | |
| | DESDE TERMINAL GRUPO 1 | TREN | 63,50 € |
| | DESDE TERMINAL GRUPO 2 | TREN | 40,50 € |
| | SUPLEMENTO MERCANCÍAS PELIGROSAS | VAGÓN | 1,50 € |
| TARIFAS - SERVICIOS COMPLEMENTARIOS | | UNIDAD DE FACTURACIÓN | AÑO 2008 |
| SC-1 | ACCESO DE VEHÍCULOS POR CARRETERA | | |
| | ACCESO DE VEHÍCULOS POR CARRETERA | VEHÍCULO / HORA | 1,00 € |
| SC-2 | OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS | | |
| | DISTANCIA ENTRE 0 – 5 KM | SERVICIO | 15,00 € |
| | ENTRE 5 – 15 KM | SERVICIO | 41,50 € |
| | ENTRE 15 – 30 KM | SERVICIO | 86,50 € |
| | ENTRE 30 – 60 KM | SERVICIO | 196,50 € |
| | MÁS DE 60 KM (IMPORTE CORRESP. A 30 – 60 KM MÁS UNA CANTIDAD FIJA POR KM ADIC.) | SERVICIO | 2,25 €/km |
| | SUPLEMENTO POR KM CUANDO NO SE UTILICE VEHÍCULO FERROVIARIO PARA EL TRASLADO | SERVICIO | 0,19 €/km |
| SC-3 | OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS | | |
| | DISTANCIA ENTRE 0 – 5 KM | SERVICIO | 74,00 € |
| | ENTRE 5 – 15 KM | SERVICIO | 179,00 € |
| | ENTRE 15 – 30 KM | SERVICIO | 352,00 € |
| | MÁS DE 30 KM (IMPORTE CORRESP. A 15 – 30 KM MÁS UNA CANTIDAD FIJA POR KM ADIC.) | SERVICIO | 8,60 €/km |
| SC-4 | MANIOBRAS EN TERMINALES/INSTALACIONES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS | | |
| | MANIOBRAS EN TERMINALES/INSTALACIONES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS | Tren maniobrado por Terminal/instalación (no destino) | 91,45 € |
| SC-5 | MANIOBRAS EN TERMINALES/INSTALACIONES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS | | |
| | MANIOBRAS EN TERMINALES/INSTALACIONES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS | Tren maniobrado por Terminal/instalación (no destino) | 278,00 € |
| TARIFAS - SERVICIOS COMPLEMENTARIOS | | UNIDAD DE FACTURACIÓN | AÑO 2008 |
| SC-6 | MANIPULACIÓN DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL | | |
| | MANIPULACIÓN DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL | UTI | 21,00 € |

| TARIFAS - SERVICIOS COMPLEMENTARIOS | | UNIDAD DE FACTURACIÓN | AÑO 2008 |
|--|---|----------------------------|-------------------|
| SC-7 | TRANSBORDO DE CARGA COMPLETA EN TERMINALES FRONTERIZAS DE IRÚN Y PORTBOU | | |
| | BOBINAS | TM | 3,85 € |
| | CHATARRA | TM | 4,08 € |
| | TUBOS | TM | 4,32 € |
| | PERFILES | TM | 3,46 € |
| | VIDRIOS | TM | 4,54 € |
| | AZULEJOS | TM | 2,97 € |
| | CEREALES | TM | 2,19 € |
| | MADERAS | TM | 4,14 € |
| | MAQUINARIA / AUTOMÓVILES | TM | 14,66 € |
| | RESTO | TM | 10,69 € |
| SC-8 | SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN | | |
| | LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD | SERVICIO | Coste Real |
| | RESTO DE LÍNEAS: | | |
| | CERCAÑÍAS – UNIDADES ELÉCTRICAS | Miles de TKBR | 6,180279 |
| | MEDIA DISTANCIA – ELECTROTRENES | Miles de TKBR | 1,902433 |
| | MEDIA DISTANCIA – UNIDADES ELÉCTRICAS | Miles de TKBR | 1,902433 |
| | LARGA DISTANCIA – TRENES CONVENCIONALES | Miles de TKBR | 2,447372 |
| | LARGA DISTANCIA – TIPO EUROMED | Miles de TKBR | 2,354391 |
| | LARGA DISTANCIA – TIPO ALARIS | Miles de TKBR | 2,354391 |
| | LARGA DISTANCIA – LOCOMOTORAS AISLADAS | Miles de TKBR | 2,447372 |
| | LARGA DISTANCIA – ELECTROTRENES | Miles de TKBR | 2,354391 |
| | MERCANCÍAS – TRENES CONVENCIONALES | Miles de TKBR | 1,961454 |
| | MERCANCÍAS – LOCOMOTORAS AISLADAS | Miles de TKBR | 1,961454 |
| | COSTE DE GESTIÓN (PORCENTAJE SOBRE EL COSTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA) | SERVICIO | 1,03 % |
| LOS IMPORTES RESULTANTES SE AJUSTARÁN AL FINAL DEL EJERCICIO DE ACUERDO CON LOS GASTOS REALMENTE INCURRIDOS EN CADA UNO DE LOS COMPONENTES | | | |
| SC-9 | SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN | | |
| | COMBUSTIBLE | LITRO | Coste Real |
| | COSTE DE GESTIÓN (PORCENTAJE SOBRE EL IMPORTE DEL PRODUCTO SUMINISTRADO) | SERVICIO | 3,60 % |
| | COSTE DE DISPENSACIÓN | LITRO | 0,0187 € |
| LOS IMPORTES RESULTANTES SE AJUSTARÁN AL FINAL DEL EJERCICIO DE ACUERDO CON LOS GASTOS REALMENTE INCURRIDOS EN CADA UNO DE LOS COMPONENTES | | | |
| SC-10 | TRANSPORTES EXCEPCIONALES | | |
| | ACOMPAÑAMIENTO Y ASISTENCIA AL TRANSPORTE | SERVICIO CONTRATADO | 60 € / h / agente |
| | SERVICIOS CONTRATADOS DE APOYO Y SEGURIDAD | SERVICIO CONTRATADO | SEGÚN CONTRATO |

| TARIFAS - SERVICIOS AUXILIARES | | UNIDAD DE FACTURACIÓN |
|--|---|-----------------------|
| NOTA: Todas las Tarifas referentes a Servicios Auxiliares se aplicarán según Convenio | | |
| SX-1 | FACTURACIÓN COMERCIAL | |
| | FACTURACIÓN COMERCIAL | CARTA DE PORTE |
| SX-2 | PESAJE DE VAGONES | |
| | VAGÓN AISLADO | VAGÓN |
| | REMESA DE VAGONES: | |
| | PRIMER VAGÓN DE LA REMESA | PRIMER VAGÓN |
| | RESTO DE VAGONES DE LA REMESA | VAGÓN |
| SX-3 | SUMINISTRO DE ARENA | |
| | (*) EL IMPORTE DEL CONSUMO DE ARENA SE FACTURARÁ APARTE | VEHÍCULO (*) |
| SX-4 | ESTOCAJE DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL | |
| | DE CONTENEDORES | TEU/DÍA |
| | DE CAJA MÓVIL | TEU/DÍA |
| | A PARTIR DEL TERCER DÍA CONTENEDORES | TEU/DÍA |
| | A PARTIR DE TERCER DÍA CAJA MÓVIL | TEU/DÍA |
| | SUPLEMENTO UTI QUE ENTRA Y SALE POR CARRETERA DE LA TERMINAL / INSTALACIÓN | UTI |
| SX-5 | ALMACENAJE DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL | |
| | HASTA 6 TEUS DE CONTENEDORES | MES |
| | HASTA 12 TEUS DE CONTENEDORES | MES |
| | HASTA 24 TEUS DE CONTENEDORES | MES |
| | HASTA 48 TEUS DE CONTENEDORES | MES |
| | HASTA 96 TEUS DE CONTENEDORES | MES |
| | TEU ADICIONAL DE CONTENEDORES | TEU/DÍA |
| | HASTA 6 TEUS CAJA MÓVIL | MES |
| | HASTA 12 TEUS CAJA MÓVIL | MES |
| | HASTA 24 TEUS CAJA MÓVIL | MES |
| | HASTA 48 TEUS CAJA MÓVIL | MES |
| | TEU ADICIONAL CAJA MÓVIL | TEU/DÍA |
| | SUPLEMENTO UTI QUE ENTRA Y SALE POR CARRETERA DE LA TERMINAL / INSTALACIÓN | UTI |
| SX-6 | LIMPIEZA DE MATERIAL | |
| | LOCOMOTORA | VEHÍCULO |
| | TÁNDEM | VEHÍCULO |
| | VAGÓN | VAGÓN |
| | UTI 20' | UTI (**) |
| | UTI MÁS DE 20' | UTI (**) |
| | (**) NO ESTÁ INCLUIDA LA MANIPULACIÓN DE UTI, QUE SE FACTURARÁ POR SU TARIFA. | |
| | HASTA 6 TEUS CAJA MÓVIL | MES |

| TARIFAS - SERVICIOS AUXILIARES | | UNIDAD DE FACTURACIÓN |
|--|--|------------------------------|
| NOTA: Todas las Tarifas referentes a Servicios Auxiliares se aplicarán según Convenio | | |
| SX-7 | PLANIFICACIÓN DE ACARREOS E INFORMACIÓN AL CLIENTE | |
| | PLANIFICACIÓN DE ACARREOS E INFORMACIÓN AL CLIENTE | ACARREO |
| SX-8 | APOYO A LA ADMISIÓN/ENVÍO DE TRENES Y/O CIRCULACIONES EN RÉGIMEN DE MANIOBRAS A/DESDE INSTALACIONES | |
| | APOYO A LA ADMISIÓN/ENVÍO DE TRENES Y/O CIRCULACIONES EN RÉGIMEN DE MANIOBRAS A/DESDE INSTALACIONES | POR SERVICIO PRESTADO |
| SX-9 | ALQUILER DE ESPACIOS E INSTALACIONES INHERENTES A LA ACTIVIDAD FERROVIARIA | |
| | OFICINA | m²/MES |
| SX-10 | APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS | |
| | TURISMO | VEHÍCULO/MES |
| | CABEZA TRACTORA | VEHÍCULO/MES |
| | REMOLQUE | VEHÍCULO/MES |
| SX-11 | ALQUILER DE MEDIOS AUXILIARES | |
| | TRACTOR | HORA |
| | TRACTOR | TURNO |
| | TRACTOR + PERSONAL | HORA |
| | TRACTOR + PERSONAL | TURNO |
| | GRÚA MÓVIL PORTACONTENEDORES | HORA |
| | GRÚA MÓVIL PORTACONTENEDORES | DÍA |
| | GRÚA MÓVIL PORTACONTENEDORES + CONDUCTOR | HORA |
| | GRÚA MÓVIL PORTACONTENEDORES + CONDUCTOR | TURNO |
| SX-12 | MODIFICACIONES Y/O ADAPTACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA TRANSPORTES EXCEPCIONALES | |
| | MODIFICACIONES Y/O ADAPTACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA TRANSPORTES EXCEPCIONALES | POR ACTUACIÓN |

FORMA DE PAGO

El ingreso de las tarifas correspondientes a los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares, debe ser efectuado por la EF o Candidato habilitado, una vez haya recibido la notificación de pago correspondiente, en los términos, plazos y demás condiciones indicadas en la DR y/o según lo acordado en los convenios que se suscriban.

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 artículo 517 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.



07

Anexos

- A. Horario de Servicio
- B. Catálogo de Surcos Internacionales
- C. Modelo de Solicitud de Capacidad
- D. Organigrama del Ministerio de Fomento
- E. Siglas
- F. Documentación de Referencia
- G. Mapas de la Red Gestionada por **ADIF**

HORARIO DE SERVICIO

El 14 de diciembre de 2008 es la fecha de inicio de un nuevo Horario de Servicio que abarcará el ejercicio 2009, finalizando el 12 de diciembre de 2009.

El Calendario del Horario de Servicio marca los plazos efectivos que se deben cumplir

durante los procedimientos de Adjudicación de Capacidades implantados con motivo de la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, los cuales se detallan en el Capítulo 4 de la presente DR.

ANEXO

A



2008

| 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 | | | | | 1 | 2 | 3 | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 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 |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 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 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 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 | 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 28 | 29 | 30 | 31 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 28 | 29 | 30 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

2009

| 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 | | | | | | 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 | | | | | | | 5 | | | | | | | 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 | | | | | | | 3 | | | | | | | 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 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 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 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 27 | 28 | 29 | 30 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 29 | 30 | 29 | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| INICIO DE SERVICIO 2008/2009 | | CALENDARIO AJUSTE CONCERTADO | | AJUSTES MENSUALES | |
|------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-------------------|--|
| 14-DIC-08 | Inicio Horario de Servicio 2007/08 | 14-JUN-08 | Ajuste concertado | 01-FEB-09 | |
| 14-ABR-08 | Solicitudes Internacionales | 09-FEB-08 | Solicitudes | 05-ABR-09 | |
| 16-JUN-08 | Solicitudes Nacionales | 09-MAR-08 | Asignación provisional de capacidad | 03-MAY-09 | |
| 15-SEP-08 | Asignación provisional de capacidad | 13-ABR-09 | Asignación definitiva de capacidad | 02-AGO-09 | |
| 13-OCT-08 | Asignación definitiva de capacidad | 11-MAY-09 | Comunicación del anuncio de trenes | 06-SEP-09 | |
| 10-NOV-08 | Comunicación del anuncio de trenes | | | 04-OCT-09 | |
| | | | | 01-NOV-09 | |

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

CATÁLOGO DE SURCOS INTERNACIONALES
SURCOS DEL CORREDOR TARRAGONA – PORTBOU

| Nº DE SURCO | TARRAGONA | CASTELLBISBAL | PORTBOU | CONEXIONES |
|-------------|---|---------------|---------------|---|
| 86852/3 | 03h55 | 05h10 | 08h00 | Vintimiglia, Metz, Angola – Antwerpen |
| Nº DE SURCO | CONEXIONES | PORTBOU | CASTELLBISBAL | TARRAGONA |
| 86584/5 | Vintimiglia, Metz, Angola – Antwerpen | 12h35 | 15h27 | 16h44 |

SURCOS DEL CORREDOR HENDAYA – ZARAGOZA

| Nº DE SURCO | CONEXIONES | IRÚN | VALLADOLID | VILAR FORMOSO |
|-------------|-----------------|------------|------------|-----------------|
| 42100/1 | Lisboa / Oporto | 11h26 | 17h04 | 21h05 |
| Nº DE SURCO | VILAR FORMOSO | VALLADOLID | IRÚN | CONEXIONES |
| 42102/3 | 22h40 | 02h46 | 08h43 | Lisboa / Oporto |



MODELO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD



SOLICITUD DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA

Candidato o Representante: _____

Domicilio (a efectos de notificaciones): _____

Registro Especial Ferroviario: _____

Fecha de Petición: _____

Fecha de Aceptación: _____

N.º de Ficha: _____

Fecha de Asignación: _____ Capacidad Asignada: _____

Origen: _____ Destino: _____

Corredor: _____ Ruta: _____

Días de Circulación: _____

Periodo de Circulación: _____ del _____ al _____

Denom. Comercial: _____ Longitud: _____

Horario Solicitado (S/L/P): _____ a las _____ Estación: _____

Materias Peligrosas: _____ Prescrip. Especiales: _____

Observaciones: _____

CAMBIOS DE TRACCIÓN

| Hasta | Tipo | Peso | Locomotora | Número |
|-------|-------|-------|------------|--------|
| _____ | _____ | _____ | _____ | _____ |
| _____ | _____ | _____ | _____ | _____ |
| _____ | _____ | _____ | _____ | _____ |
| _____ | _____ | _____ | _____ | _____ |
| _____ | _____ | _____ | _____ | _____ |

Observaciones: _____

PARADAS

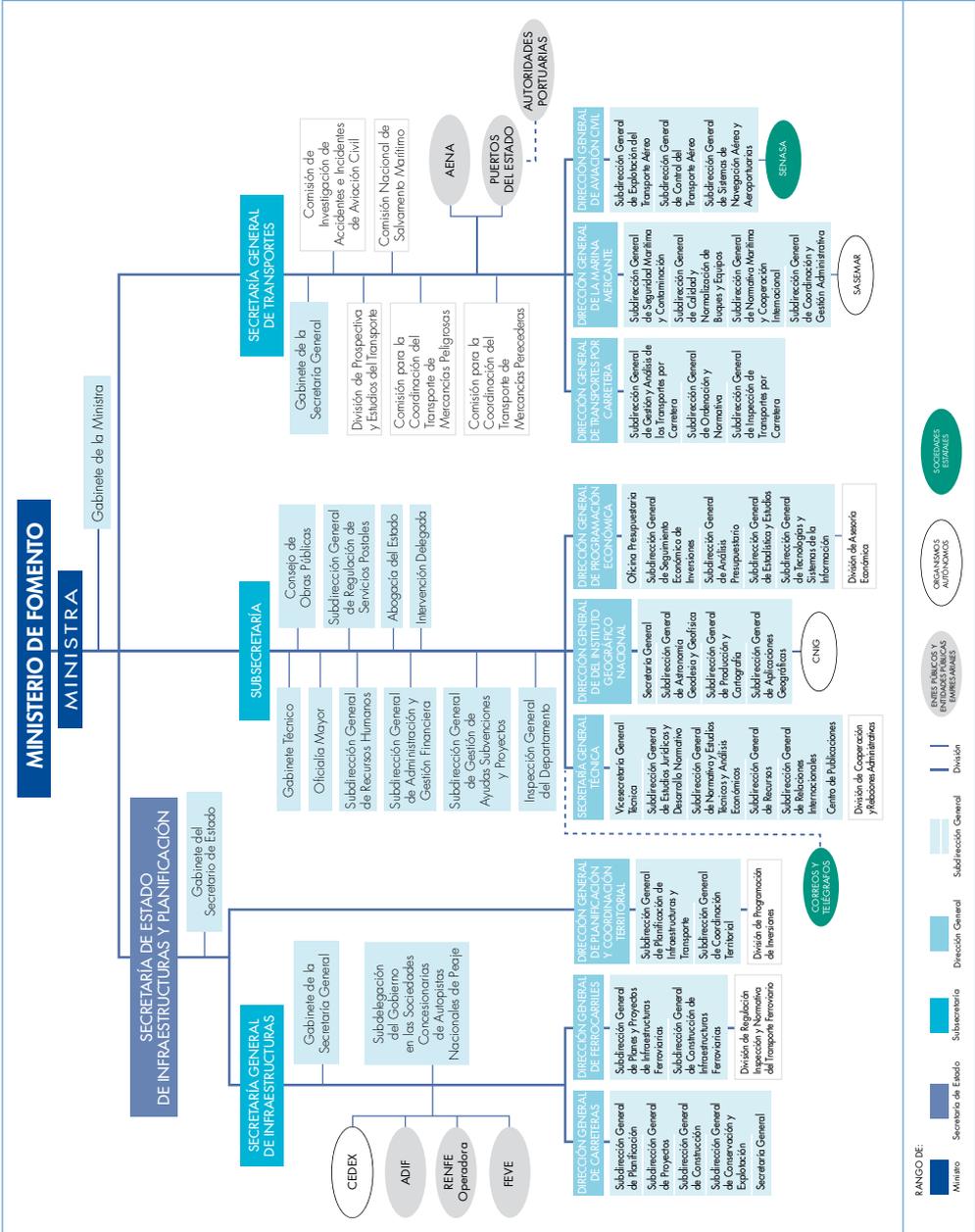
| Estación | Minutos | Tipo | Descripción |
|----------|---------|-------|-------------|
| _____ | _____ | _____ | _____ |
| _____ | _____ | _____ | _____ |
| _____ | _____ | _____ | _____ |
| _____ | _____ | _____ | _____ |
| _____ | _____ | _____ | _____ |

Observaciones: _____

ANEXO
C

ORGANIGRAMA MINISTERIO FOMENTO

ANEXO
D



SIGLAS

ANEXO

E

| | |
|------------------|--|
| ADIF | Administrador de Infraestructuras Ferroviarias |
| AGE | Administración General del Estado |
| COP | Centro Operativo de la Dirección Ejecutiva de Circulación de ADIF |
| CRF | Comité de Regulación Ferroviaria |
| CTC | Control de Tráfico Centralizado |
| DE | Dirección Ejecutiva |
| DGF | Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento |
| DR | Declaración sobre la Red |
| EF / EEFF | Empresa Ferroviaria / Empresas Ferroviarias |
| GC | Gestor de Capacidades |
| LOTT | Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres |
| LSF | Ley del Sector Ferroviario |
| MC | Manual de Capacidades |
| NEC | Normas Específicas de Circulación |
| OM | Orden Ministerial |
| OSS | One Stop Shop (Ventanilla Única) |
| PM | Puesto de Mando |
| PTO | Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación |
| REFIG | Red Ferroviaria de Interés General |
| RGC | Reglamento General de Circulación |
| RNE | Rail Net Europe |
| RSF | Reglamento del Sector Ferroviario |
| SIGES | Sistema de Gestión de Trenes Especiales |
| SIPSOR | Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares |
| TERFN | Red Transeuropea de Transporte de Mercancías |
| UE | Unión Europea |
| UIC | Union International de Chemins de Fer |

NORMATIVA EUROPEA

REGLAMENTO (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007
Sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) no 1191/69 y (CEE) no 1107/70 del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, DE 27 DE DICIEMBRE DE 2007

REGLAMENTO (CE) 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004
Por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, DE 30 DE ABRIL DE 2004

DIRECTIVA 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007
Sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, DE 3 DE DICIEMBRE DE 2007

DIRECTIVA 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007
Por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, DE 3 DE DICIEMBRE DE 2007

DIRECTIVA 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006
Relativa a los servicios en el mercado interior.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 376, DE 27 DE DICIEMBRE DE 2006

DIRECTIVA 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005
Relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 195, DE 27 DE JULIO DE 2005

DIRECTIVA 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004
Por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, DE 30 DE ABRIL DE 2004

DIRECTIVA 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004
Por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, DE 30 DE ABRIL DE 2004

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

Sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, DE 30 DE ABRIL DE 2004

DIRECTIVA 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001

Relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 110, DE 20 DE ABRIL DE 2001

DIRECTIVA 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001

Relativa a la adjudicación de la Capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 75, DE 15 DE MARZO DE 2001

DIRECTIVA 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001

Por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 75, DE 15 DE MARZO DE 2001

DIRECTIVA 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001

Por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 75, DE 15 DE MARZO DE 2001

DIRECTIVA 96/49/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996.

Sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril y sus sucesivas modificaciones.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 235, DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 1996

DIRECTIVA 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996

Relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 235, DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 1996

DIRECTIVA 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995

Sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias.

(Modificada por la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001).

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 143, DE 27 DE JUNIO DE 1995

DIRECTIVA 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991

Sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 237, DE 24 DE AGOSTO DE 1991

NORMATIVA ESTATAL**CORTES GENERALES**

LEY 31/2007, de 30 de octubre

Sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

BOE, DE 31 DE OCTUBRE DE 2007

LEY 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público.

BOE, DE 31 DE OCTUBRE DE 2007

REAL DECRETO LEY 1/2004, de 7 de mayo

Por el que se aplaza la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. Convalidado por Resolución de 20 de mayo de 2004, del Congreso de los Diputados.

BOE, DE 26 DE MAYO DE 2004

LEY 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario

BOE, DE 18 DE NOVIEMBRE DE 2003

LEY 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

BOE, DE 31 DE JULIO DE 1987

CONSEJO DE MINISTROS

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 DICIEMBRE DE 2007

REAL DECRETO 810/2007, de 22 de junio

Por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red gestionada por **ADIF**.

BOE, DE 7 DE JULIO DE 2007

REAL DECRETO 1225/2006, de 27 de octubre

Por el que se modifica el Reglamento de la LOTT, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre de 1990.

BOE, DE 15 DE NOVIEMBRE DE 2006

REAL DECRETO 355/2006, de 29 de marzo

Sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

BOE, DE 7 DE ABRIL DE 2006

REAL DECRETO 354/2006, de 29 de marzo

Sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

BOE, DE 7 DE ABRIL DE 2006

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

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

REAL DECRETO 2111/1998, de 2 de octubre

Por el que se regula el acceso a las infraestructuras ferroviarias.

BOE, DE 19 DE OCTUBRE DE 1998

ÓRDENES MINISTERIALES

ORDEN FOM/319/2008, de 8 de febrero

Por la que se modifican los anexos VI de los Reales Decretos 354/2006 y 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, y sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, respectivamente.

BOE, DE 14 DE FEBRERO DE 2008

ORDEN FOM/3852/2007, de 20 de diciembre

Por la que se modifican los anexos II y V de la ORDEN FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

BOE, DE 29 DE DICIEMBRE DE 2007

ORDEN FOM/2909/2006, de 19 de septiembre

Por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE Operadora.

BOE, DE 22 DE SEPTIEMBRE DE 2006

ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio

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 los de valoración de su aptitud psicofísica.

BOE, DE 2 DE AGOSTO DE 2006

ORDEN FOM/233/2006, de 31 de enero

Por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.

BOE, DE 8 DE FEBRERO DE 2006

ORDEN FOM/2893/2005, de 14 de septiembre

Por la que se delegan competencias en materia ferroviaria.

BOE, DE 19 DE SEPTIEMBRE DE 2005

ORDEN FOM/898/2005, de 8 de abril

Por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

BOE, DE 9 DE ABRIL DE 2005

ORDEN FOM/897/2005, de 7 de abril

Relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria.

BOE, DE 9 DE ABRIL DE 2005

ORDEN FOM/32/2005, de 17 de enero

Por la que se crea la Comisión de Coordinación de las Actividades Ferroviarias.

BOE, DE 21 DE ENERO DE 2005

ORDEN FOM/1587/2003, de 16 de mayo

Por la que se fijan las cuantías para la aplicación de los cánones ferroviarios establecidos en los Art. 23 y 24 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

BOE, DE 17 DE JUNIO DE 2003

RESOLUCIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO**RESOLUCIÓN de 10 de enero de 2008, de la Secretaría General de Infraestructuras y Planificación,**

Por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de 26 de diciembre de 2007, relativo a la delegación de competencias para la realización de actos n materia de gestión, liquidación, recaudación y cobro de tasas.

BOE, DE 22 DE ENERO DE 2008

RESOLUCIÓN de 12 de diciembre de 2007, de la Secretaría General de Infraestructuras y Planificación,

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la Actualización del Documento de Declaración sobre la Red 2007.

BOE, DE 18 DE DICIEMBRE DE 2007

RESOLUCIÓN de 16 de octubre de 2007 de la Secretaría General de Infraestructuras y Planificación,

Por la que se encomienda al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la ejecución de inversiones contempladas en el Contrato-Programa Administración General del Estado-ADIF 2007-2010 en la Red gestionada por ADIF de titularidad del Estado.

BOE, DE 18 DE DICIEMBRE DE 2007

RESOLUCIÓN de 15 de octubre de 2007, de la Dirección General de Ferrocarriles.

Por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.

BOE, DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2007

RESOLUCIÓN de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación.

Por la que se encomienda al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la construcción de determinadas líneas y tramos de líneas ferroviarias y se dejan sin efecto encomiendas anteriores.

BOE, DE 20 DE ENERO DE 2006

RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2005, de la Secretaría General de Infraestructuras.

Por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la declaración sobre la Red.

BOE, DE 12 DE JULIO DE 2005



NORMATIVA BÁSICA DE CIRCULACIÓN DE APLICACIÓN EN ADIF

Respecto a la siguiente reglamentación, serán de aplicación sus respectivas ediciones vigentes.

Para mantener esta información actualizada consultar con **ADIF**.

| NORMAS GENERALES | | |
|-------------------------|---|--------------------------------|
| — | Reglamento General de Circulación de RENFE | — |
| — | Manual de Circulación | — |
| Abril 1997 | Normas Específicas de Circulación (NEC) | Línea de AV Madrid – Sevilla |
| Junio 2003 Versión 2 | Prescripciones Técnicas y Operativas de circulación y seguridad (PTO) | Línea de AV Madrid – Barcelona |

| CIRCULARES DE PRESIDENCIA | | |
|---------------------------|---------------|---|
| Nº 1 | 01 enero 2005 | La Gestión conjunta de la Seguridad en la Circulación |

| INSTRUCCIONES GENERALES | | |
|-------------------------|----------------|--|
| IG 01 | 15 abril 2000 | Reconocimiento de Material Remolcado en Circulación |
| IG 02 | 31 enero 1995 | Transportes Excepcionales |
| IG 03 | 15 marzo 1995 | Carga, Descarga y Circulación de Vagones |
| IG 04 | 26 marzo 1998 | Circulación del Material Apartado |
| IG 05 | 04 marzo 1997 | Mantenimiento de Vagones |
| IG 08 | diciembre 2004 | Condiciones del Material Rodante para Mantener y Conservar la Autorización de Circulación |
| IG 43 | edición 2007 | Condiciones Generales de Aplicación al Transporte de las Mercancías Peligrosas por Ferrocarril |
| IG 61 | mayo 2006 | Normativa de Cargamento |

NORMAS TÉCNICAS DE CIRCULACIÓN NTC

| | |
|------------|---|
| NTC MA 001 | Prescripciones Técnicas de Material Rodante Convencional BOE DE 4 DE DICIEMBRE DE 2007 |
| NTC 002 | Requisitos del material apto para circular a más de 160 km/h |
| NTC MA 003 | Circulación de Vehículos Especiales de Vía |
| NTC 004 | Mantenimiento de Vagones con Bogie ORE |
| NTC 005 | Sistema TRANSTRAILER |
| NTC 006 | Autorización de Circulación y Homologación de Equipos de Seguridad |
| NTC MA 007 | Condiciones a Cumplir por los Ejes de Ancho Variable hasta Velocidades de 250 km/h BOE DE 4 DE DICIEMBRE DE 2007 |
| NTC MA 009 | Prescripciones Técnicas del Material Rodante de Alta Velocidad BOE DE 4 DE DICIEMBRE DE 2007 |
| NTC 010 | Numeración UIC del Material Rodante |
| NTC 052 | Reconocimiento de Vagones en Circulación |
| NTC 053 | Mantenimiento de Vehículos Especiales de Vía |
| NTC 054 | Mantenimiento del Material Histórico |
| NTC 055 | Ciclos de las Intervenciones Periódicas de Mantenimiento de Vagones |
| NTC 100 | Dotación de Testeros de Vehículos |
| NTC 101 | Aparatos de Choque y Tracción |
| NTC 102 | Semi-acoplamiento de Freno en Testeros |
| NTC 103 | Acoplamiento para la Línea de Alta |
| NTC 105 | Señales y Portaseñales en Material Remolcado |
| NTC 106 | Señales y Portaseñales en Material Motor |

CONSIGNAS SERIE C

| | | |
|-------|---------------|---|
| Nº 41 | 09 enero 2001 | Prescripciones de circulación para los Transportes Militares de características excepcionales |
| Nº 46 | 26 junio 1998 | Circulación de Trenes de Programación Especial |
| Nº 47 | 05 mayo 2006 | Prescripciones de Circulación para el transporte de Cajas Móviles, Cajas Amovibles, Semi-remolques y Contenedores |

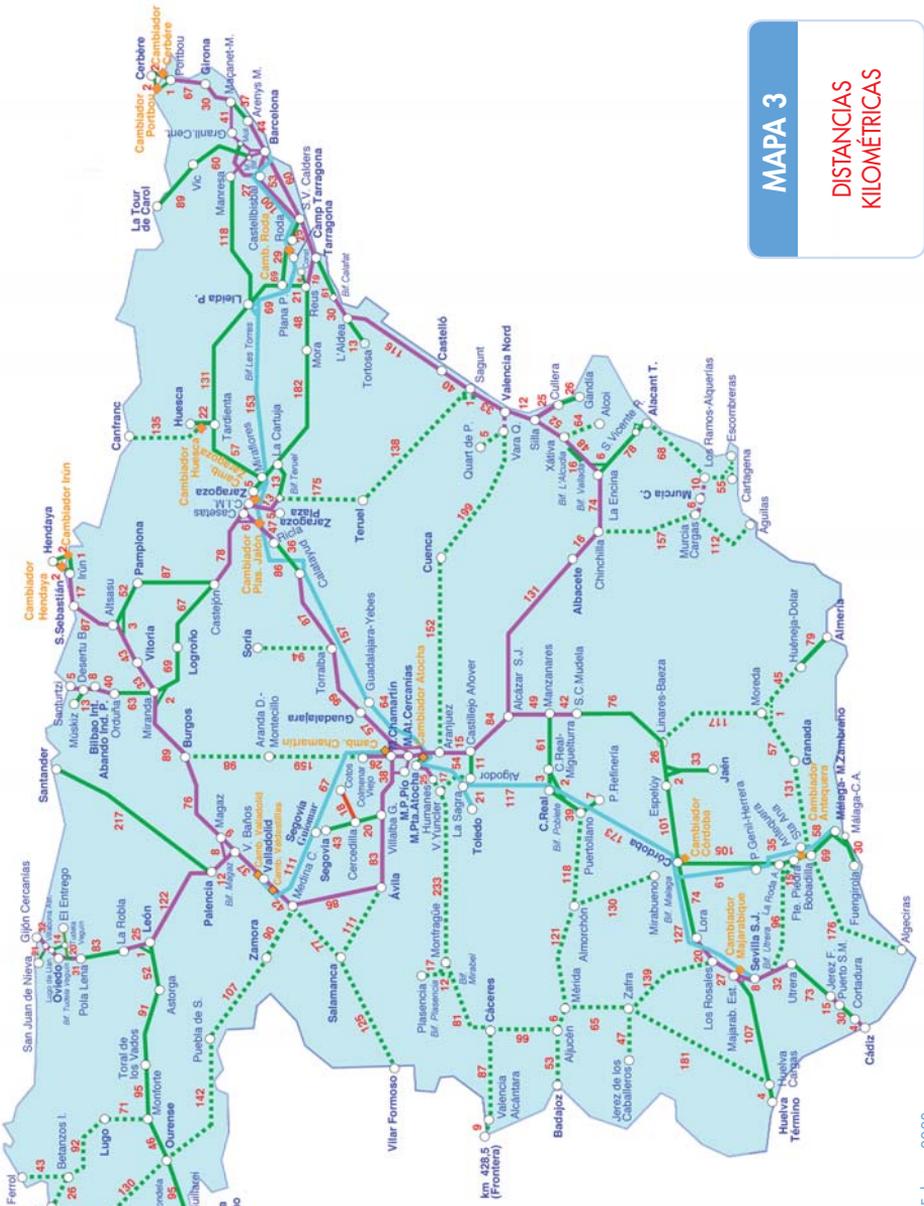
DOCUMENTACIÓN DEL HORARIO DE LOS TRENES

| |
|---|
| Horario de los trenes |
| Cuadro de Velocidades Máximas e Informaciones Permanentes |
| Cuadro de Cargas Máximas |

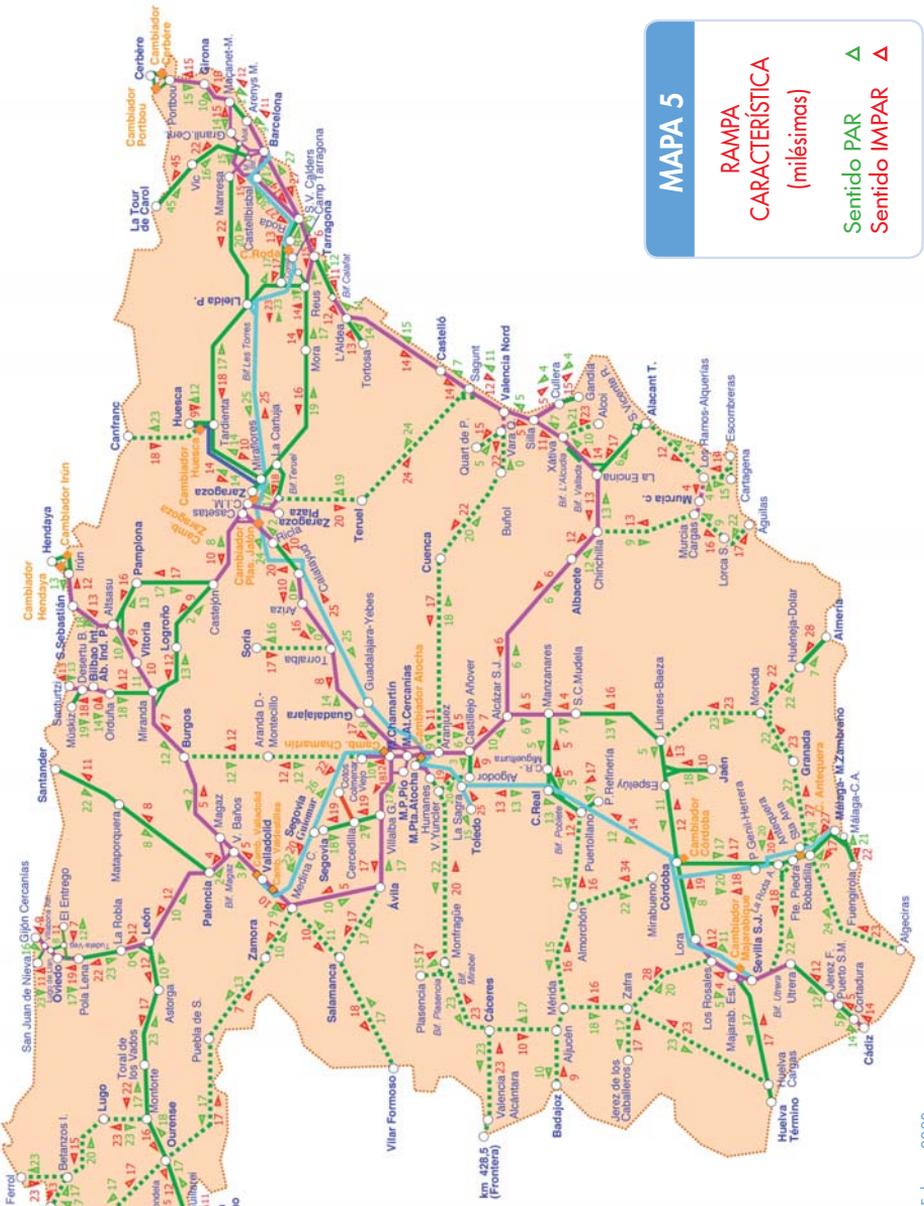
| | |
|--------|--|
| NOTA 1 | Se deberá tener en cuenta, como documentación de referencia, el resto de normativa legal o reglamentaria que sea de aplicación. |
| NOTA 2 | ADIF tendrá a disposición de los Candidatos una copia de la normativa técnica referenciada y facilitará una reproducción de la misma al precio estricto de coste. |

MAPAS DE LA RED GESTIONADA POR ADIF

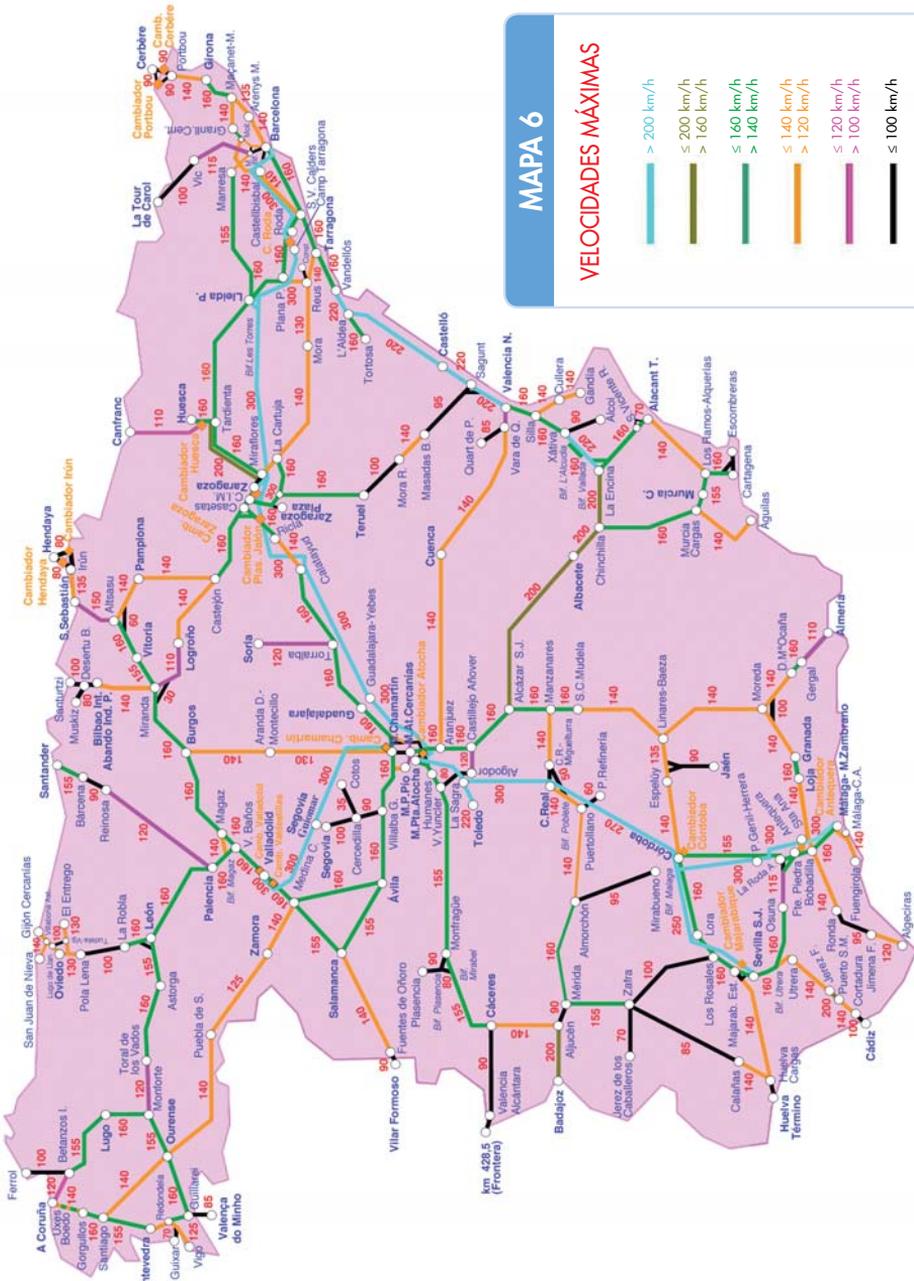
| | |
|----------------|--|
| MAPA 1 | Gerencias Operativas de la Dirección Ejecutiva de Circulación |
| MAPA 2 | Estaciones y Gerencias Territoriales de la Dirección Ejecutiva de Estaciones de Viajeros |
| MAPA 3 | Distancias kilométricas |
| MAPA 4 | Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías (TERFN) |
| MAPA 5 | Rampa Característica |
| MAPA 6 | Velocidades Máximas |
| MAPA 7 | Vías Electrificadas y Tipología de la Electrificación |
| MAPA 8 | Longitud Máxima de los Trenes de Viajeros |
| MAPA 9 | Longitud Máxima de los Trenes de Mercancías |
| MAPA 10 | Bloqueos |
| MAPA 11 | Sistemas de Seguridad |
| MAPA 12 | Ancho de Vía y Cambiadores |
| MAPA 13 | Terminales de Mercancías |
| MAPA 14 | Puntos Fijos de Suministro de Gasóleo |

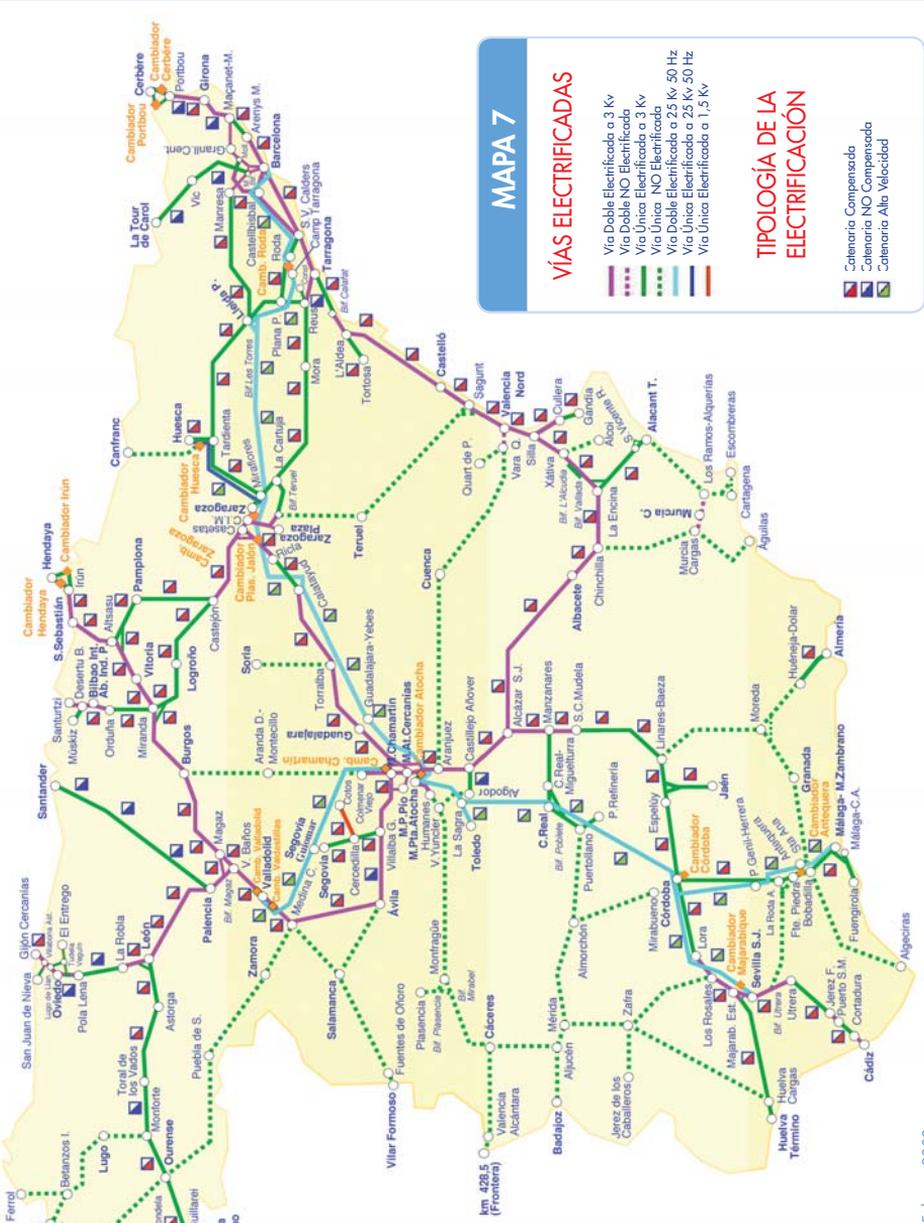


Febrero 2008

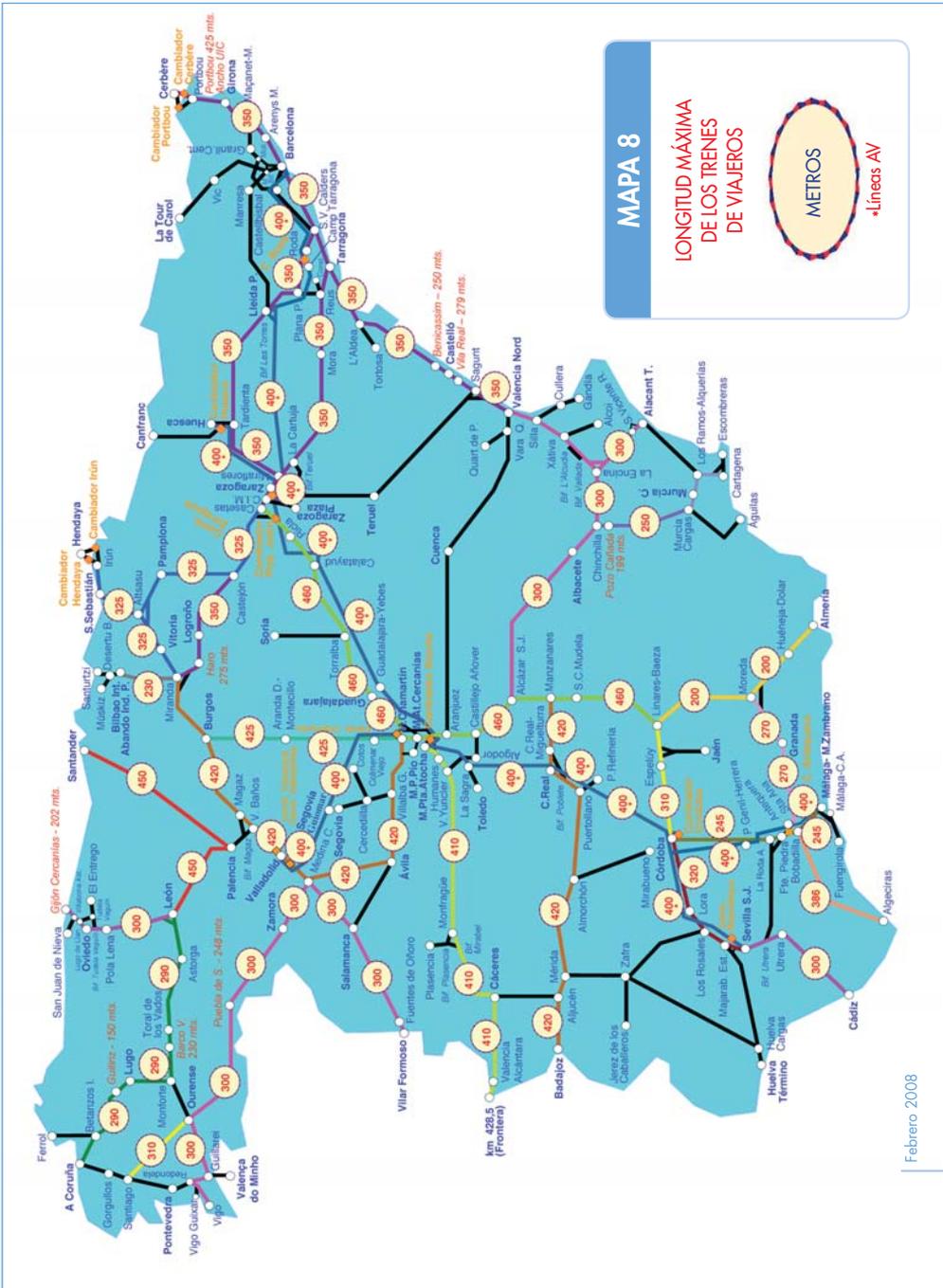


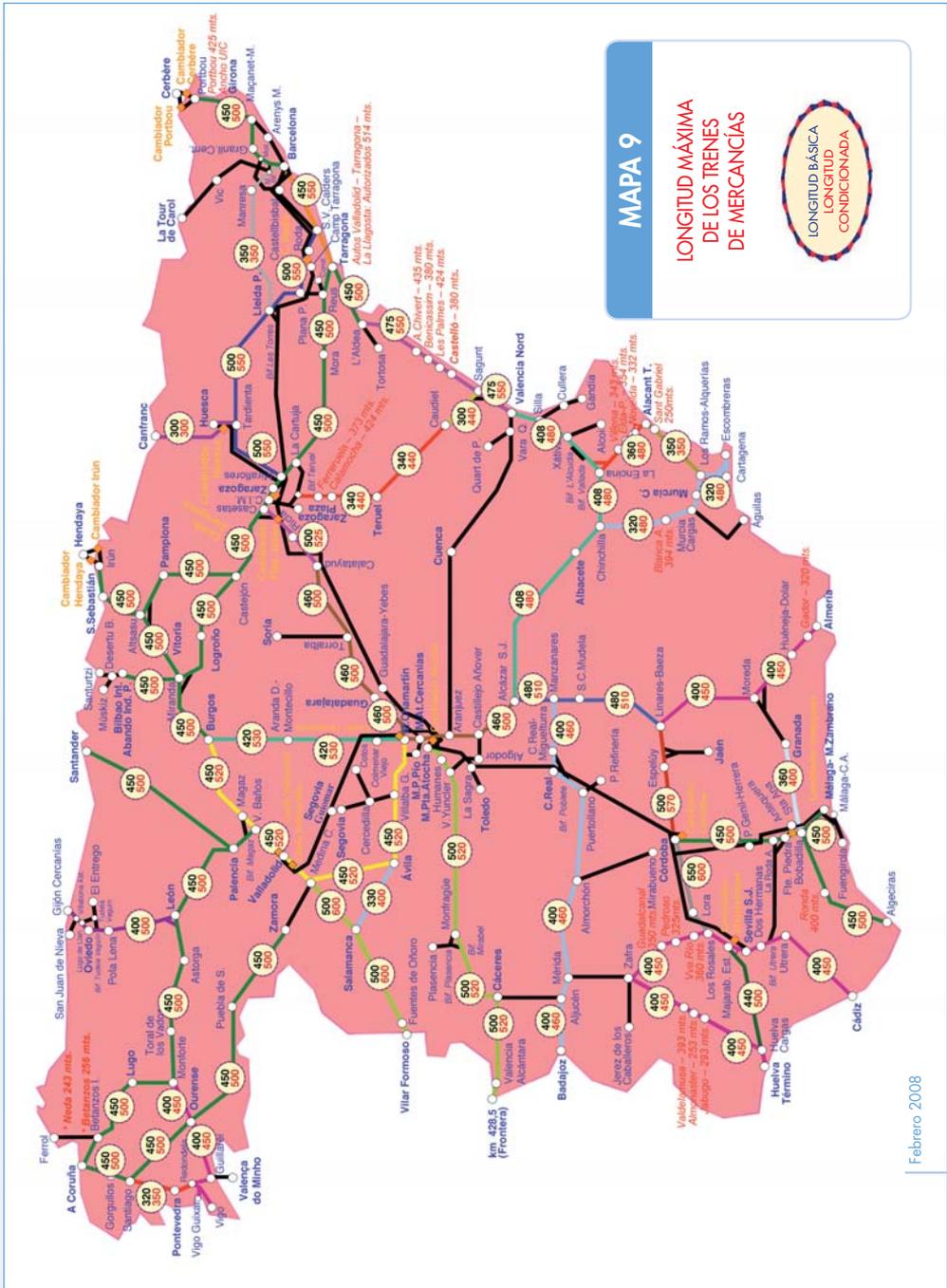
Febrero 2008

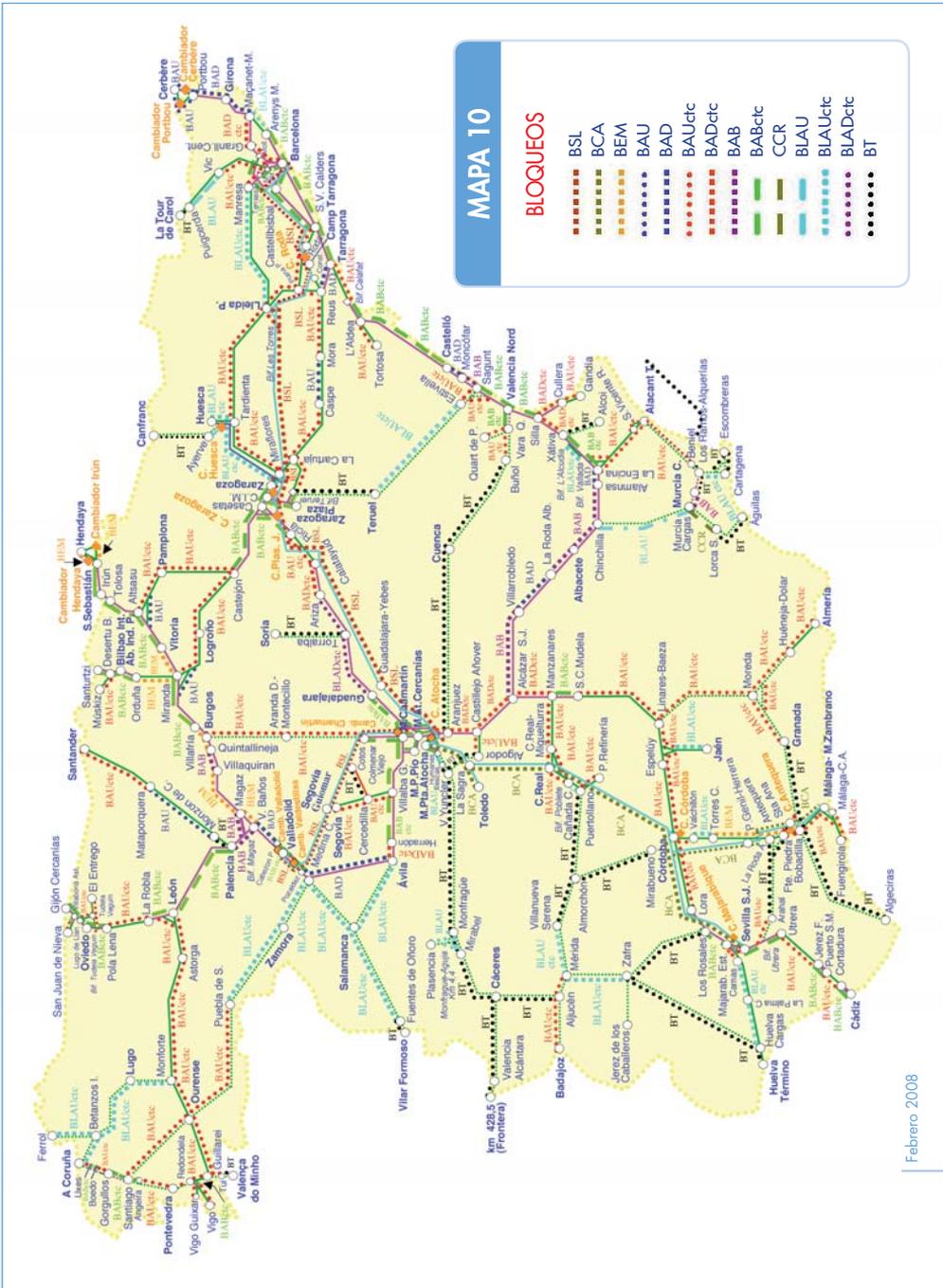


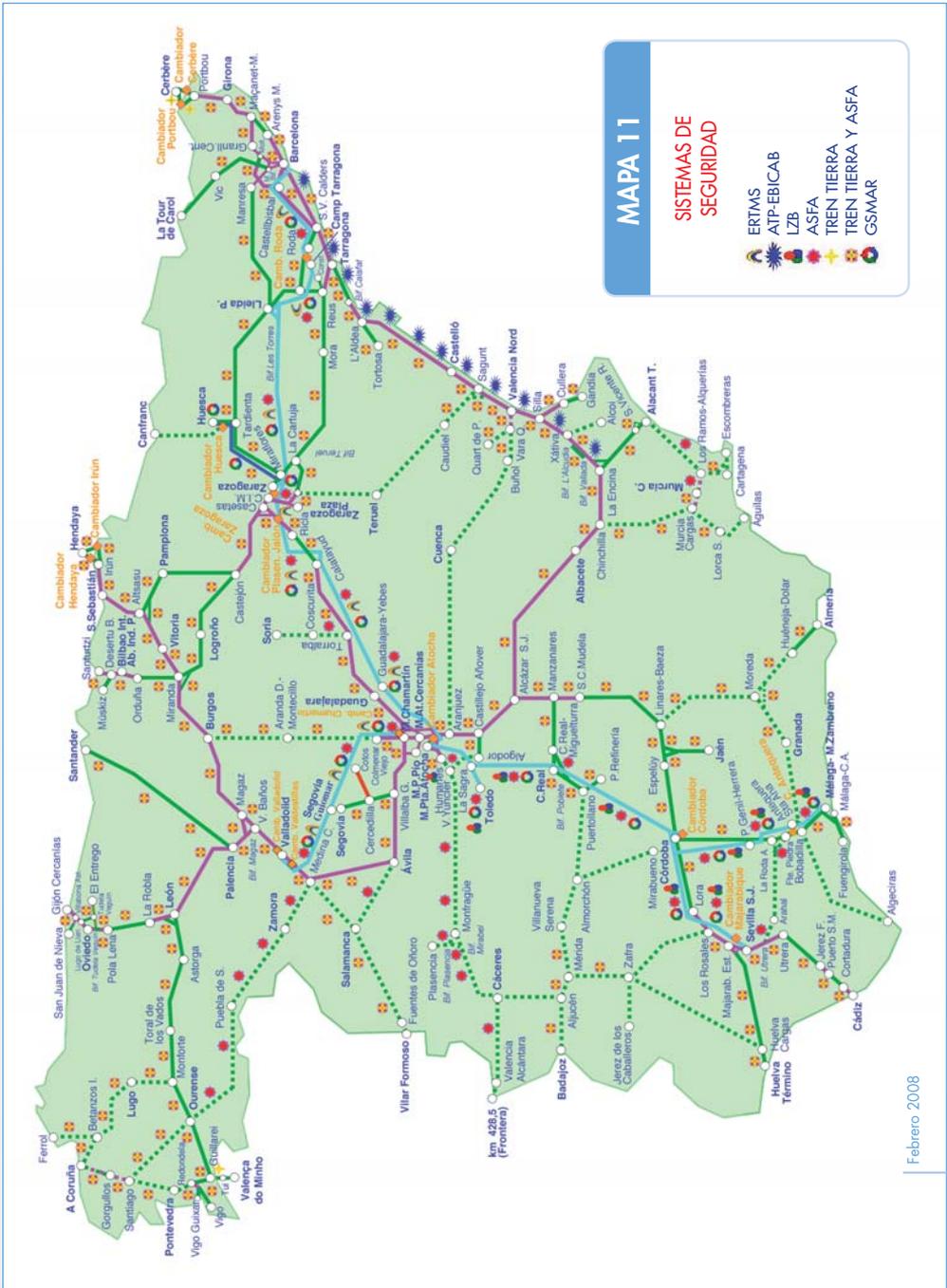


Febrero 2008

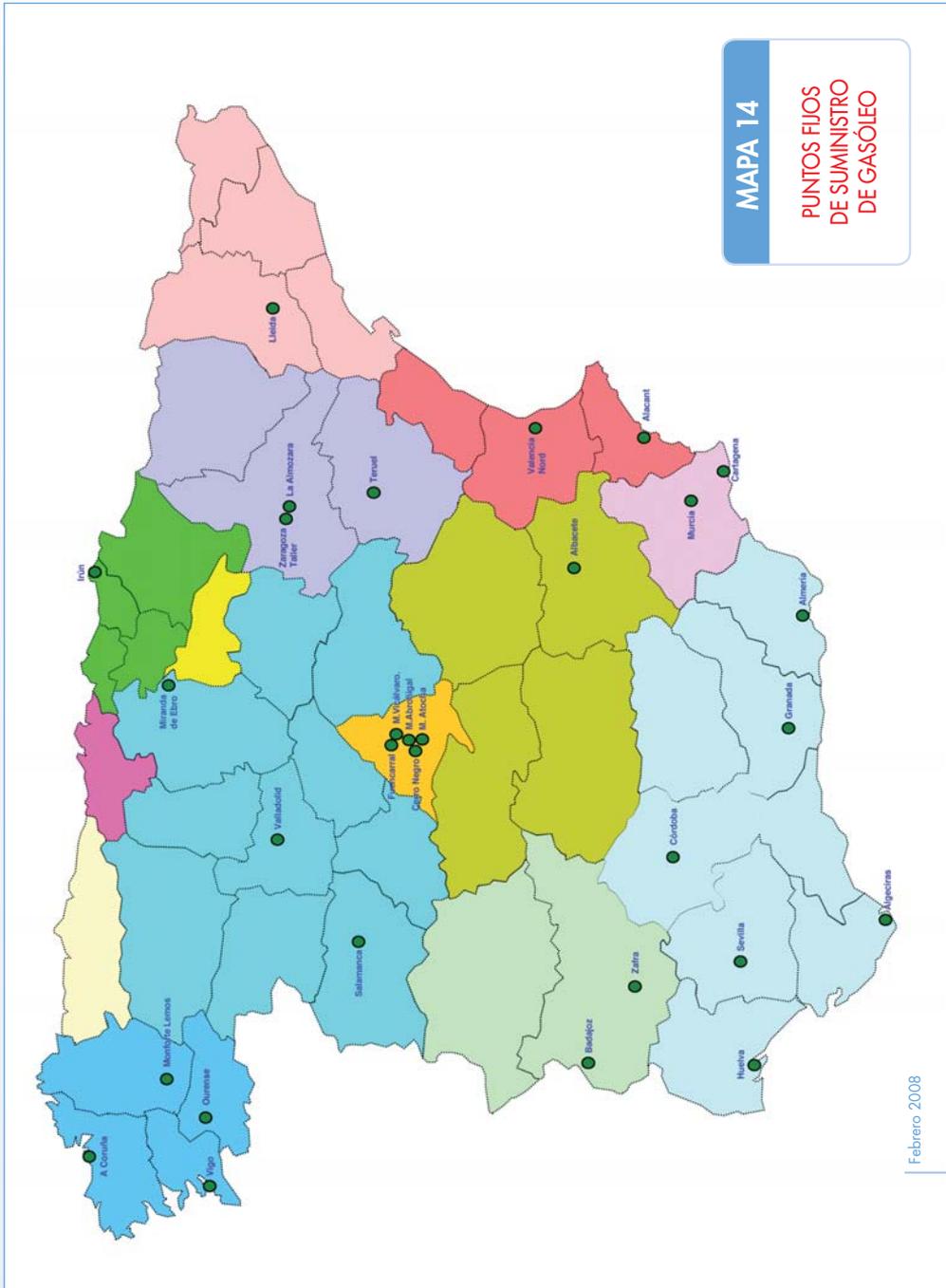














www.adif.es