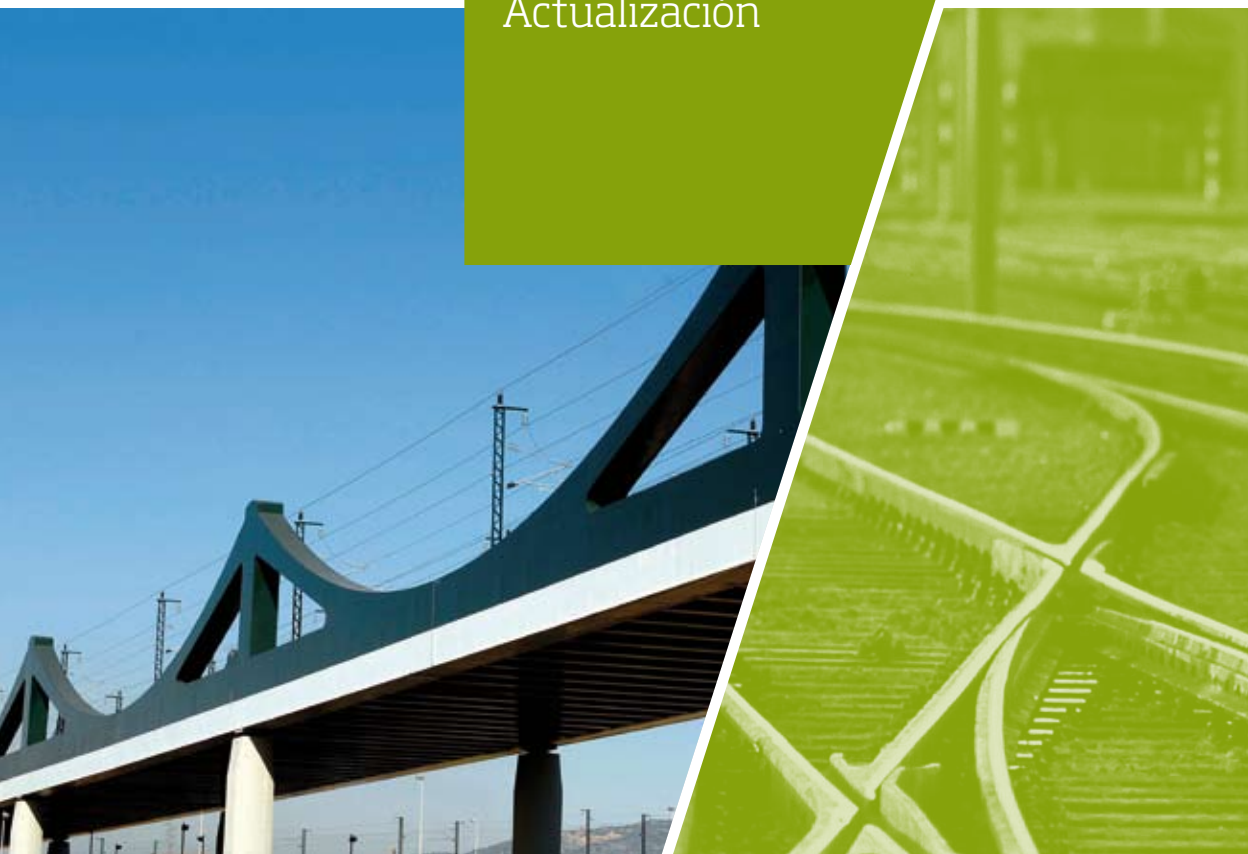


Declaración sobre la Red 2010. Actualización



Declaración sobre la Red 2010

Actualización

Edita: D.G. 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**
Diseño e Impresión: Artegraf S.A.
Depósito Legal: M-13305-2010



Fuentes Mixtas

Grupo de producto de bosques bien
gestionados y otras fuentes controladas,
www.fsc.org Cert no. SGS-COC-003973
© 1996 Forest Stewardship Council

Declaración sobre la Red 2010

Actualización



Índice

Declaración sobre la Red 2010. Actualización

1. Información General	02
1.1. Introducción	09
1.1.1. Estructura del Sector Ferroviario en España	11
1.2. Objetivos de la Declaración sobre la Red	35
1.2.1. Red Gestionada por Adif	36
1.2.2. Grandes Cifras de Adif	38
1.3. Marco Legal	39
1.4. Estatus Jurídico de la DR	39
1.4.1. Consideraciones Generales	39
1.4.2. Información sobre Seguridad en la Circulación	40
1.4.3. Reclamaciones	40
1.5. Estructura de la DR	41
1.6. Validez de la DR	42
1.6.1. Periodo de Validez	42
1.6.2. Proceso de Actualización	42
1.7. Publicación y Distribución	43
1.8. Directorio de Adif	43
1.9. Cooperación Internacional entre los distintos Administradores de Infraestructuras	45
1.9.1. Directorio de Ventanillas Únicas de RNE (OSS)	46
1.9.2. Aplicaciones Informáticas vía Web de RNE	49
1.10. Glosario	49
2. Condiciones de Acceso	50
2.1. Introducción	51

2.2. Requisitos Generales de Acceso	51
2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Adjudicación de Capacidad	51
2.2.2. Quién puede acceder a la Red Gestionada por Adif	52
2.2.3. Licencias y Habilitaciones	53
2.2.4. Certificado de Seguridad	53
2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros	53
2.3. Condiciones Comerciales Generales	54
2.3.1. Acuerdos Marco	54
2.3.2. Convenios de Prestación de Servicios	54
2.4. Normativa de Circulación	54
2.5. Transportes Excepcionales	55
2.6. Mercancías Peligrosas	56
2.7. Requisitos Técnicos del Material	56
2.7.1. Inspección sobre el Material Rodante	57
2.8. Requisitos del Personal Ferroviario	57
2.8.1. Habilitación y Formación	57
2.8.2. Idioma	58
2.8.3. Inspección de Adif sobre el Personal	58
3. Descripción de la Red	60
3.1. Introducción	61
3.2. Ámbito de la Red Gestionada por Adif	61
3.2.1. Límites Geográficos	62
3.2.2. Conexiones con otras Redes	62
3.2.3. Información Adicional sobre la Red	62
3.3. Descripción de la Red Gestionada por Adif	62
3.3.1. Identificación Geográfica	62
3.3.2. Prestaciones de la Red	63
3.3.3. Sistemas de Seguridad, Control del Tráfico y Comunicaciones	67
3.4. Restricciones de Tráfico	71
3.4.1. Líneas Especializadas	71
3.4.2. Normativa Medioambiental	71
3.4.3. Transporte de Mercancías Peligrosas	71
3.5. Disponibilidad de la Infraestructura	72
3.6. Estaciones de Viajeros	72
3.6.1. Grandes Estaciones	72
3.6.2. Estaciones de Cercanías	73
3.6.3. Otras Estaciones	74
3.6.4. Plan de Accesibilidad de Estaciones de Adif	74

3.7. Instalaciones Técnicas y Logísticas de Mercancías	75
3.7.1. Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías	77
3.8. Otras Instalaciones	78
3.8.1. Vías de Formación de Trenes	78
3.8.2. Vías de Apartado	78
3.8.3. Instalaciones de Mantenimiento de Material Rodante	78
3.8.4. Instalaciones de Suministro de Combustible	78
3.8.5. Instalaciones Auxiliares	78
3.8.6. Instalaciones para Cambio de Ancho de vía	78
3.9. Desarrollo de la Infraestructura	80
3.9.1. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005–2020 (PEIT)	80
3.9.2. Contrato Programa Administración General del Estado Adif (2007–2010)	80
3.9.3. Encomiendas de Construcción y Modificaciones en la Red	81
4. Adjudicación de Capacidades	86
4.1. Introducción	87
4.2. Descripción del Proceso de Solicitud de Capacidad	87
4.2.1. Candidatos para Solicitar Capacidad	87
4.2.2. Documentación para la Solicitud de Capacidad	87
4.2.3. Tipos de Solicitudes de Surcos	88
4.2.4. El Horario de Servicio	90
4.2.5. Procedimiento de Solicitud y Adjudicación de Surcos Regulares y Ocasionales	92
4.3. Calendario de Solicitud de Capacidad (Surcos)	93
4.3.1. Calendario de Reserva de Surcos	93
4.4. Adjudicación de Capacidad	97
4.4.1. Uso Diferenciado de la Infraestructura	97
4.4.2. Proceso de Adjudicación de Capacidad	98
4.4.3. Proceso de Coordinación	103
4.4.4. Proceso de Alegaciones	103
4.4.5. Infraestructura Congestionada	103
4.4.6. Acuerdos Marco entre Adif y los Candidatos	103
4.5. Mantenimiento y Obras en la Red Gestionada por Adif	104
4.6. Control del uso de los Surcos	107
4.7. Transportes Excepcionales y Mercancías Peligrosas	107
4.7.1. Transportes Excepcionales	107
4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas	107

4.8. Perturbaciones y Control en el Tráfico	108
4.8.1. Criterios para el Control del Tráfico	108
4.8.2. Normas Aplicables para el Control del Tráfico	108
5. Servicios de Adif	110
5.1. Introducción a la Prestación de Servicios de Adif	111
5.2. Servicios de Acceso a las Líneas Ferroviarias de la Red Gestionada por Adif	111
5.3. Servicios de Acceso de vía a las Instalaciones y Suministro de Servicios	112
5.3.1. Acceso a Instalaciones de Electrificación para la Tracción	112
5.3.2. Acceso a Instalaciones de Suministro de Combustible	112
5.3.3. Acceso a Estaciones de Viajeros y otras Instalaciones	112
5.4. Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares	113
5.4.1. Servicios Adicionales	113
5.4.2. Servicios Complementarios	114
5.4.3. Servicios Auxiliares	116
5.4.4. Definición y Descripción de los Servicios	117
6. Régimen Económico y Tributario	128
6.1. Principios de Tarificación	129
6.2. Tasas Ferroviarias y Cánones	129
6.2.1. Tasas	129
6.2.2. Cánones	130
6.2.3. Modificación de las Tasas Ferroviarias y Cánones	139
6.2.4. Forma de pago de las Tasas Ferroviarias y Cánones	139
6.2.5. Sistema de Incentivos (Performance Scheme)	140
6.2.6. Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones	140
6.3. Tarifas Provisionales 2010 por la Prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares	145
6.3.1. Introducción	145
6.3.2. Régimen Jurídico y Determinación de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares	145
6.3.3. Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares	145
6.3.4. Tablas de Tarifas de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares 2010	147
6.3.5. Aprobación y Vigencia de las Tarifas por la prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares	151
6.3.6. Facturación de Tarifas por prestación de Servicios Adicionales y Complementarios	152

Anexos	154
Anexo A: Horario de Servicio 2010 / 2011	156
Anexo B: Catálogos de Surcos Internacionales	158
Anexo C: Modelos de Solicitud de Capacidad	159
Modelo de Solicitud de Capacidad Nacional	159
Modelo de Solicitud de Capacidad Internacional	159
Anexo D: Características de la infraestructura y Condiciones de Circulación entre Barcelona y la Sección Internacional para Trenes de Mercancías en Ancho UIC. Año 2010.	160
Anexo E: Empresas Ferroviarias con Certificado de Seguridad	168
Anexo F: Organigrama del Ministerio de Fomento	177
Anexo G: Documentación de Referencia	178
Derecho Internacional	178
Normativa Europea	179
Normativa Estatal	183
Normativa Básica de Circulación de Aplicación en Adif	188
Anexo H: Glosario: Acrónimos y Definiciones	191
Acrónimos	191
Definiciones	193
Anexo I: Mapas de la Red Gestionada por Adif	201





1. Información General

1.1. Introducción

Antecedentes

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

Se ha actualizado para el periodo 2010/2011 incluyendo el Horario de Servicio, cumpliendo con lo establecido en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. Dicha normativa transpone la Directiva 2001/14/CE, de conformidad con la cual se debe proporcionar toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso, con el fin de garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria de todos los Candidatos a solicitar Capacidad para prestar servicios de transporte ferroviario. Asimismo, se ha adaptado el documento a la nueva estructura común de Rail Net Europe, aprobada en 2009.

Actualización de la Declaración sobre la Red

Principales Agentes del Sector Ferroviario

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

Inclusión de Nuevos Activos en la Red Gestionada por Adif

Se incorpora información detallada sobre la variación en los activos (altas, bajas y modificaciones) de la Red gestionada por **Adif**, debido a las actuaciones en Alta Velocidad, la modernización de la Red existente y la puesta en servicio de nuevos tramos.

Liberalización del Transporte Internacional de Viajeros

Desde el 1 de enero de 2010 todas las EEFF europeas tienen libre acceso a la REFIG para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros, según lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario "Servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros. Acuerdos marco", modificada por la disposición final primera,

apartado 2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

Actualización de la Prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares

Se incluye el contenido de la ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, (ley Ómnibus), que modifica la LSF en relación con la prestación de Servicios ferroviarios Adicionales, Complementarios y Auxiliares, y a la determinación de las tarifas correspondientes a los Servicios Adicionales y Complementarios.

Actualización del Régimen Económico y Tributario del uso de la Infraestructura

■ Tasas y Cánones

Se han incluido los importes correspondientes actualizados, de las tasas y cánones ferroviarios. En ambos casos se han aplicado las directrices de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, (BOE de 24 de diciembre de 2009), que establece un incremento del 1% para dichas actualizaciones.

■ Tarifas Provisionales, Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares 2010

Se incorpora el contenido del documento "Tarifas Provisionales por

la Prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares", con vigencia de 1 de enero de 2010 a 31 de diciembre de 2010, aprobado en Consejo de Administración de Adif el 21 de diciembre de 2009 y publicado mediante Resolución de 22 de diciembre de 2009 de la Secretaría General de Infraestructuras (BOE núm. 311, de 26 de diciembre de 2009).

Horario de servicio 2010/2011

Se ha actualizado el Calendario de Adjudicación de Capacidad del Horario de Servicio 2010/2011, conforme a las directrices de Rail Net Europe, RNE, para la realización de solicitudes por parte de los Candidatos.

El Horario de Servicio 2010 permanecerá vigente hasta el 11 de diciembre de 2010 y el Horario de Servicio 2011 tendrá vigencia hasta el 10 de diciembre de 2011 (segundo sábado de diciembre, conforme se determina en el Art. 7.2 de la Orden FOM/897/2005). Ambos incluyen las fechas determinadas para la realización de los correspondientes Ajustes Concertados y los Ajustes Mensuales. Asimismo, se incluye el Catálogo actualizado de Surcos Internacionales.

Normativa Ferroviaria Actualizada

Se ha actualizado el Anexo G, "Documentación de Referencia", con la información jurídica en vigor más relevante sobre el Sector Ferroviario a fecha 31 de diciembre de 2009, tanto en el ámbito nacional como europeo, conteniendo

do adicionalmente las referencias sobre la principal normativa técnica vigente.

Mapas

Se ha renovado y ampliado la información de los Mapas de la Red gestionada por **Adif**, presentando un nuevo diseño gráfico compatible con su reproducción vía web.

Otros datos de Interés

Se ha ajustado la estructura y contenidos al nuevo esquema común de DR aprobado por RNE en julio de 2009. Asimismo se ha ampliado la información contenida en el Capítulo 3 "Descripción de la Red" y Capítulo 4 "Adjudicación de Capacidades", para facilitar y ampliar el acceso a dicha información.

1.1.1. Estructura del Sector Ferroviario en España

1.1.1.1. El Sector Ferroviario en España

■ PEIT

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



Se promueve el establecimiento de una Red de Altas Prestaciones, la conservación y modernización de la Red Convencional y un aumento de la participación del ferrocarril en el transporte de Mercancías en media y larga distancia. Todo ello manteniendo el nivel de seguridad del transporte ferroviario, con un sistema de mantenimiento integral y preventivo, y con un alto estándar de sostenibilidad medioambiental.

El Plan Sectorial de Ferrocarriles, PSF, es el elemento fundamental del desarrollo de la planificación ferroviaria propuesta por el PEIT. El PSF define los programas de actuación en infraestructuras ferroviarias y el esquema futuro de servicios ferroviarios, la planificación estratégica de las empresas públicas ferroviarias y los convenios internacionales en materia ferroviaria y, en especial, los celebrados con los países vecinos, Portugal y Francia, en relación con los enlaces transfronterizos.

■ Proyectos Internacionales

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

El Consejo de Ministros de Transportes de la UE ha dado luz verde a un nuevo Reglamento que pretende reforzar la competitividad del transporte de mercancías a nivel europeo. Para ello, se han definido nueve corredores prioritarios para

la creación de una Red Ferroviaria Europea de Mercancías, de los que dos discurrirán por territorio español, el Corredor Central-Atlántico y el Corredor Mediterráneo.

Entre los proyectos transfronterizos actuales, destaca la finalización de la construcción del tramo Figueres Perpignan, realizado en cooperación con Francia por el consorcio privado TP Ferro, que permitirá la conexión de la Red de Alta Velocidad de España y Francia, y cuya puesta en servicio se prevé para finales de 2010.

Además, y con el objetivo de facilitar el tráfico de trenes de mercancías a ambos lados de la frontera, se está ejecutando el acondicionamiento por **Adif** del subtramo Girona-Figueres de la línea de la Red Convencional Barcelona-Portbou, con un tercer carril para su explotación también en Ancho Internacional en dirección Francia (1.435 mm).

Las características especiales de dichas infraestructuras quedan recogidas en el Anexo D "Características de la infraestructura y condiciones de circulación entre Barcelona y la Sección Internacional para trenes de mercancías en ancho UIC. Año 2010", donde se realiza la descripción de la línea, incluyendo el esquema de vías, gálibos, rampas y demás instalaciones, para facilitar el acceso a los operadores.

Cuadro del Sector Ferroviario Español



1.1.1.2. Principales Agentes del Sector Ferroviario en España

En el cuadro se describen los principales agentes del Sector Ferroviario español incluyendo sus funciones y competencias, con el objeto de facilitar una visión general. Esta información se incorpora a efectos únicamente informativos, y carece de vinculación legal.

A. Ministerio de Fomento: Organización y Funciones

■ Organización General

Corresponde al Ministerio de Fomento, en el ámbito ferroviario, la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de infraestructuras y de transporte de competencia estatal, y el control, la ordenación y la regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes, así como la planificación y programación de las inversiones relativas a las infraestructuras y los servicios mencionados.

Se estructura en los siguientes órganos:

- SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS, de la que depende la Secretaría General de Infraestructuras.
- SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, de la que depende la Secretaría General de Transportes.
- SECRETARÍA GENERAL DE RELACIONES INSTITUCIONALES Y COORDINACIÓN.
- SUBSECRETARÍA DE FOMENTO.

■ Funciones relacionadas con el Ferrocarril

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

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

- La definición y supervisión del régimen tarifario y su aprobación.
- El establecimiento o, en su caso, la modificación de la cuantía de los cánones ferroviarios, de conformidad con los elementos o parámetros fijados en la LSF.
- La investigación de accidentes ferroviarios de conformidad con la normativa vigente.
- La aplicación del régimen sancionador.
- Otras competencias que le vengán atribuidas de acuerdo a la normativa vigente.
- La formulación de la planificación y programación en materia de infraestructuras y transportes, con carácter previo a su elevación al Consejo de Ministros, así como su revisión y seguimiento, y la promoción de medidas para favorecer la intermodalidad y la movilidad sostenible, sin perjuicio de las atribuciones de la Secretaría de Estado de Transportes.
- La programación de inversiones en infraestructuras.
- La ejecución, directamente o a través de los organismos y entidades dependientes de la Secretaría de Estado, de las infraestructuras ferroviarias.

■ Órganos

a. Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras

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

Entre otras, le corresponden las siguientes funciones, sin perjuicio de las atribuciones que pertenecen a otros órganos del Ministerio:

- La formulación, revisión y seguimiento de la planificación estratégica en materia de infraestructuras y transporte, de acuerdo con su contribución a la sostenibilidad del sistema de transporte, su rentabilidad y su impacto social y territorial.
- La coordinación y participación en los instrumentos de cooperación internacional que sean precisos para la planificación y desarrollo de las redes transeuropeas de transporte y las conexiones transfronterizas.
- La coordinación de la actividad de los órganos y entidades de la Secretaría de Estado, así como la supervisión y seguimiento de los programas de actuación plurianual.
- La determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en el ámbito de sus competencias, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.
- De la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras

dependen la Secretaría General de Infraestructuras y la Dirección General de Planificación.

- a.1. Secretaría General de Infraestructuras

Depende de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras y le corresponden las siguientes funciones, entre otras:

- La dirección y coordinación del ejercicio de las competencias de las Direcciones Generales dependientes de la misma y la propuesta y formulación de sus objetivos y planes de actuación.
- El control de la ejecución de los proyectos de inversión de las Direcciones Generales dependientes de la misma.
- La dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de la actividad de los organismos

públicos adscritos a la Secretaría General, así como la supervisión de los programas de actuación plurianual y de la gestión.

- El impulso de los procedimientos de contratación y gestión.

De la Secretaría General depende, entre otros órganos, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Están adscritas a la Secretaría General de Infraestructuras las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (**Adif**) y Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), correspondiendo a dicho órgano la dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de la actividad de dichas entidades. Por último, la Secretaría General de Infraestructuras ejerce la tutela de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITSA).



a.1.1. Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias

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

- La elaboración, seguimiento, supervisión y control de la planificación de infraestructuras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General y de los correspondientes planes ferroviarios.
- La elaboración, seguimiento, supervisión y control de estudios informativos, anteproyectos y proyectos ferroviarios, y la elaboración de proyectos de delimitación y utilización de espacios ferroviarios.
- La gestión y control de la ejecución de las obras de infraestructuras ferroviarias de su competencia, así como la gestión y supervisión de su calidad, el seguimiento técnico y el control económico de las obras y sus incidencias.
- Las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras ferroviarias.
- La elaboración de los proyectos de disposiciones de carácter general relativos a las infraestructuras ferroviarias y a las condiciones de circulación, así como la coordinación con otros órganos administrativos y entidades públicas en esta materia.

- El ejercicio de las competencias que se atribuyen al Ministerio de Fomento en la Ley del Sector Ferroviario en relación con las infraestructuras ferroviarias, en materia de seguridad y apertura de líneas, tramos y terminales al tránsito público.

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

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

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

- El control y la inspección de las actividades ferroviarias en el ámbito de sus competencias.

- La supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad, de conformidad con la normativa vigente.

a.1.2. Dirección General de Planificación

Le corresponde, entre otras, el ejercicio de las siguientes funciones:

- La elaboración y revisión de la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte.
- La planificación estratégica en materia de intermodalidad.
- La formulación de la planificación y programación sectorial, de acuerdo con las previsiones de centros directivos del Departamento.
- La participación en la planificación de las redes transeuropeas de transporte y su seguimiento.
- La programación de inversiones en infraestructuras en el ámbito de la planificación estratégica y sectorial.
- El seguimiento de los planes y programas de infraestructuras de transporte del Departamento.
- La coordinación de las actuaciones para la mejora de la integración de los aspectos medioambientales en la planificación de las infraestructuras de transporte y la realización de estudios medioambientales de carácter estratégico.
- La coordinación y seguimiento de los informes previos a los

instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afecten a las infraestructuras.

- La participación y la coordinación de los centros directivos de la Secretaría de Estado, en los grupos de Alto Nivel o los instrumentos adecuados, en materia de conexiones transfronterizas, sin perjuicio de las atribuciones que corresponden a otros centros directivos del Departamento.

b. Secretaría de Estado de Transportes

La Secretaría de Estado de Transportes es el órgano responsable de la definición, propuesta y ejecución de las políticas del Ministerio referentes a la ordenación general de los transportes terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal, así como de las relativas a la realización de infraestructuras de transportes portuario y aeroportuario a través de los órganos y entidades públicas empresariales de ella dependientes; así como formular propuestas en relación con los procesos de planificación realizados por la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, de acuerdo con los criterios dirigidos a la mejora de la eficacia, eficiencia y calidad de los servicios del transporte terrestre.

Entre otras, le corresponden las siguientes funciones:

- La ordenación general de los transportes terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal.
- La definición de los objetivos en materia de ordenación de los

transportes terrestres y formulación de propuestas para la planificación de las infraestructuras.

- La determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en los distintos modos de servicios de transporte, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.
- La supervisión de los programas plurianuales y de la gestión de los organismos públicos adscritos a la Secretaría de Estado.
- La programación, dirección y coordinación de estudios sectoriales.
- El impulso de las políticas dirigidas a la lucha contra el cambio climático, el ahorro energético y la mejora de la eficiencia de los servicios del transporte.
- La cooperación con las Administraciones Territoriales para el impulso de los Planes metropolitanos de movilidad sostenible.
- La ordenación de la intermodalidad en los distintos modos de transporte y la formulación de propuestas.
- El seguimiento y aplicación de la política de transportes de la Unión Europea, sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros órganos del Departamento.
- La gestión de las ayudas destinadas a promover la movilidad sostenible.

De la Secretaría de Estado de Transportes depende, entre otros órganos, la Secretaría General de Transportes. Depende directamente de la Secretaría de Estado la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte, a la que corresponde el estudio y desarrollo de programas de movilidad sostenible en los servicios de los distintos modos de transporte, así como el seguimiento, información permanente y control sobre la aplicación de la política de transportes de la UE, en coordinación con los centros directivos competentes. Asimismo, le corresponde el fomento de los sistemas inteligentes de transporte y de las nuevas tecnologías aplicables a los distintos modos de transporte. Dependen de la Secretaría de Estado de Transportes, a través de la referida División, la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas y la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas.

• b.1. Secretaría General de Transportes

Corresponde a la Secretaría General de Transportes la ordenación general del transporte terrestre de competencia estatal y, en particular, las siguientes funciones:

- La dirección y coordinación del ejercicio de las competencias de las Direcciones Generales dependientes de la misma y la formulación de sus planes de actuación.
- La supervisión de los programas de actuación plurianual y de la

gestión de los organismos públicos adscritos a la misma.

- El control de la ejecución de los programas de inversión de las Direcciones Generales y organismos públicos dependientes de la misma.
- La elevación de propuestas en relación a la fijación de criterios en los procesos de planificación.
- La elevación de propuestas en relación a los planes metropolitanos de movilidad sostenible.
- El seguimiento de las inversiones en las infraestructuras de transporte.
- La propuesta de medidas para la ordenación e impulso de la intermodalidad en los servicios del transporte.
- La cooperación, en coordinación con la Secretaría General de Relaciones Institucionales, con las administraciones territoriales para la eficiente integración operativa de servicios en las plataformas logísticas intermodales de tráfico terrestre.
- La coordinación de la participación de los centros directivos pertenecientes a la misma en el desarrollo y aplicación de la normativa comunitaria en materia de transportes terrestre y marítimo.
- La ejecución de estudios sectoriales.
- La propuesta de los servicios mínimos de carácter obligatorio para

asegurar la prestación de los servicios esenciales de transporte terrestre y marítimo y en el ámbito portuario, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.

- De la Secretaría General de Transportes, depende, entre otros órganos directivos, la Dirección General de Transporte Terrestre. Están adscritos a dicha Secretaría General los entes públicos Puertos del Estado y Autoridades Portuarias y la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, entre otros.

b.1.1. Dirección General de Transporte Terrestre

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

- La ordenación general y regulación del sistema de transporte terrestre, que incluye la elaboración de los proyectos normativos mediante los que se establezcan las reglas básicas del mercado ferroviario y de transportes por carretera, así como el resto de las normas que resulten necesarias para el correcto desenvolvimiento de dichos mercados.
- La elaboración de reglas de coordinación relativas al ejercicio de las competencias delegadas por el Estado en las comunidades autónomas en materia de servicios de transporte ferroviario y por carretera, sin perjuicio de las

funciones que puedan corresponder a la Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación.

- La relación ordinaria con los órganos colegiados integrados en el Ministerio de Fomento y con todas aquellas entidades que representen al sector empresarial en materia de servicios de transporte ferroviario y por carretera.
- La propuesta de otorgamiento de las licencias, autorizaciones y otros títulos habilitantes para ejercer las actividades que sean precisas para la prestación de los servicios de transporte ferroviario o para ejercer la actividad de transporte por carretera que resulten exigibles conforme a la legislación interna o de la Unión Europea, o los convenios internacionales suscritos por España.
- La propuesta de otorgamiento de las autorizaciones para la

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

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



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

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

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

- El control y seguimiento de la ejecución presupuestaria y del contrato-programa con RENFE Operadora.

- La gestión y tramitación presupuestaria y de los gastos, todas aquellas funciones que la Ley del Sector Ferroviario atribuye al Ministerio de Fomento en relación con los servicios de transporte ferroviario cuyo ejercicio no se encuentre expresamente atribuido a otro órgano del Departamento.

- La regulación, ordenación e inspección del transporte ferroviario.

c. Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación

Le corresponde la coordinación entre las políticas sectoriales del Departamento, el impulso de las relaciones institucionales y de colaboración con instituciones, organismos y entidades internacionales y con las Administraciones públicas territoriales en las materias de responsabilidad del Ministerio de Fomento y, en particular, las siguientes funciones:

- El impulso y coordinación de fórmulas de colaboración y de cooperación con otras administraciones públicas con competencias en infraestructuras y transporte. Y el seguimiento de los planes, convenios y demás acuerdos de colaboración y cooperación.

- La planificación y coordinación de la participación en organismos internacionales y de la política de relaciones internacionales del Departamento, en colaboración y a través de los órganos de acción exterior del Estado, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Ministerio.

- El impulso de medidas y la difusión de las recomendaciones de seguridad en los diferentes medios de transporte.

- c.1. Dirección General de Relaciones Institucionales

Le corresponde el ejercicio de las funciones de apoyo a la Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación en la dirección y coordinación de las relaciones institucionales y, en particular:

- La coordinación y el seguimiento de los planes e instrumentos de colaboración y cooperación con otros departamentos y organismos estatales, así como con las administraciones territoriales en el ámbito de las infraestructuras y el transporte.
- El impulso de la suscripción de acuerdos y convenios entre el Ministerio de Fomento y las comunidades autónomas al objeto de concertar actuaciones y programas en materia de infraestructuras del transporte, sin perjuicio de la competencia de otros órganos directivos.
- El impulso y coordinación de las actuaciones en materia de transferencias de funciones y servicios a las comunidades autónomas, sin perjuicio de las competencias de los órganos superiores y demás órganos directivos del Departamento.
- El desarrollo de los mecanismos previstos en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, PEIT, para estimular la participación de las administraciones, organismos, corporaciones, entidades y sectores sociales vinculados al transporte,

en colaboración con los restantes órganos superiores y directivos del Departamento.

- El desarrollo de la coordinación de la política de relaciones internacionales del Departamento, y en particular, la coordinación de la representación en las instituciones y foros nacionales e internacionales que traten sobre materias que afectan directamente a las competencias del Ministerio, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a los demás órganos superiores y directivos del Departamento.
- El seguimiento, estudio y elaboración de propuestas de mejora de los planes y demás instrumentos de seguridad en los diferentes modos de transporte.
- La difusión de las medidas de seguridad adoptadas en los diferentes modos de transporte.
- Las actuaciones que corresponden al Ministerio de Fomento para la financiación de trabajos de conservación o enriquecimiento del patrimonio histórico español o de fomento de la creatividad artística como consecuencia de las obras públicas financiadas por el Departamento o por sus organismos, de acuerdo con la normativa del Patrimonio Histórico Español.
- El seguimiento, en colaboración con los centros directivos del Departamento competentes por razón de la materia, de los asuntos relacionados con las instituciones internacionales.

d. Subsecretaría de Fomento

Directamente dependientes del Subsecretario existen los siguientes órganos directivos, la Secretaría General Técnica, la Dirección General de Programación Económica y Presupuestos y la Dirección General de Servicios. Quedan adscritas al Ministerio de Fomento, a través de la Subsecretaría, el Comité de Regulación Ferroviaria, CRF, y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, entre otros.

• d.1. Secretaría General Técnica

Ejerce, entre otras, las siguientes funciones:

- El informe de las disposiciones generales que emanen del Departamento, y la elaboración de las que le sean encomendadas, así como la coordinación de las actividades normativas y la redacción, en colaboración con los demás

órganos directivos del Departamento, del programa normativo del Ministerio de Fomento.

- La preparación de normativa y estudios técnicos y de informes de carácter tecnológico en relación con las infraestructuras y el transporte.

- La tramitación y propuesta de resolución de los recursos administrativos, de las reclamaciones previas a la vía judicial civil y de los expedientes de revisión de los actos administrativos, de declaración de nulidad de las disposiciones administrativas y de declaración de lesividad cuando se refieran a actos del Departamento, así como las relaciones con los órganos jurisdiccionales.

- El seguimiento de las cuestiones prejudiciales y los procedimientos contenciosos con la Unión Europea, el seguimiento y coordinación de



la transposición de Directivas, el ejercicio, en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores, del resto de las competencias en relación con la Unión Europea en las materias propias del Departamento y la representación de éste en las comisiones y órganos de carácter interministerial que no estén expresamente asignadas a otros órganos directivos. Asimismo, le corresponde la tramitación de los proyectos de convenios y acuerdos internacionales.

- El seguimiento de los actos y disposiciones de las comunidades autónomas, y el informe de los convenios de colaboración que suscriba el Ministerio de Fomento con las mismas y la coordinación administrativa de las actuaciones en materia de transferencia de las funciones y servicios a las comunidades autónomas, en colaboración con los órganos superiores y los demás directivos del Departamento.
- La información y asistencia al ciudadano, la tramitación de las quejas que pudieran derivarse del funcionamiento de los servicios de la competencia del Ministerio, la tramitación y propuesta de resolución de los escritos formulados al amparo del derecho de petición.

■ Organigrama Ministerio Fomento

Ver Anexo F.

B. Órganos Colegiados

■ Comité de Regulación Ferroviaria, CRF

El Comité de Regulación Ferroviaria, CRF, fue creado por el Art.82 de la Ley del Sector Ferroviario, LSF, como órgano regulador del sector ferroviario, tiene carácter colegiado y está adscrito al Subsecretario de Fomento. Es competente para resolver los conflictos entre el administrador de infraestructuras ferroviarias, las EEFF y los demás Candidatos, en los siguientes asuntos:

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

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

- Resolución de conflictos entre EEFF sobre actuaciones que persigan un trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a los servicios.
- Interpretación de las cláusulas de las licencias y de las autorizaciones

para la prestación de los servicios de interés público, informando además en los procesos de licitación.

- Información y asesoramiento al Ministro de Fomento y a las autoridades regionales sobre materias 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. El incumplimiento de las resoluciones será sancionado conforme a la LSF.

COMITÉ DE REGULACIÓN FERROVIARIA

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

■ 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 Subsecretaría de Fomento y regulada por el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, REFIG. Realiza sus actividades de forma transparente y no discriminatoria, independientemente de la

Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, de la Dirección General de Transporte Terrestre, de **Adif** y de cualquier empresa ferroviaria, organismo notificado o de certificación, y del Comité de Regulación Ferroviaria.

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

- La investigación técnica de los accidentes ferroviarios graves que se produzcan sobre la REFIG, así como la investigación de los demás accidentes e incidentes ferroviarios, cuando así lo considere.
- El establecimiento del alcance y los procedimientos que habrán de seguirse en la realización de cada investigación de accidente ferroviario. La investigación de los accidentes ferroviarios tendrá como finalidad determinar sus causas y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos en el futuro, y formular las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario. Dicha investigación no se ocupará, en ningún caso, de la determinación de la culpa o responsabilidad y será independiente de cualquier investigación judicial.

Con independencia de la investigación llevada a cabo por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, **Adif** investigará todos los accidentes ferroviarios que se produzcan en la 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.

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

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

Es un órgano colegiado interministerial adscrito a la Secretaría de Estado de Transportes a través de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte, cuyo fin es coordinar las competencias de los Departamentos ministeriales en todo lo referente al transporte de mercancías peligrosas y a la aplicación de las disposiciones vigentes

reguladoras del mismo, siendo preceptivo recabar su informe por los distintos Ministerios en relación con cualquier disposición que proyecten dictar sobre esta materia, así como servir de órgano de enlace en las relaciones con los Organismos internacionales en materia de transporte de mercancías peligrosas, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación y de acuerdo con éste.

■ Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Percederas (CTMP)

Es un órgano colegiado interministerial adscrito a la Secretaría de Estado de Transportes a través de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte, cuyo fin es coordinar las competencias de los Departamentos ministeriales en todo lo referente al transporte de mercancías percederas y a



la aplicación de las disposiciones vigentes reguladoras del mismo, siendo preceptivo recabar su informe por los distintos Ministerios en relación con cualquier disposición que proyecten dictar sobre esta materia, así como servir de órgano de enlace en las relaciones con los Organismos internacionales en materia de transporte de mercancías percederas, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación y de acuerdo con éste.

■ Consejo Nacional de Transportes Terrestres (CNTT)

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

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

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

Tiene como cometidos principales:

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

C. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif

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

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

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

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

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

La sede central se encuentra ubicada en:

.....

Adif

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

.....

■ Competencias de **Adif**

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

- La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la REFIG, cuando así se establezca en la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga dicho Ministerio.
- La construcción de infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de 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 y otros candidatos que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.

- La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de EF y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la LSF.
- La elaboración de las órdenes, circulares y consignas necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red gestionada por **Adif**.
- La prestación de Servicios Adicionales y, en su caso, Complementarios y Auxiliares, al servicio del transporte ferroviario.
- La propuesta al Ministerio de Fomento de las Tarifas por la prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios y el cobro de las mismas.
- La gestión, liquidación y recaudación de las Tasas ferroviarias, de conformidad con lo establecido en la LSF, y el cobro de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.
- La cooperación con los organismos que en otros Estados de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar Capacidad de Infraestructura que abarque más de una red nacional.
- La celebración, con las EEFF, de acuerdos marco.
- El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de

los accidentes ferroviarios que le correspondan, y la elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.

- La elaboración de un Plan de Contingencias que recoja las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico, o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.
- La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial a causa de su actividad.
- Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

■ Misión, Visión y Valores de **Adif**

El Plan Estratégico de **Adif** establece la Misión, Visión y Valores de la empresa y concreta sus objetivos estratégicos. Éstos son los siguientes:

Misión

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

Visión

Situar a **Adif** como organización de referencia en la innovación e integración de los sistemas de gestión, basados en la gestión excelente

y el compromiso social, entre los gestores de infraestructuras europeos.

Valores

- La exigencia en la gestión.
- El compromiso en la actuación.
- La transparencia y responsabilidad social.

Asimismo, los objetivos estratégicos de **Adif** se concretan en el cumplimiento de los compromisos marcados como esenciales para la entidad:

■ Compromiso con el Ciudadano

El Plan de accesibilidad universal para los servicios ferroviarios en 2014, promovido por los Ministerios de Fomento y Sanidad y Política Social, prevé garantizar la accesibilidad universal en este modo de transporte. **Adif** y RENFE

Operadora, prestan asistencia a los viajeros ferroviarios con dificultades de deambulación mediante el servicio Atendo en las grandes estaciones, y en otras estaciones de forma concertada con cita previa. Para más información consultar con la Oficina Central Atendo 91 774 40 40 y en www.adif.es y www.renfe.es.

La política de **Adif** de fomentar una relación de transparencia y diálogo con sus Grupos de Interés se recoge como compromiso en el Plan Director de Responsabilidad Social Corporativa. Con este fin se ha implantado el Plan Empresa Ciudadana, PEC, herramienta fundamental para el desarrollo de la RSC de la entidad, conforme a la norma AA1000 SES.



■ Compromiso con el Medio Ambiente, la Calidad y la Gestión Excelente

La necesidad de respetar y conservar el Medio Natural forma parte esencial de la estrategia de **Adif** y representa un esfuerzo técnico y económico para avanzar en las operaciones de transporte ferroviario, integrando Calidad Medioambiental y Calidad del Servicio basado en la gestión excelente.

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

- El “Plan **Adif** verde” que tiene como objetivo reforzar los criterios de sostenibilidad ambiental de la infraestructura, la ecoeficiencia a través del diseño, construcción, mantenimiento y modernización de activos en infraestructura, mejorando el ambiente acústico, reduciendo residuos y sensibilizando a clientes, proveedores y agentes sociales.
- El “Plan de Eficiencia Energética”, que establece medidas de ahorro energético y reducción de emisiones de CO₂, desarrolla programas de generación de energía de origen solar y diseño de estaciones sostenibles, entre otras actuaciones.

■ Compromiso con I+D+i

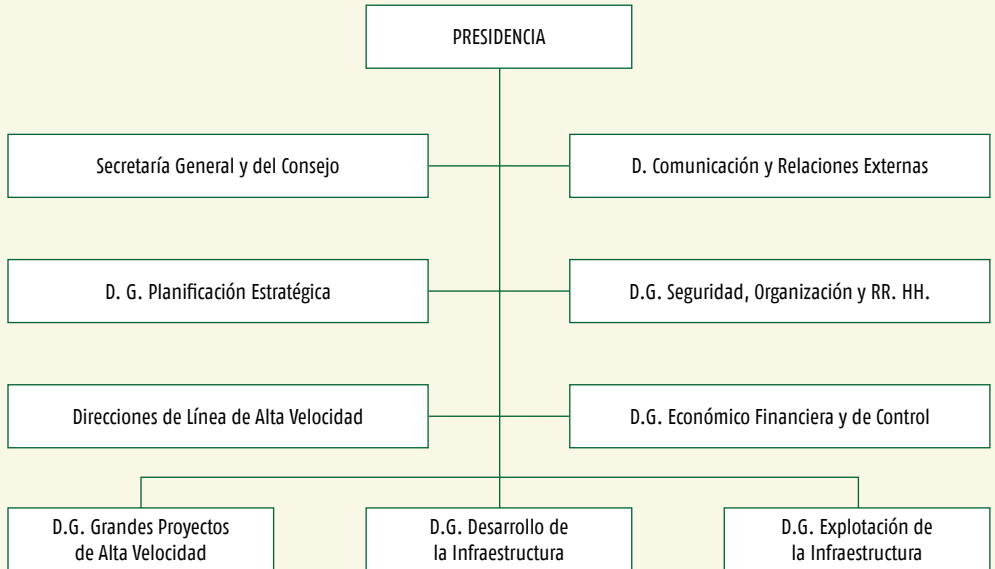
En el marco de esta mejora continua del desempeño de **Adif** y en línea con el objetivo de desarrollar la tecnología ferroviaria nacional, el Plan de I+D+i define las actuaciones dirigidas al impulso en la gestión, la definición de procesos, la identificación de líneas de investigación, la protección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

Este sistema de gestión se implanta sobre la norma UNE EN 166002 y entre sus desarrollos tecnológicos principales, destacan los siguientes:

- **ERTMS. Adif** se sitúa como líder en Europa en interoperabilidad con el mayor número de km de líneas con ERTMS en servicio, integrando con éxito tecnologías diversas.
- Plataforma de gestión y control Da Vinci. Plataforma integradora de gestión del tráfico ferroviario de carácter avanzado, que se ha exportado a varios países.
- Proyecto Eolo. Sistema avanzado de medición y protección del viento para aumentar la seguridad en los sistemas ferroviarios con ERTMS.
- Tren laboratorio Séneca. Tren Auscultador de la Infraestructura, que proporciona la información precisa para mantener e incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de dicha infraestructura.

Organigrama y Personal de Adif

NÚMERO DE EMPLEADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2009: 14.020



D. Empresas Ferroviarias

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

A fecha 31 de diciembre de 2009, el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de Mercancías, conforme a la normativa vigente, las siguientes Licencias de EF, por orden de concesión:

- RENFE OPERADORA.
- COMSA RAIL TRANSPORT, S.A. del grupo COMSA EMTE.
- CONTINENTAL RAIL, S.A. del grupo ACS.
- ACCIONA RAIL SERVICES, S.A. del grupo Acciona.
- ACTIVA RAIL, S.A. del grupo TRANSFESA.
- TRACCIÓN RAIL, S.A. del grupo AZVI.
- EUSKO TRENBIDEAK, S.A. Ferrocarriles Vascos.
- ARCELORMITTAL SIDERAIL, S.A. del grupo ArcelorMittal.

- LOGITREN FERROVIARIA, S.A. del grupo Torrecámara, Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV), y Vías y Construcciones.
- FESUR, Ferrocarriles del Suroeste S.A. del grupo Gallardo y Gea 21.
- FGC Mobilitat S.A., Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña.

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

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

E. Candidatos Habilitados

A fecha 31 de diciembre de 2009, el Ministerio de Fomento ha otorgado los siguientes Títulos habilitantes para solicitar Adjudicación de Capacidad de infraestructura a los siguientes Candidatos distintos de EEFF:

- TRANSFESA (Transportes Ferroviarios Especiales S.A.), grupo DB.
- LTF, S.A. (Logística y Transporte Ferroviario, S.A.) del grupo Dragados.
- SICSA RAIL TRANSPORT, S.A. antes CONTAINER TRAIN, S.A., del grupo Dragados.
- CONTE RAIL, S.A., participada por RENFE Operadora, Dragados y Puertos del Estado.
- PECOVASA, del grupo SUARDIAZ, Comsa Rail Transport S.A. y ATG.

F. Empresas Ferroviarias con Certificado de Seguridad

A fecha 31 de diciembre de 2009, se ha otorgado Certificado de Seguridad a las siguientes EEFF en las líneas o tramos relacionados en el Anexo E:

- RENFE OPERADORA.
- CONTINENTAL RAIL, S.A.
- ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.
- COMSA RAIL TRANSPORT, S.A.
- TRACCIÓN RAIL, S.A.
- EWSI, LTD.

1.2. Objetivos de la Declaración sobre la Red

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

En ella se exponen las características de la infraestructura puesta a disposición de los distintos candidatos para la adjudicación de Capacidad y se informa sobre la Capacidad de cada tramo de la Red y sobre las condiciones de acceso a la misma. Asimismo, se detallan las normas generales, plazos,



procedimientos y criterios que rigen en relación con la Adjudicación de Capacidad y principios de tarificación que se deben aplicar por la utilización de las infraestructuras ferroviarias y por la prestación de los diferentes servicios a las EEFF (Ley del Sector Ferroviario, LSF).

La LSF transpone al Derecho nacional la Directiva 2001/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001. 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.

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

Los Ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento, en aplicación

de lo previsto en el Art. 22.2 de la LSF, pueden encomendar a **Adif** la administración de infraestructuras ferroviarias que sean de Titularidad 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, AGE, y **Adif**, regulando las inversiones en la Red de titularidad del Estado encomendada a **Adif**. Éste garantiza la coherencia y continuidad de la gestión de dicha Red, contempla los resultados de la misma y compromete el correspondiente apoyo financiero. En él se atribuye, de acuerdo con el Art. 24.2 de la LSF, a **Adif**, respecto de los bienes de dominio público de titularidad estatal o de aquellos cuya gestión le haya sido atribuida por el Estado, el ejercicio de las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General 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.

El 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 en el que esté en vigor 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 los diferentes ejercicios del Contrato Programa se establecen, mediante Encomienda, los objetivos y fines que se deben alcanzar, determinando niveles de inversión y proponiendo las cuantías de las aportaciones económicas.

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 mediante Resolución de 8 de junio de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación.



1.2.2. Grandes Cifras de Adif

*Cifras actualizadas a 31 de diciembre de 2009

Cifras de Adif

Activos	29.515	Mill €
Recursos Propios	14.988	Mill €
Empleados	14.020	

Infraestructura y Circulación

Red Gestionada por Adif	13.354	Km
• Red de Alta Velocidad (Ancho Internacional) 1.435 mm	1.584	Km
• Red Convencional (Ancho Ibérico) 1.668 mm	11.730	Km
• Red Mixta (Ancho Ibérico – Ancho Internacional)	22	Km
• Red de Vía Estrecha (Ancho Métrico) 1.000 mm	18	Km
Corredor Alta Velocidad más largo del Mundo (Barcelona-Málaga)	1.121	Km
Líneas Equipadas con ERTMS	975	Km
Red de fibra Óptica	13.575	Km
Nº Circulaciones de Trenes –Año	1.830.473	
Puntualidad	99%	
Estaciones	1.580	
Nº Instalaciones Logísticas Principales	95	
Nº Instalaciones Logísticas Red Básica (24h / 365 días)	38	

Tiempos Comerciales de Viaje entre Principales Ciudades

	Tiempo Actual	Reducción sobre tiempo anterior
Madrid-Segovia	30 minutos	75%
Madrid-Valladolid	56 minutos	70%
Madrid-Huesca	2 horas 05 minutos	55%
Madrid-Sevilla	2 horas 20 minutos	75%
Madrid-Málaga	2 horas 25 minutos	65%
Madrid-Barcelona	2 horas 38 minutos	65%
Madrid - Bilbao	4 horas 52 minutos	20%
Barcelona-Málaga	5 horas 35 minutos	55%

1.3. Marco Legal

El Marco básico legal se fundamenta en los Reglamentos y Directivas de la Unión Europea y su transposición a la legislación nacional, además de su normativa de desarrollo y otras disposiciones. Asimismo incluye la normativa técnica de aplicación. Las referencias a todas estas disposiciones pueden consultarse en el Anexo G de este documento.

1.4. Estatus Jurídico de la DR

1.4.1. Consideraciones Generales

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

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



1.4.2. Información sobre Seguridad en la Circulación

En cuestiones de Seguridad, en relación con la circulación y reglamentación, la información contenida en la presente DR tiene carácter únicamente informativo, siendo de aplicación en cualquier caso lo establecido en el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la REFIG, el Reglamento General de Circulación vigente (RGC) o cualquier otra normativa en vigor asimismo aplicable.

1.4.3. Reclamaciones

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

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

Gestión de Tráfico para EEFF y otros candidatos

Adif

Dirección Ejecutiva de Circulación.
Estación de Chamartín. Edificio 21. 28036 Madrid

Instalaciones para viajeros

Adif

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

Instalaciones Logísticas para Mercancías

Adif

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

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

Adif

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

Solicitudes de Indemnización por Responsabilidad Patrimonial derivadas de los daños causados por el servicio normal o anormal del Servicio Público prestado por **Adif**

Adif

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

Otras solicitudes o reclamaciones derivadas del Ejercicio de Potestades Públicas ejercidas por parte de **Adif**

Adif

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

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

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

1.5. Estructura de la DR

El contenido de esta DR se ajusta a lo establecido en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la 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, RNE, de manera que aquellos clientes que operen en tráficos internacionales reconozcan un esquema común en las Declaraciones sobre la Red de los distintos administradores de infraestructura. Con ello se facilitan los procedimientos de acceso a la infraestructura, especialmente en la programación de dichos tráficos internacionales.

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

Capítulo 1:

Información General

Capítulo 2:

Condiciones de Acceso

Capítulo 3:

Descripción de la Red

Capítulo 4:

Adjudicación de Capacidades

Capítulo 5:

Servicios de **Adif**

Capítulo 6:

Régimen Económico y Tributario

Anexos:

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

1.6. Validez de la DR

1.6.1. Periodo de Validez

La DR se mantendrá vigente durante el plazo previsto por la Orden FOM/897/2005 y podrá ser actualizada por **Adif** cuando así requieran sus contenidos. En cuanto al Calendario de Adjudicación de Capacidad, el Horario de

Servicio 2010 permanecerá vigente hasta el 11 de diciembre de 2010 y el Horario de Servicio 2011 mantendrá su vigencia hasta el 10 de diciembre de 2011.

1.6.2. Proceso de Actualización

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

En todo caso, tales modificaciones no podrán suponer restricciones o limitaciones de la Capacidad adjudicada, salvo que se produzcan circunstancias extraordinarias debidamente acreditadas, o presten su consentimiento los adjudicatarios afectados o bien formen parte de actuaciones de naturaleza eventual necesarias para la explotación. En este último supuesto, será suficiente a efectos de publicidad la comunicación a los adjudicatarios afectados y la disponibilidad para cualquier Candidato, en tanto se incorporan a la publicación ordinaria anual.

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

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

1.7. Publicación y Distribución

Estará disponible una versión de la DR, en formato PDF o similar, en la web de **Adif**, www.adif.es, 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 citada web corporativa. En caso

de discrepancia en cuanto a su contenido, prevalecerá la versión original en lengua castellana.

1.8. Directorio de Adif

Adif pone a disposición de los Candidatos una organización que presta un servicio integral para facilitar el acceso a la infraestructura ferroviaria. A continuación se detalla el Directorio de **Adif** para consulta de las EEFF y otros Candidatos. Para más información sobre la Red OSS de Ventanillas Únicas, (One Stop Shop) de Rail Net Europe, RNE, se puede consultar el Punto 1.9 de esta DR.



Directorio de Adif

RNE Ventanilla única (OSS RNE) Información General de acceso a la Red

Ventanilla única Adif (Adif OSS)	Estación Chamartín.
Dirección de Planificación y Gestión de Capacidades	Calle Agustín de Foxá s/n. Edificio anexo al Puesto de Mando. 28036 Madrid

Dirección Ejecutiva de Circulación

Asignación de Capacidades

Jefatura de Planificación de Capacidad	Estación Chamartín.
Dirección de Planificación y Gestión de Capacidades	Calle Agustín de Foxá s/n. Edificio anexo al Puesto de Mando. 28036 Madrid

Dirección Ejecutiva de Circulación

Información y Atención al cliente para Empresas Ferroviarias y Candidatos

Jefatura de Gabinete de Gestión postventa	Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid
---	---

Dirección Comercial y de Atención al Cliente

Información sobre grandes Estaciones de Viajeros

Dirección de Servicios al Cliente	Avenida Pío XII, 110. Edificio 18. 28036 Madrid
-----------------------------------	--

Dirección Ejecutiva de Estaciones de Viajeros

Información sobre Estaciones de Circulación

Jefatura de Gabinete de Estaciones	Estación Chamartín.
Dirección de Coordinación de Programación y Gestión de Tráfico	Calle Agustín de Foxá s/n. Edificio Comercial (final andén 1 posterior) 28036 Madrid

Dirección Ejecutiva de Circulación

Información sobre Instalaciones de Mercancías (Servicios Logísticos)

Dirección de Desarrollo Logístico y Comercial	Estación Chamartín. Andén 1. Calle Agustín de Foxá s/n. 28036 Madrid
---	---

Dirección Ejecutiva de Servicios Logísticos

Control de Tráfico

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

Dirección Ejecutiva de Circulación

Seguridad en la Circulación

Dirección de Seguridad en la Circulación	Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid
--	---------------------------------

Autorización del Material Rodante

Dirección de Seguridad en la Circulación	Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid
--	---------------------------------

Estudios para Transportes Excepcionales

Dirección de Seguridad en la Circulación	Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid
--	---------------------------------

Información sobre Protección Civil

Gerencia de Protección Civil	Avenida Pío XII, 110. Edificio 4. 28036 Madrid
------------------------------	---

Dirección de Protección Civil y Seguridad

Innovación Tecnológica

Dirección de Innovación Tecnológica	Calle Titán, 4. 28045 Madrid
-------------------------------------	------------------------------

1.9. Cooperación Internacional entre los distintos Administradores de Infraestructuras

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

Su oficina de coordinación se sitúa en Viena y, en representación de sus miembros, tiene como objetivo facilitar el tráfico internacional en el sector ferroviario europeo. RNE está integrada por 35 miembros de pleno derecho, asociados o candidatos. En conjunto, RNE ofrece una red en torno a 244.000 kilómetros de infraestructura ferroviaria. Los

administradores de infraestructuras integrados en RNE atienden en el momento presente a más de 140 EEFF de carácter internacional en Europa.

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



1.9.1. Directorio de Ventanillas Únicas de RNE (OSS)

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

Para la petición de surcos internacionales, el 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 miembros de RNE.

- Gestionar las peticiones de surcos internacionales dentro de RNE, incluyendo las peticiones para el siguiente Horario de Servicio. Asegurar que las peticiones se tramitan debidamente en los periodos que se establecen en el calendario anual del Horario de Servicio.

- Proporcionar la oferta de surcos completa en trayectos internacionales. El proceso de coordinación se realiza fundamentalmente a través de la aplicación informática Pathfinder.

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

La lista completa de OSS de RNE se puede consultar en: www.railneteuropa.com

RAIL NET EUROPE

Annagasse 12/5

A-1010 Wien

Phone: +43 1 907 62 72 00

Fax: +43 1 907 62 72 90






E-mail: mailbox@rne.at

Ventanilla única Europea (OSS)

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

Ordenada por Código de País. Más información en http://www.railneteuropa.com/index.php/OSS_Contacts.html

Ventanilla única Europea (OSS)

Logo	Código País	Compañía	País
	HR	HZ Infrastruktura Biserka Keller biserka.keller@hznet.hr	Croacia
	HU	VPE László Pósalaki oss@vpe.hu	Hungría
	IT	RFI Simona Garbuglia oss@rfi.it	Italia
	LU	ACF Claude Lambert claudelambert@acf.etat.lu	Luxemburgo
	NL	ProRail Henk Sack oss@prorail.nl	Holanda
	NL	Keyrail Esther Romijn oss@keyrail.nl	Holanda
	NO	Jernbaneverket Britt Jorun Øverstad oss@jbn.no	Noruega
	PL	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Jolanta Imieninska oss@plk-sa.pl	Polonia
	PT	REFER Filipe Gomes de Pina fgpina@refer.pt	Portugal
	RO	CFR George Marcu oss@cfr.ro	Rumanía
	SE	Banverket Hans Wolf oss@banverket.se	Suecia
	SI	SŽ Joze Lekse oss@slo-zeleznice.si	Eslovenia
	SI	ažp Zdenko Zemljic zdenko.zemljic@azp.si	Eslovenia
	SK	ŽSR Blanka Ondovcikova oss@zsr.sk	Eslovaquia
	UK	EUROTUNNEL Mostafa El Achhab mostafa.elachhab@eurotunnel.com	Reino Unido
	UK	Networkrail Ian Cleland ian.cleland@networkrail.co.uk	Reino Unido

Ordenada por Código de País. Más información en http://www.railneteeurope.com/index.php/OSS_Contacts.html

1.9.2. Aplicaciones Informáticas vía Web de RNE

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

Pathfinder

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

EICIS

EICIS es el Sistema de Información Tarifario para la Red ferroviaria europea que gestiona RNE. Esta aplicación está disponible en www.eicis.com

EUROTIPRAILS

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

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

1.10. Glosario

El Glosario de términos usado en la DR se puede consultar en el Anexo H, incluyendo los acrónimos y definiciones principales. Adicionalmente, RNE ha publicado un glosario de términos en inglés que está disponible en:

<http://www.railneteuropa.com/index.php/glossary.html>



2. Condiciones de Acceso

2.1. Introducción

De acuerdo con la LSF, pueden acceder a la REFIG en las condiciones que en la misma se determinan, las EEFF con Licencia en vigor emitida por el Ministerio de Fomento o por la autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea, para la realización de servicios ferroviarios de transporte de mercancías o internacional de viajeros.

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

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

2.2. Requisitos Generales de Acceso

El acceso por una empresa a la Red Gestionada por **Adif** debe cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo (Art. 58

al Art.97 del RSF). Entre los requisitos más importantes a cumplir destacan:

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

2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Adjudicación de Capacidad

Todo Candidato provisto de Licencia o Habilitación e inscrito en el Registro Especial Ferroviario puede solicitar Capacidad y acceder a la Red gestionada por **Adif** en los términos y condiciones de su Licencia o Habilitación, conforme a lo establecido en la LSF y a lo determinado en esta DR.

Además, y en todo caso, las EEFF están obligadas a presentar una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sean titulares, por el que se acredita tener conocimiento y cumplir la normativa de Seguridad en la Circulación, particularmente el RGC y demás normativa en vigor que les afecte; (consultar Anexo G), así como estar al corriente de los pagos derivados de las obligaciones económicas contraídas con **Adif**.

2.2.2. Quién puede acceder a la Red Gestionada por **Adif**

Tráfico Nacional e Internacional de Mercancías

De acuerdo a lo establecido en la normativa española y de la UE, el transporte de mercancías está liberalizado. En consecuencia, cualquier Candidato radicado en el Estado español o en otro Estado miembro de la UE puede solicitar a **Adif** Adjudicación de Capacidad de infraestructura para la realización de dichos servicios de transporte, siguiendo el procedimiento establecido. En el momento de la adjudicación de la misma, deberán las EEFF que van a realizar el transporte, además, estar en posesión del Certificado de Seguridad necesario para poder circular con su material rodante y su personal de conducción (que estará debidamente habilitado para ello) por el itinerario solicitado.

Tráfico Internacional de Viajeros

Las EEFF tienen libre acceso a la REFIG para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros desde el 1 de enero de 2010, según lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario "Servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros. Acuerdos marco", modificada por la disposición final primera, apartado 2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

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

Las EEFF que deseen realizar transporte internacional de viajeros por ferrocarril podrán solicitar al Ministerio de Fomento la solicitud de Licencia ferroviaria o, en su caso, la modificación de la misma, acompañando a tal efecto la documentación justificativa pertinente.

Tráfico Nacional de Viajeros

En la actualidad, y hasta que la UE no establezca un régimen de apertura del mercado de transporte ferroviario nacional de viajeros, RENFE Operadora tiene derecho a explotar los servicios de transporte de viajeros que se presten sobre la Red gestionada por **Adif** en la

forma establecida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en su normativa de desarrollo, en cuanto no se oponga al resto del contenido de la LSF.

2.2.3. Licencias y Habilitaciones

El órgano encargado de tramitar las Licencias a las EEFF y las Habilitaciones a otros Candidatos distintos a las EEFF es la Dirección General de Transporte Terrestre, perteneciente al Ministerio de Fomento. El otorgamiento de la Licencia y de la Habilitación se lleva a cabo mediante Resolución del Ministro de Fomento.

2.2.4. Certificado de Seguridad

Los requisitos para su solicitud y otorgamiento se establecen en el RD 810/2007, de 22 de junio de 2007. Consultar Anexo G.

2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros

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. Todo ello conforme a lo establecido en el Art. 48 de la LSF, así como en el Art. 63 del RSF, según redacción dada al mismo por la disposición



adicional séptima del RD 810/2007, de 22 de junio.

Concretamente, en el RSF se establecen el importe y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar. Igualmente, en el Art. 91 del RSF se especifica que los cargadores y los destinatarios de las mercancías que se ocupen de efectuar la entrega o la recogida de las mismas en una Instalación Logística ferroviaria deberán estar autorizados para poder entrar en dicha Instalación con los vehículos apropiados, siendo preciso siempre que esté cubierta por el correspondiente seguro la Responsabilidad Civil en la que puedan incurrir por los daños y perjuicios que pudieran causar.

2.3. Condiciones Comerciales Generales

2.3.1. Acuerdos Marco

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

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

2.3.2. Convenios de Prestación de Servicios

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

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

2.4. Normativa de Circulación

Adif dispone de un conjunto de normas y disposiciones fundamentales necesarias para la circulación

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

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

Hasta que no se apruebe un nuevo Reglamento General de Circulación, serán de aplicación las normas de desarrollo de la LSF en materia de seguridad en el tráfico ferroviario y,

en cumplimiento de la Disposición transitoria primera del RSF, serán de aplicación en dicha materia las Disposiciones anteriormente enumeradas.

Están disponibles los textos íntegros de estas normas en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la web de Adif, www.adif.es.

2.5. Transportes Excepcionales

Se entiende por tales aquellos vehículos diseñados expresamente para el transporte ferroviario que, por sus dimensiones o masas excepcionales, requieren unas condiciones particulares de circulación. Dichas condiciones están



reguladas en la Instrucción General, IG 02, de 24 de julio de 2009. (Ver Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, y el Apartado 4.7.1. y Anexo G de este documento). Para más información, consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación Apartado 1.8, Directorio de **Adif**.

2.6. Mercancías Peligrosas

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

transporte, como la IG 43. Consultar el Apartado 4.7.2 de este documento y Anexo G. Sólo podrán realizar este tipo de transporte las EEFF que así lo tengan expresamente autorizado en su Licencia.

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

2.7. Requisitos Técnicos del Material

Los criterios de homologación y autorización del material rodante, así como los del mantenimiento del propio material, vienen descritos en el RSF y en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones



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

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

2.7.1. Inspección sobre el Material Rodante

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

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

2.8. Requisitos del Personal Ferroviario

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

2.8.1. Habilitación y Formación

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.

2.8.2. Idioma

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

2.8.3. Inspección de **Adif** sobre el Personal

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

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





3. Descripción de la Red

3.1. Introducción

En este capítulo se describen las características principales de la REFIG, disponible para la solicitud de Adjudicación de Capacidad.

3.2. Ámbito de la Red Gestionada por Adif

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

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

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

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

Algunos tramos cuentan con doble ancho (Ibérico y 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 varios haces de vías.

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

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

Existe a disposición de las EEFF y los Candidatos para su consulta, en la Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección Ejecutiva de Circulación, un documento complementario a la DR denominado Manual de Capacidades. En dicho documento se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la Red.

3.2.1. Límites Geográficos

Ver Mapas, Anexo I.

3.2.2. Conexiones con otras Redes

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

3.2.3. Información Adicional sobre la Red

La integración del transporte por ferrocarril en Europa exige una compatibilidad técnica de la infraestructura, del material rodante y de la señalización así como una compatibilidad de procedimientos operacionales y legales en toda la red ferroviaria europea para lograr el objetivo de la interoperabili-

dad del sistema ferroviario. En España existen actualmente 975 km de líneas que operan con ERTMS, situándose como primer inversor europeo y segundo mundial en líneas equipadas con este sistema.

3.3. Descripción de la Red Gestionada por **Adif**

3.3.1. Identificación Geográfica

3.3.1.1. Tipología de Vías

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

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

Ver Mapa 8, Anexo I.

3.3.1.2. Ancho de Vías

En el Mapa 8 del Anexo I, se representan los tipos de vía existentes en la Red gestionada por **Adif**, descritos en el apartado 3.2., así como la tipología de electrificación.

3.3.1.3. Estaciones de Viajeros e Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías

Ver Apartados 3.6. y 3.7. y consultar los Mapas 2 y 3, Anexo I.

3.3.2. Prestaciones de la Red

3.3.2.1. Gálibo

■ Gálibo Nacional. Acondicionamiento de la Carga

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

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

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

■ Gálibo de Transporte Combinado

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

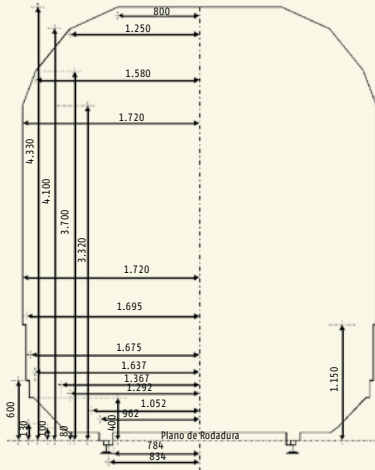
■ Gálibo de Transportes Excepcionales

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

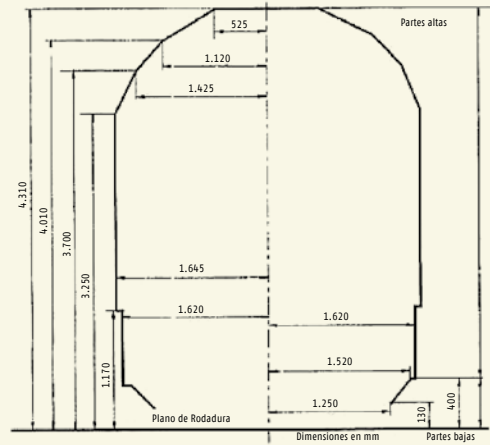
En particular, las dimensiones del cargamento y las condiciones de la infraestructura que generan la consideración de un tráfico bajo este epígrafe, se recogen en la Instrucción General “IG 02”, del 24 de julio de 2009 o, en su defecto, la que esté vigente. Para la circulación de trenes con gálibo superior al admitido, la EF interesada presentará una descripción detallada del material y de la mercancía y solicitará un estudio específico del itinerario deseado a la Dirección de Seguridad en la Circulación de **Adif** (ver Directorio de **Adif**, Apartado 1.8.).

Cuadro de Gálibos

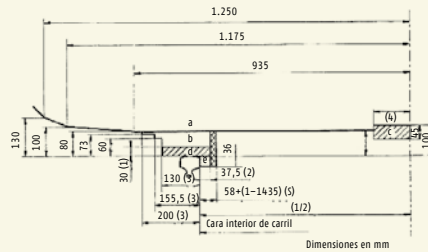
GÁLIBO ANCHO IBÉRICO (1.668mm)



GÁLIBO ANCHO UIC (1.435mm)



GÁLIBO ANCHO UIC (1.435mm)



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.

Gestión de Capacidad, de la Dirección Ejecutiva de Circulación.

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.

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. Se encuentra a disposición de las EEFY y otros Candidatos en la Dirección de Planificación y

- La carga máxima de las locomotoras, en función de la rampa característica resultante anterior.

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

La aplicación de la carga máxima a los trenes puede dar lugar, especialmente en caso de locomotoras diesel, a velocidades de circulación bajas, las cuales pueden resultar incompatibles con la explotación, o con un aprovechamiento razonable de la Capacidad de vía. Por este motivo, independientemente

de la carga máxima establecida, **Adif** puede poner condicionantes o rechazar las solicitudes que den lugar a velocidades inadecuadas debido a la carga propuesta por el Candidato en una determinada solicitud de Capacidad.

3.3.2.3. Rampas Características

En el Mapa 6 del Anexo I 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.
- La aceleración sin compensar admitida por los vehículos, según las siguientes cinco clases contempladas:

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

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

■ Cuadro de Velocidades Máximas

El "Cuadro de Velocidades Máximas e Informaciones Permanentes" es

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

Se incluye, en el Mapa 7 del Anexo I, 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 9 y 10, Anexo I, con la Longitud Máxima de los trenes admitidos en cada línea, diferenciado para los tráficos de viajeros y de mercancías.

En el marco del Plan de Impulso y Dinamización del Transporte de Mercancías por Ferrocarril, **Adif** promueve medidas de gestión que posibiliten y satisfagan la demanda de aumento de longitudes de los trenes por parte de las EEFF.

En el Mapa 10 del Anexo I se refleja el esfuerzo realizado para conseguir una mayor productividad de los tráficos, mediante un incremento en la longitud básica y longitud especial para los trenes de mercancías en un 74% de las líneas.

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

3.3.2.6. Suministro de Energía Eléctrica

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

- Corriente Continua:

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

- Corriente Alterna:

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

La potencia eléctrica está limitada a la disponible en función de la potencia suministrada por la red de subestaciones. Se incluye el Mapa 8, Anexo I, con los tramos electrificados de la Red gestionada por **Adif**, así como el tipo de electrificación disponible en los mismos.

3.3.3. Sistemas de Seguridad, Control del Tráfico y Comunicaciones

3.3.3.1. Sistemas de Seguridad

■ A. Sistemas de Señalización

La Red gestionada por **Adif** cuenta con sistemas de seguridad de diversas tecnologías, siendo la



tendencia el uso de enclavamientos electrónicos con telemando centralizado en los Puestos de Mando (CTC).

a.1. Enclavamiento

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

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

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

- Enclavamientos electrónicos (ENCE), basados en microprocesador.
- Enclavamientos eléctricos, que utilizan lógica de relés, y que según la arquitectura empleada reciben diferentes denominaciones: módulos geográficos, cableado libre, etc.

- Enclavamientos mecánicos, cuyas autorizaciones se basan en la relación de llaves y levas, siendo la transmisión de la posición de agujas y señales generalmente mecánica.

a.2. Detección del tren

- CDV (circuitos de vía)

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

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

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

- Contadores de ejes (CE)

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

La definición de la configuración física de los contadores de ejes, del mismo modo que ocurre con

los circuitos de vía, se efectúa en el Programa de Explotación del enclavamiento.

a.3. Bloqueos

- Bloqueo de Control Automático (BCA)

La distancia de seguridad se mantiene 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**.

- Bloqueo de Señalización Lateral (BSL)

La distancia de seguridad entre trenes se garantiza respetando los trenes las indicaciones de las señales.

- Bloqueo de Liberación Automática (BLA)

Este bloqueo cuenta, en general, con un solo cantón entre estaciones, el cual está protegido por las señales.

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

- Bloqueo Automático (BA)

Cuenta, en general, con cantones intermedios entre estaciones, los cuales quedan protegidos de manera automática por las señales. En función de las condiciones de

señalización y de vía, se distinguen el Bloqueo Automático de Vía Única (BAU), el Bloqueo Automático de Vía Doble (BAD), y el Bloqueo Automático Banalizado (BAB).

- Control de Circulación por Radio (CCR)

Este sistema de bloqueo, 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.

- Bloqueo Eléctrico Manual (BEM)

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

- Bloqueo Telefónico (BT)

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

Se incluye en el Mapa 11, Anexo I, los bloqueos existentes en cada línea.

■ B. Sistemas Automáticos de Protección del Tren, ATP

La circulación de trenes por determinadas líneas podrá exigir que los vehículos motores tengan que estar equipados con alguno de los siguientes sistemas ATP, lo cual se indicará en el Manual de Circulación. El ASFA está instalado en todas las líneas principales de la

REFIG, pudiendo ser obligatorio que el material rodante que circula por la red esté dotado del mismo y lo lleve en servicio. Además, es preceptivo para la circulación de trenes en régimen de agente único.

Se detallan en el Mapa 12 del Anexo I las líneas que están dotadas con estos sistemas.

- ERTMS

Sistema de Control y Señalización que permite la interoperabilidad en toda la Red de Ferrocarriles Europeos y que combina los sistemas ETCS (Sistema Europeo de Control del Tráfico), y GSM-R (Sistema Global para Comunicaciones Móviles en Ferrocarriles).

- LZB

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

- EBICAB

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

- ASFA, Anuncio de Señales y Frenado Automático.

Este sistema anuncia en cabina la indicación de las señales por medio de balizas, estableciendo controles de velocidad en función de dichas indicaciones.

3.3.3.2. Sistemas de Control del Tráfico

- CTC, Control de Tráfico Centralizado

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

- PCE, Puesto Central de ERTMS.

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

- PRO, Puesto Regional de Operaciones.

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

- PLO, Puesto Local de Operación.

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

Estos sistemas facilitan una indicación de 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.

3.3.3.3. Sistemas de Comunicaciones

La circulación de trenes por determinadas líneas podrá exigir que los vehículos motores tengan que es-

tar equipados con alguno de estos sistemas, lo cual se indicará en el Manual de Circulación.

■ Comunicaciones Móviles

- GSM-R, (Voz y Datos).

El sistema de Radiotelefonía Ferroviaria digital con especificaciones técnicas GSM para ferrocarriles. Está prevista una migración paulatina hacia el sistema GSM-R en la totalidad de la Red de **Adif**.

- Tren-Tierra.

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

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 Manual de Capacidades, disponible para su consulta en la Dirección Ejecutiva de Circulación de **Adif**.

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 Delegaciones 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 las estaciones existentes en la REFIG corresponden a **Adif** el cual podrá decidir la modalidad de gestión de las mismas.

3.6.1. Grandes Estaciones

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

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

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

- Una oferta comercial adaptada a las necesidades de los clientes y la ciudad.
- La información relacionada con la estación y los servicios propios de la misma, en castellano y en las cuatro lenguas cooficiales.

Se ofrece un modelo de comercialización de estaciones a los clientes y a las ciudades mediante una oferta comercial diversa y atractiva, bajo las marcas "Vialia" y "Las Tiendas de la Estación".

El compromiso de **Adif** con la sostenibilidad y la mejora de la calidad de los servicios se reflejan en la adaptación de los procesos de gestión a normas internacionales de certificación. La Dirección Ejecutiva de Estaciones de Viajeros, que gestiona las 95 principales estaciones de la Red, está certificada conforme a las Normas UNE-EN ISO 9001:2000 de Gestión de la Calidad, OHSAS 18.001:2007 de Seguridad y Salud en el Trabajo y dispone de 22 estaciones certificadas conforme a la Norma UNE-EN ISO 14.001:2004 de Gestión Medioambiental y ha obtenido la Bandera AENOR de Gestión Ambiental, que constituye un reconocimiento al compromiso de la entidad con el Medio Ambiente.

Una relación de Estaciones clasificadas por categorías se encuentra en la TABLA 4 "Clasificación de Estaciones" conforme a lo publicado en la Orden FOM/3852/2007, incluida en el Apartado 6.2.6. de este documento. Asimismo, se incluyen las Estaciones de Viajeros princi-

pales de la REFIG, clasificadas por Delegaciones, en el Mapa 2, Anexo I. Para más información consultar www.adif.es.

3.6.2. Estaciones de Cercanías

Las estaciones de Cercanías cumplen un papel de servicio público en los grandes núcleos urbanos y áreas de influencia, representando una alternativa sostenible de transporte público, eficiente y con una oferta atractiva para la resolución de la movilidad en dicho ámbito. Se trata de ofrecer un servicio público con criterios de calidad, eficiencia, innovación, orientación al cliente, seguridad y sostenibilidad, integrando los criterios empresariales con los de interés público estatal y territorial.

Los núcleos de Cercanías donde se presta servicio son: Asturias, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Madrid, Málaga, Murcia/Alicante, San Sebastián, Santander, Sevilla, Valencia y Zaragoza. Durante el año 2008 se transportó una cantidad de más de 444 millones de viajeros (Fuente: Instituto Nacional de Estadística, INE), lo que representa una importante contribución a la sostenibilidad de la movilidad urbanaya la mejora medioambiental, al reducir el uso del transporte privado.

3.6.3. Otras estaciones

La Dirección Ejecutiva de Circulación gestiona las estaciones de tamaño medio o pequeño, situadas en poblaciones que no son capitales de provincia y cuentan con parada comercial de viajeros. Dicha gestión abarca: servicios al cliente, instalaciones y el equipamiento técnico.

Adif está llevando a cabo un Plan de Modernización de Estaciones para mejorar la accesibilidad y confort de las instalaciones, así como los servicios al cliente. Dicho plan se concreta en los siguientes aspectos principales:

- Mejorar la dotación de equipamiento y mobiliario, con la extensión de los servicios telemáticos y multimedia de información al viajero.
- Renovar los espacios de la estación, implantando una nue-

va señalización, en línea con el nuevo Manual Corporativo de la Marca **Adif** y mejorando los espacios comerciales y de servicios.

- Implantar el Plan de Accesibilidad de **Adif**.

3.6.4. Plan de Accesibilidad de Estaciones de **Adif**

En línea con el compromiso de **Adif** sobre la accesibilidad universal de las estaciones y los servicios prestados en ellas, el Plan de Accesibilidad de Estaciones contempla su adaptación, de forma que permitan la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, a los servicios ferroviarios. Se prevé conseguir la accesibilidad para el 90% de los viajeros en el año 2012, y de manera progresiva llegar en 2014 al objetivo del 100%.

Por otra parte, en las Grandes Estaciones, se está trabajando para



permitir la accesibilidad de los servicios a las personas con discapacidad auditiva, del habla y visual.

Mientras se alcanza el objetivo de accesibilidad, **Adif**, a través del "Servicio Atendo", en colaboración con Renfe Operadora, presta asistencia en las estaciones a los viajeros del ferrocarril con dificultades de deambulaci3n. La descripci3n del servicio se recoge en la "Guía del Servicio Atendo para Viajeros con Discapacidad o Movilidad Reducida" que puede consultarse a través de la página web de **Adif**, www.adif.es

3.7. Instalaciones Técnicas y Logísticas de Mercancías

Adif pone a disposici3n de las EEFF y Candidatos con capacidad asignada, una amplia red de instalaciones diseñadas para facilitar el intercambio modal y el transporte de mercancías por ferrocarril.

Tipos de Instalaciones Logísticas

En funci3n del uso, las instalaciones se agrupan en tres grandes grupos:

- Instalaciones Técnicas.

Son aquellas que se dedican a realizar operaciones sobre el material ferroviario, relacionadas con su estacionamiento, la agrega-

ci3n y segregaci3n de vehículos ferroviarios y la preparaci3n de los mismos para su puesta en circulaci3n.

Están conformadas por todas las infraestructuras ferroviarias (vías, instalaciones de señalizaci3n, de seguridad y de electrificaci3n) que, gestionadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, contribuyen a garantizar la eficacia global del sistema ferroviario.

- Instalaciones Logísticas.

Son aquellas que se dedican exclusivamente a la prestaci3n de Servicios Logísticos relacionados con la manipulaci3n y almacenaje de mercancía, aportando valor añadido a la cadena de transporte.

Están conformadas, al menos, por la infraestructura ferroviaria necesaria para el intercambio modal de transporte y los espacios disponibles para la carga / descarga de la mercancía. Pueden comprender otras instalaciones, como naves de almacenamiento, viales, edificios de oficinas, etc.

- Centros Logísticos.

Son aquellas instalaciones logísticas que, por su dimensi3n, recursos y ubicaci3n en los principales corredores ferroviarios, así sean calificadas.

Situaci3n, características y servicios

Las Instalaciones Logísticas Principales de mercancías, se relacionan en el apartado 3.7.1., y su ubica-

ción se encuentra recogida en el Mapa 3, Anexo I. Las longitudes máximas de los trenes que pueden circular se encuentran en el Mapa 10 del Anexo I.

La página web de **Adif**, www.adif.es, incluye los Servicios Adicionales y Complementarios, que se prestan en cada Instalación, así como el horario de prestación de los mismos, que en determinadas instalaciones y servicios alcanza las 24 horas durante los 365 días del año. De igual forma, **Adif** puede prestar servicios en otros horarios diferentes a los recogidos en www.adif.es. En este caso, la prestación de dichos servicios se establecerá con acuerdo previo entre las partes, en base a las condiciones específicas de la prestación, operaciones asociadas, duración, frecuencia, precio o cualquier otra circunstancia que podrá ser plasmada en un acuerdo concreto y definido.

Certificación

AENOR garantiza que las Instalaciones Logísticas certificadas se ajustan a la legislación medio ambiental vigente en todos los aspectos medio ambientales sobre ruidos, vertidos, atmósferas, suelos y residuos. En 2009, la Dirección Ejecutiva de Servicios Logísticos de **Adif**, ha mantenido la Certificación Medio Ambiental, conforme a la Norma UNE-EN ISO 14.001:2004, de las 21 Instalaciones siguientes:

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

Asimismo, la Dirección Ejecutiva de Servicios Logísticos de **Adif** ha mantenido, en 2009, la Certificación de Calidad, de acuerdo con la Norma UNE-EN ISO 9001:2000, de 50 de sus instalaciones logísticas principales, consiguiendo durante este año la certificación de sus procesos de Prevención de Riesgos laborales, en 91 de sus instalaciones de acuerdo a la Norma OHSAS 18.001:2007.

3.7.1. Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías

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

3.8. Otras Instalaciones

3.8.1. Vías de Formación de Trenes

Para obtener información adicional consultar con:

Adif

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

3.8.2. Vías de Apartado

Para obtener información adicional consultar con:

Adif

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

3.8.3. Instalaciones de Mantenimiento de Material Rodante

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

3.8.4. Instalaciones de Suministro de Combustible

Existe una red de puntos de suministro de combustible, gestionados directamente por **Adif**. Se incluye en el Mapa 4 del Anexo I 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:

Adif

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

3.8.5. Instalaciones Auxiliares

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

Adif

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

3.8.6. Instalaciones para Cambio de Ancho de Vía

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

nes internas entre ambos anchos, así como con otras redes europeas, se han desarrollado instalaciones automáticas denominadas Cambiadores de Ancho de Vía. En otras instalaciones tradicionales se permite la transición física de ancho mediante el cambio de ejes o de bogies, o bien el transbordo físico de la mercancía. Igualmente, existen instalaciones de transbordo de contenedores y mercancías en los puntos fronterizos de Irún y de Portbou.

3.8.6.1. Cambiadores de Ancho de Vía

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

- De tecnología TALGO
- De tecnología CAF

Además, algunas de estas instalaciones permiten el cambio de ancho de vía de trenes de ambas tecnologías. En el Mapa 13 del Anexo I aparecen representadas las instalaciones de cambio de ancho de vía, junto a la información del tipo de ancho de vía de cada línea.

3.8.6.2. Cambiadores de Ejes y Bogies

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



3.9. Desarrollo de la Infraestructura

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

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

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

tructura y transporte de la historia de España.

Las inversiones más importantes se destinan al ferrocarril, que concentra cerca del 50% del total (incluyendo las actuaciones urbanas). Destacan las inversiones de 83.450 millones de euros (33,5% del total) destinadas a la extensión por todo el territorio nacional de una Red de Altas Prestaciones. Asimismo se destinan 18.000 millones de euros (7,2% del total) al mantenimiento y mejora de la Red Convencional de titularidad del Estado.

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

Aprobado por el Consejo de Ministros con fecha 26 de enero de 2007, establece las obligaciones y compromisos mutuos entre la



Administración General del Estado y la Entidad Pública Empresarial **Adif** para el periodo 2007-2010 en el marco de la política de transportes emanada del PEIT.

Contempla como actuaciones fundamentales:

- La administración y mantenimiento de la Red de titularidad del Estado.
- Las inversiones en la Red de titularidad del Estado que el Ministerio de Fomento encomienda a **Adif**.
- Plan de Recursos Humanos.

Para los objetivos citados se establecen unas aportaciones económicas de 3.438,6 millones de euros para el mantenimiento y gestión de la Red de titularidad del Estado y unas inversiones por importe de 3.842,4 millones de euros en la citada Red.

La ejecución de las inversiones contempladas en el Contrato-Programa se establece a través de las siguientes Encomiendas de gestión de la Administración General del Estado, siendo éstas a 31 de diciembre de 2009:

- Encomienda de gestión nº 1. Publicada por Resolución de 27 de junio de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE núm. 191, de 10 de agosto de 2007).
- Encomienda de gestión nº 2. Publicada por Resolución de 16 de

octubre de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE núm. 288, de 1 de diciembre de 2007).

- Encomienda de gestión nº 3. Publicada por Resolución de 17 de diciembre de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE núm. 22, de 25 de enero de 2008).
- Encomienda de gestión nº 4. Publicada por Resolución de 2 de diciembre de 2008 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras (BOE núm. 40, de 16 de febrero de 2009).

3.9.3. Encomiendas de construcción y Modificaciones en la Red

3.9.3.1. Construcción de Líneas de Alta Velocidad

Las actuaciones de construcción de tramos de líneas de Alta Velocidad que deciden acometerse están de acuerdo con los criterios de planificación establecidos en el PEIT. **Adif** ha asumido la redacción, ejecución de los proyectos básicos y de construcción de los siguientes tramos de líneas de Alta Velocidad que, a 31 de diciembre de 2009, **Adif** tiene encomendados, por Acuerdo del Consejo de Ministros y Resoluciones del Ministerio de Fomento:

Encomiendas por Acuerdo del Consejo de Ministros

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

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

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

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

La administración es atribuida a **Adif** el 31 de julio de 1999.

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

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

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

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

LÍNEA MADRID – TOLEDO.
(Acuerdo de 3 de agosto de 2001).

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

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

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

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

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

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

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

Tramo Navalmoral de la Mata – Cáceres.

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

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

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

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

Encomiendas por Resoluciones del Ministerio de Fomento

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BOBADILLA – GRANADA.

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

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID – ASTURIAS.

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

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

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

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

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

Tramo Valladolid – Burgos – Vitoria.

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

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID – EXTREMADURA / FRONTERA PORTUGUESA.

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

Tramo Cáceres – Mérida – Badajoz.

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

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD CORREDOR MEDITERRÁNEO.

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

Tramo límite de la Región de Murcia – Murcia.

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID–GALICIA.

(Acuerdo de 20 de diciembre de 2002).

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

Tramo Ourense – Santiago.

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

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

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

3.9.3.2. Actualización de Activos de la REFIG

Desde la publicación de la anterior edición de la DR, las novedades más importantes en la modernización de la Red gestionada por Adif han sido las siguientes:

■ Nuevos Tramos puestos en Servicio

Red de Alta Velocidad de Ancho UIC.

Se han puesto en servicio 0,2 nuevos kilómetros, totalizando 1.592 km de líneas de ancho UIC.

LÍNEA MADRID CHAMARTÍN-AGUJA.

Km 1,5 a CTT FUENCARRAL-AV, con una longitud de 0,2 km de vía única.

Red Convencional de Ancho Ibérico.

LÍNEA MARÍA ZAMBRANO a FUENGIROLA .

Tramo María Zambrano a Los Prados con una longitud de 3,9 km de vía única.



■ Tramos Modificados

Modificaciones de trazado

Red Convencional de Ancho Ibérico:

LÍNEA MADRID CHAMARTÍN a VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD

Tramo Xátiva a La Pobra Llarga, nueva variante de 10,5 km aumentando 0,5 km de vía doble en el tramo Xátiva a Silla.

Modificaciones en Sistemas de Seguridad en la Circulación

Red de Alta Velocidad de Ancho UIC:

LÍNEA MADRID-SEVILLA.

Mejoras y homogeneización de la señalización lateral luminosa quedando banalizada en su totalidad.

LÍNEA LA SAGRA-TOLEDO.

Mejoras y homogeneización de la señalización lateral luminosa quedando banalizada en su totalidad.

Red Convencional de Ancho Ibérico:

El Sistema de CTC se ha incrementado en 58,9 km, destacando su implantación en los siguientes tramos:

LÍNEA MARÍA ZAMBRANO a FUENGIROLA.

Tramo María Zambrano a Los Prados: 3,9 km.

Tramo Los Prados a Alora: 1,1 km.

LÍNEA CASETAS a INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO.

Tramo Orduña - Artomaña: 7,2 km.

Tramo Artomaña - Miranda de Ebro: 21,8 km.

LÍNEA MADRID CHAMARTÍN a VALENCIA ESTACIÓ DEL NORD.

Tramo Silla a Xátiva: 0,5 km.

LÍNEA EL REGUERÓN a ALACANT TERMINAL.

Tramo El Reguerón a Beniel: 5 km.

LÍNEA CHINCHILLA a CARTAGENA.

Tramo El Reguerón a Murcia del Carmen: 10,3 km.

Tramo Murcia del Carmen a Murcia Cargas: 5,6 km.

LÍNEA BIFURCACIÓN TERUEL a SAGUNT.

Tramo Bifurcación Teruel a Cuarte de Huerva: 3,5 km.

El Sistema ASFA se ha ampliado en 21,7 km y el Sistema de Radiotelefonía en un total de 9 km.

■ Tramos Fuera de Servicio

Red Convencional de Ancho Ibérico

LÍNEA VILLALONQUÉJAR A BURGOS, de 11,9 km.

LÍNEA MADRID a BARCELONA SANTS.

Tramo Bellvitge - Bellvitge Aguja 672,900, de 0,9 km.



4. 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 periodo 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 Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la DR y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria, determina que la DR debe detallar:

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

4.2. Descripción del Proceso de Solicitud de Capacidad

4.2.1. Candidatos para Solicitar Capacidad

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

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

4.2.2. Documentación para la Solicitud de Capacidad

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

Identificación del Candidato y su Representante

El Candidato que efectúa la solicitud declarará las personas debidamente acreditadas que 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).

Garantías por Transporte de Mercancías Peligrosas

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

Determinación Concreta de la Solicitud de Capacidad

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

Adif pondrá a disposición de los candidatos la utilización de medios

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

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

4.2.3. Tipos de Solicitudes de Surcos

Se establecen modalidades diferenciadas de surcos en la Red gestionada por **Adif** por la manera en que se generan las necesidades de transporte.

A. Surcos con Reserva

Cuando las solicitudes de Capacidad se realicen en tiempo y forma oportuna, el Candidato podrá reservar los surcos, obteniendo unos atributos de calidad adecuados, preferencia en la regulación del tráfico y unos compromisos de puntualidad por parte de **Adif**. Las peticiones se realizarán, en general, a través de la aplicación informática SIPSOR, mediante los terminales autorizados al efecto, excepto para aquellos Candidatos que no dispongan de la conexión

informática oportuna, en cuyo caso podrán remitir los datos en el modelo de solicitud de Capacidad por cualquier otro medio escrito que garantice su recepción y registro y sea dirigido a la Dirección de Planificación y Gestión de la Capacidad.

■ a.1. Surcos Regulares (Servitren)

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

■ a.2. Surcos Ocasionales (Trendía)

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

B. Surcos sin Reserva

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

Son asignados por el Centro de Gestión de Red H24, cuando el surco afecta a más de una Delegación de Circulación o, en caso contrario, por el Puesto de Mando de la Delegación afectada.

■ b.1 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.

Las peticiones se realizarán, en general, a través de la aplicación informática SIGES, mediante los terminales autorizados al efecto, excepto para aquellos Candidatos que no dispongan de la conexión informática oportuna, en cuyo caso podrán remitir los datos del modelo de solicitud de Capacidad por cualquier otro medio escrito que garantice su recepción y registro y sea dirigido al Centro de Gestión de Red H24, o a la Delegación de Circulación de origen del tren, debiendo confirmar telefónicamente la recepción de dicha solicitud.

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

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

■ b.2 Surcos Especiales

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

o por otros Candidatos, normalmente a iniciativa de la Dirección Ejecutiva de Circulación de **Adif**.

4.2.4. El Horario de Servicio

El Horario de Servicio integra el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura en un periodo de tiempo preestablecido, 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 otros Candidatos, exclusivamente para su uso durante el Horario de Servicio para el que fueron solicitados.

Para ofrecer a las EEFF y a 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 podrán ser de dos clases:

Ajustes Concertados

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

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

Ajustes Mensuales

Su objetivo es facilitar una adecuación selectiva del Plan de Transporte de cada Candidato. Considerando que los cortos plazos de programación y el marco constreñido de modificación de la malla en este tipo de ajustes dificultan el estudio de grandes variaciones de surcos 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.

Modificaciones

Las modificaciones que generen los Candidatos mediante sus solicitudes en los surcos de otros Candidatos deberán de ser acordadas entre

ellos mismos, como requisito previo a su implantación, comunicando por escrito al GC los acuerdos alcanzados. El GC ejercerá, no obstante, su facultad de coordinación, estudiando posibles soluciones técnicas y, eventualmente, mediando entre los Candidatos.

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

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

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

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

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

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

- Las solicitudes de Capacidad se sustentarán en una necesidad comercial confirmada y en una viabilidad técnica. En caso contrario, el Candidato canalizará sus consultas a modo de estudio por medio de un correo electrónico al GC.
- Los Candidatos utilizarán preferentemente las herramientas informáticas que **Adif** pone a su disposición (SIPSOR, PATHFINDER). Aquellos que soliciten surcos internacionales podrán asimismo realizar sus peticiones a través de la OSS de **Adif** o de cualquier OSS de la red de Ventanillas Únicas de RNE.

- Las solicitudes formuladas a través de **Adif** deberán ser presentadas al menos cinco días hábiles antes de la salida de origen del surco.
- El Candidato queda obligado a actualizar los datos de sus solicitudes. Particularmente comunicará, a la mayor brevedad, cualquier supresión de surcos o la renuncia a una petición.
- Para facilitar la labor a los Candidatos que acuerden con **Adif** el uso de SIPSOR, cuando se vaya a iniciar el periodo de peticiones para un nuevo Horario de Servicio, el GC generará automáticamente una solicitud informática en el sistema, a partir de los surcos regulares que estén vigentes en esa fecha. Los Candidatos tendrán obligación de comprobar que se han introducido en el sistema todas las peticiones de surcos para el



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

- El GC comunicará en tiempo oportuno en SIPSOR, o por el medio con que fueran solicitados los surcos asignados o las modificaciones realizadas sobre los surcos ya asignados por cuestiones de ajuste técnico de la malla. En el campo de "Observaciones" se indicará aquellas circunstancias que condicionen la aplicación del surco.

- Los Candidatos tienen la obligación de aceptar las marchas asignadas o rehusarlas, por el medio en que fueran solicitadas, a más tardar cuando finalice el periodo de alegaciones. Pasados los plazos establecidos sin recibir la aceptación por parte del Candidato de un surco asignado, el GC podrá disponer libremente del surco.

- Con las marchas aceptadas se confeccionarán los documentos reglamentarios que correspondan. La publicación de estos documentos reglamentarios no supondrá en ningún caso la vulneración del principio de confidencialidad.

- El Candidato deberá comunicar obligatoriamente al GC, en los plazos establecidos, el anuncio definitivo de estas marchas. El anuncio de trenes consiste en declarar por parte del Candidato de manera formal los días concretos de circulación de los trenes. Para los surcos ocasionales (TRENDÍA) se procederá a anunciar

los mismos en función de las fechas solicitadas, una vez haya sido aceptado el surco.

- Con el anuncio del tren desaparece la confidencialidad del surco y la información se considera pública.

4.3. Calendario de Solicitud de Capacidad (Surcos)

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

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

4.3.1. Calendario de Reserva de Surcos

Surcos Regulares (Servitren)

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

para dar respuesta a la mayoría de las necesidades de transporte.

No obstante, cuando un Candidato pretenda acometer modificaciones en su Plan de Transporte que puedan alterar sustancialmente los esquemas de explotación vigentes, deberá comunicar anticipadamente tal circunstancia al GC, quien evaluará la conveniencia de proponer un calendario de programación más amplio. De no producirse la comunicación anterior, el GC

podrá denegar su implantación, proponiendo una fecha para la cual sea técnicamente viable la materialización del estudio de las modificaciones propuestas.

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	29 domingo de octubre
Comunicación del anuncio	30 de octubre
Inicio del horario de servicio	29 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	29 domingo octubre
Comunicación del anuncio	1 noviembre
Inicio del horario de servicio	29 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 de los años 2010 y 2011.

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.

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



■ 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:

Respecto al calendario de los Ajustes Mensuales, se aplicarán los plazos genéricos detallados anteriormente sin requerir ninguna comunicación expresa, excepto en aquellos casos concretos en que sea aconsejable establecer unos plazos

Ajustes Mensuales

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

En el Anexo A figuran las fechas concretas para cada Ajuste Concertado de los años 2010 y 2011.

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



Surcos Ocasionales (Trendía)

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

Surcos Ocasionales

Plazo máximo de respuesta 5 Días hábiles

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

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

Por razones excepcionales y justificadas los Candidatos podrán solicitar surcos con menos de cinco días hábiles. Dicho servicio se prestará sólo en días hábiles (de

lunes a viernes), debiéndose presentar las solicitudes antes de las 12 horas del día anterior a la salida solicitada del tren. La respuesta será notificada antes de las 18 horas del mismo día.

4.4. Adjudicación de Capacidad

4.4.1. Uso Diferenciado de la Infraestructura

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

- Servicios de viajeros de Larga Distancia.
- Servicios de viajeros de cercanías y regionales. (Media Distancia)
- Servicios de mercancías.

El Manual de Capacidades 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 únicamente orientativos, quedando el GC facultado para asignar los surcos en función de cada caso, mientras mantenga el espíritu general de los cupos expresados en el Manual de Capacidades.

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

4.4.2. Proceso de Adjudicación de 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.

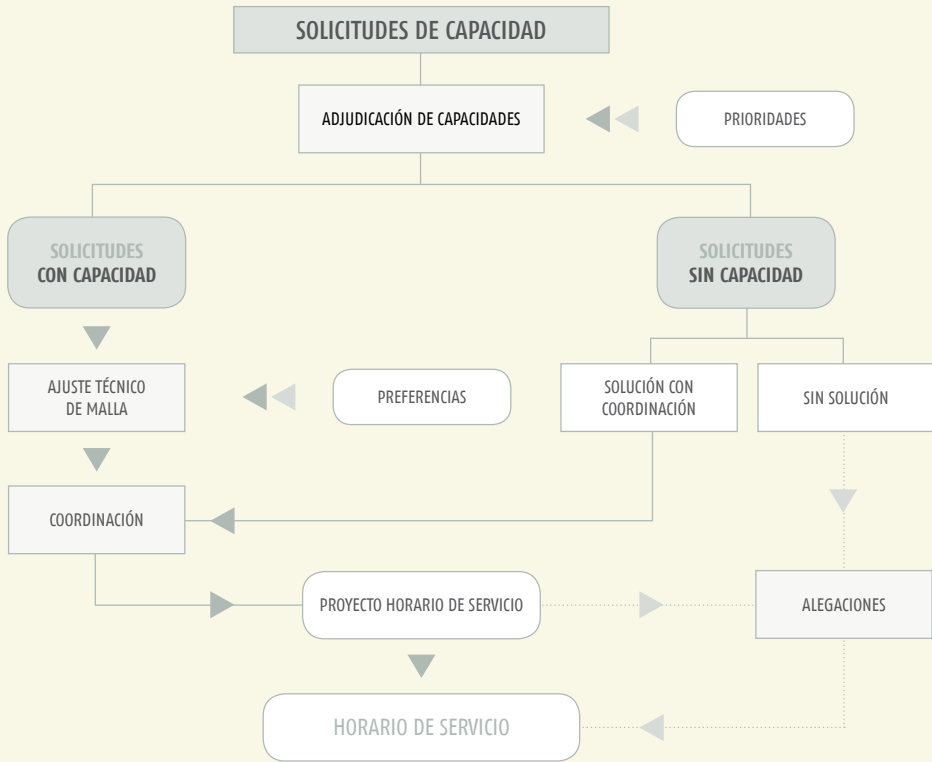
Fases del Proceso de Adjudicación de Capacidades

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

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

El proceso de Adjudicación de Capacidades para la confección del Horario de Servicio (y de manera similar, sus ajustes) se desarrollará por lo tanto de acuerdo al siguiente flujograma.

Fases del Proceso



En los ajustes posteriores a la confección del Horario de Servicio la Adjudicación de Capacidades se resolverá preferentemente en función de las Capacidades residuales y mediante la inserción técnica de los surcos en la malla, procurando no afectar a los surcos ya existentes.

Para los surcos ocasionales, el GC se circunscribirá a las Capacidades disponibles, estableciendo como orden de prioridad el de recepción de las solicitudes.

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

■ I. Fase de Adjudicación de Capacidades en las Franjas Horarias Correspondientes

Durante esta fase se determina qué solicitudes obtendrán Capacidad

en las líneas y periodos horarios correspondientes.

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

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



Criterios de Prioridad en la Adjudicación

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

- Las prioridades que, en su caso, establezca el Ministerio de Fomento para los distintos tipos de servicio de cada línea.
- Los tipos de servicio que sean prioritarios en las líneas especializadas.
- Aquellos servicios declarados de interés público.
- Los surcos asignados y utilizados de manera efectiva durante la vigencia del Horario de Servicio anterior. 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.

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 en los que la ruta más saturada sea necesaria técnica y económicamente. El GC razonará por escrito ante el Candidato afectado tales situaciones.

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

■ II. Fase de Ajuste Técnico de Malla

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

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

4.4.3. Proceso de Coordinación

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

4.4.4. Proceso de Alegaciones

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

4.4.5. Infraestructura Congestionada

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

4.4.6. Acuerdos Marco entre Adif y los Candidatos

Adif podrá celebrar acuerdos marco con Candidatos para la utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria durante un periodo superior al de vigencia del horario de servicio. Los acuerdos marco no especificarán las franjas horarias, pero establecerán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida a los candidatos y los procedimientos para satisfacer sin merma los derechos de los demás Candidatos y sus legítimas necesidades comerciales. Asimismo, podrán establecer pautas de colaboración entre **Adif** y los candidatos para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos. En todo caso, la existencia de un acuerdo marco entre **Adif** y un candidato no exime a éste de efectuar la solicitud de la capacidad de infraestructura

que precise por el procedimiento correspondiente.

Los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años, renovable por periodos iguales a la vigencia inicial. En casos concretos podrá acordarse un periodo mayor o más breve. Todo periodo superior a cinco años estará justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos. En el caso de los servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, los acuerdos marco podrán tener un periodo de vigencia de quince años. Será posible un periodo de vigencia superior a quince años sólo en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando éstas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual. En dicho caso, las necesidades del candidato podrán requerir que se definan con precisión las características de la capacidad, con inclusión de las frecuencias, el volumen y la calidad de las franjas ferroviarias, que se adjudicarán al candidato durante la vigencia del acuerdo marco. En el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un periodo de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota asignada al candidato.

No obstante lo anterior, desde el 1 de enero de 2010 se podrá elaborar un contrato marco inicial con una vigencia de cinco años, renovable una vez, en función de las características de capacidad que utilicen los candidatos que exploten los servicios antes del 1 de enero de 2010, a fin de tener en cuenta las inversiones particulares o la existencia de contratos comerciales.

4.5. Mantenimiento y Obras en la Red Gestionada por **Adif**

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

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

Comisiones TOC

En los casos en que resulte imposible que el tráfico ferroviario no

sufra alteraciones considerables, 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 los responsables designados por la Dirección Ejecutiva de Red de Alta Velocidad, la Dirección Ejecutiva de Red Convencional y la Dirección Ejecutiva de Circulación.

Existe una Comisión Central y otras Comisiones Territoriales. En cada sesión, las Comisiones Territoriales serán las encargadas de realizar los estudios preparatorios para que la Comisión Central adopte los acuerdos definitivos. Las sesiones TOC podrán ser ordinarias o extraordinarias. Se comunicarán a los Candidatos las decisiones

adoptadas en las mismas y se dará traslado de cualesquier cuestión planteada por éstos para su análisis y resolución.

Las Comisiones TOC determinan 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 programan en sesión ordinaria los trabajos en infraestructuras que afecten de modo permanente a la circulación de trenes. En particular, las sesiones ordinarias establecen o revisan los periodos y condiciones de las Bandas de Mantenimiento. Se consideran permanentes aquellos trabajos relevantes o limitaciones de velocidad que tengan una repercusión continuada de tres meses, o bien de menor duración, cuando las consecuencias en el tráfico sean significativas. Las programaciones se establecerán



hasta el final del Horario de Servicio, levantándose Acta de las sesiones de cada Comisión.

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

Para los casos en que se vayan a producir, a lo largo de Horario de Servicio, variaciones importantes respecto de las previsiones realizadas en la sesión ordinaria anual, 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 tres y cinco horas por día en cada línea, en función de sus características y equipamiento. En vía doble, se procurará dejar paso por una de las dos vías, excepto que **Adif** disponga otra medida, atendiendo a razones técnicas. Por lo tanto, la Capacidad de la línea se restringe en periodo de Banda de Mantenimiento cuando únicamente se asegure la circulación por una vía. En el Manual de Capacidades figurarán los intervalos previstos para las Bandas de Mantenimiento.

Obras Extraordinarias

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

Aquellos trabajos extraordinarios puntuales y de poca relevancia podrán ser acordados directamente por **Adif** con 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. 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 utilizations sistemáticas, especialmente en el caso de líneas congestionadas.

Cuando el porcentaje de uso esté por debajo del 50% durante un periodo 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 02, de fecha 24 de julio de 2009.

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

4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas

Las EEFF y los Candidatos deberán indicar en sus solicitudes de 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.

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

4.8. Perturbaciones y Control en el Tráfico

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

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

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

4.8.1. Criterios para el Control del Tráfico

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios. Dado que su objetivo primordial es garantizar la máxima puntualidad de acuerdo con la Capacidad asignada, **Adif** podrá aplicar, cuando lo estime oportuno, los siguientes criterios de regulación:

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

4.8.2. Normas Aplicables para el Control del Tráfico

La puntualidad no es responsabilidad exclusiva de **Adif**. Las EEFF tienen un papel muy importante que desempeñar para conseguir que los trenes (propios o de otras EEFF) circulen sin retraso. Por ese

motivo, **Adif** promoverá la suscripción de convenios de calidad concertada con las distintas EEFF, en los que se podrán establecer objetivos de calidad del servicio y compromisos de actuaciones para la consecución de los mismos.

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

A tal fin, **Adif**, con la aprobación del Ministerio de Fomento, tiene elaborado el documento "Plan de Contingencias", que es el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual, cuya finalidad es la de permitir el funcionamiento de ésta, aun cuando alguna de sus funciones o instalaciones deje de hacerlo por culpa de algún incidente tanto interno como ajeno a la organización, y cuya misión es crear un plan general de actuación para ordenar y resolver cualquier contingencia que perturbe el normal desarrollo del tráfico ferroviario, desde los planos preventivo, predictivo y correctivo. Contiene, entre otros, el marco general de actuación, los criterios de la prioridad en la regulación del tráfico en caso de contingencias, las actuaciones recomendadas, los planes de aviso a los órganos de **Adif** y los organismos de las Administraciones Públicas, los mapas de riesgo, junto a otros planes y protocolos

que complementan y desarrollan a dicho Plan de Contingencias.

En caso de urgencia, y cuando sea absolutamente necesario, debido a una inutilización temporal de la infraestructura, **Adif** podrá, sin previo aviso, suprimir, desviar o modificar los surcos durante el tiempo necesario hasta restablecer la normalidad del sistema y realizar con carácter urgente las reparaciones oportunas, e informar lo antes posible 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.



5. Servicios de Adif

5.1. Introducción a la Prestación de Servicios de Adif

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

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

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

- Servicios de Acceso a la REFIG.
- Servicios Adicionales.
- Servicios Complementarios.
- Servicios Auxiliares.

5.2. Servicios de Acceso a las Líneas Ferroviarias de la Red Gestionada por Adif

Las EEFF y Candidatos habilitados tendrán derecho a recibir en condiciones de igualdad los Servicios de Acceso a la REFIG. 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 discorra 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. Servicios de Acceso de vía a las Instalaciones y Suministro de Servicios

5.3.1. Acceso a Instalaciones de Electrificación para la Tracción

Este Servicio Adicional supone el acceso a aquellas líneas que disponen de la tecnología adecuada para la prestación de este servicio. Ver Mapa 8 del Anexo I.

5.3.2. Acceso a Instalaciones de Suministro de Combustible

Este Servicio Adicional supone el acceso a aquellas instalaciones que cuentan con los medios adecuados para el suministro de combustible. Ver Mapa 4 del Anexo I.

5.3.3. Acceso a Estaciones de Viajeros y otras Instalaciones

5.3.3.1. Acceso a Estaciones de Viajeros

Las EEFF tendrán derecho a:

- La utilización de las estaciones 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.

5.3.3.2. 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

rodiales, 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

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

5.4.1. Servicios Adicionales

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

- Las de aprovisionamiento de combustible.
- Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible.

- Las de formación de trenes, excluyendo las operaciones sobre el material, que corresponden a la EF.
- Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
- Las instalaciones logísticas de carga y estaciones de clasificación.

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

5.4.2. Servicios Complementarios

Tales servicios pueden comprender:

- La corriente de tracción.
- El suministro de combustible.
- El precalentamiento de trenes de viajeros.
- El de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones sobre el material ferroviario prestado en las instalaciones de mantenimiento, reparación, suministro y terminales de carga y estaciones de clasificación.
- Los específicos para control de transporte de mercancías peligrosas y para la asistencia a la circulación de convoyes especiales.

La prestación de Servicios Complementarios en la REFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif**, se efectua-

rá en régimen de Derecho privado y podrá ser realizada:

a) Por **Adif** por sus propios medios, o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas seleccionadas conforme a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales; y en los supuestos que ésta no sea de aplicación, conforme al Ordenamiento jurídico privado con observancia de los principios de publicidad y concurrencia. Dichas empresas contratistas deberán disponer de un título habilitante para la prestación del servicio complementario correspondiente, otorgado por el administrador de infraestructuras ferroviarias; y no podrán estar vinculadas con empresas ferroviarias. A estos efectos, se entenderá que existe vinculación con empresas ferroviarias cuando pertenezcan al mismo grupo empresarial. Se entenderá aplicable el concepto de grupo empresarial en los supuestos a los que se refiere el Art. 42.1 del Código de Comercio y el Art. 87 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre.

Por orden del titular del Ministerio de Fomento se determinarán los criterios conforme a los cuales el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá prestar estos servicios.

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento **Adif**, a través de la declaración sobre la red o documento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las empresas ferroviarias y otros candidatos.

b) Directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras provistas del preceptivo título habilitante otorgado por el administrador de infraestructuras ferroviarias, siempre que dispongan de los espacios, instalaciones o medios necesarios para la realización de la prestación correspondiente, a través del oportuno acuerdo o contrato con dicho administrador. En las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, dichas empresas prestadoras no podrán estar vinculadas con empresas ferroviarias. El título

habilitante deberá tener carácter reglado. El administrador de infraestructuras ferroviarias deberá otorgar dicho título a las empresas que cumplan los requisitos que el titular del Ministerio de Fomento establezca reglamentariamente para la obtención del mismo. Reglamentariamente se establecerán las condiciones para que el administrador de infraestructuras ferroviarias suscriba acuerdos o contratos de disposición de espacios, instalaciones o medios que las empresas prestadoras de Servicios Complementarios soliciten, garantizando la seguridad ferroviaria y el adecuado uso de las instalaciones. Los referidos Servicios Complementarios serán de prestación obligatoria a solicitud de las empresas ferroviarias y otros candidatos, con aplicación de los principios de igualdad de trato, transparencia y no discriminación. Se considerará condición



esencial de la actividad el respeto a la confidencialidad de los datos que se pudieran conocer durante el desarrollo de la misma acerca de las operaciones de las empresas ferroviarias y candidatos, considerándose su incumplimiento como infracción grave de las comprendidas en el apartado a) del Art. 89 de la LSF.

c) Las empresas ferroviarias y los candidatos titulares de material rodante, presten o no Servicios Complementarios al amparo de lo establecido en el epígrafe b) anterior, podrán realizar para sí mismos dichos Servicios Complementarios siempre que hayan suscrito con el administrador de infraestructuras ferroviarias el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de instalaciones o medios que sean solicitados por la empresa ferroviaria o candidato. La autoprestación podrá realizarse directamente o a través de contrato con terceros. En este caso, los prestadores deberán estar en posesión del correspondiente título habilitante otorgado por dicho administrador. En el supuesto contemplado en la presente letra c) las empresas ferroviarias y otros candidatos tendrán prohibida la prestación de Servicios Complementarios a empresas distintas. El incumplimiento de esta obligación supondrá una infracción grave comprendida en el apartado a) del Art. 89 de la LSF.

El uso de los espacios, instalaciones y medios disponibles en las áreas de las zonas de servicio ferroviario

administradas por **Adif**, se regulará a través del correspondiente contrato de disponibilidad entre las partes, en el que figurarán, entre otros extremos, el objeto, la forma y temporalidad de la utilización de dichos medios, la duración del contrato y su precio.

5.4.3. Servicios Auxiliares

Son Servicios Auxiliares los que las EEFF pueden solicitar a **Adif** o a otros prestadores, sin que **Adif** esté obligado a prestarlos. Entre estos servicios se incluyen:

- El acceso a la red de telecomunicación.
- El suministro de información complementaria.

La prestación de Servicios Auxiliares en la REFIG y las áreas de sus zonas de servicio administradas por **Adif** se efectuará en régimen de Derecho privado, sin que sea precisa autorización previa alguna de la administración ferroviaria y sin que sea obligatoria dicha prestación. En todo caso la empresa prestadora deberá haber suscrito con **Adif** el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización le hubiera solicitado al mismo. El objeto social de la empresa prestadora deberá abarcar la realización de los citados servicios; sin embargo, las EEFF y otros candidatos titulares de material rodante que no cumplan este requisito podrán realizar

para sí los referidos servicios en régimen de autoprestación, directamente o a través de terceros, siempre que hayan suscrito con **Adif** el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización le hubieran solicitado. **Adif** podrá prestar en cualquier caso los servicios auxiliares.

El uso de los espacios, instalaciones y medios disponibles en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif**, se regulará a través del correspondiente contrato de disponibilidad entre las partes, en el que figurarán, entre otros extremos, el objeto, la forma y temporalidad de la utilización de dichos medios, la duración del contrato y su precio.

Lo dispuesto en los apartados anteriores referente a la prestación

de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares no será de aplicación a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada que complementan la REFIG y que no se encuentren situadas en las zonas de servicio ferroviario de la misma, salvedad hecha de los Servicios Adicionales de acceso a los apartaderos y desde los mismos a los que será de aplicación lo establecido en el Art. 40.2 de la LSF, modificada por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

5.4.4. Definición y Descripción de los Servicios

De acuerdo con lo expresado en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y su normativa de desarrollo, **Adif** prestará los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares quedando recogidos en la siguiente clasificación:



Servicios Adicionales

SA-1	Acceso de trenes a Instalaciones.
SA-2	Expedición de trenes desde Instalaciones.

Servicios Complementarios

SC-1	Operaciones sobre el material asociadas al acceso o expedición de trenes.
SC-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 Instalaciones sin vehículo de maniobras.
SC-5	Maniobras en Instalaciones con vehículo de maniobras.
SC-6	Manipulación de unidades de transporte intermodal.
SC-7	Suministro de la corriente de tracción.
SC-8	Suministro de combustible.
SC-9	Transportes Excepcionales.

Servicios Auxiliares

SX-1	Facturación comercial.
SX-2	Pesaje de vagones.
SX-3	Suministro de arena.
SX-4	Transbordo de carga completa en las instalaciones de Adif.
SX-5	Almacenaje de unidades de transporte intermodal.
SX-6	Planificación de acarreo e información al Cliente
SX-7	Apoyo a la admisión / envío de trenes y / o circulaciones en régimen de maniobras a / desde Instalaciones.
SX-8	Modificaciones y / o Adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales.

Estos servicios, que se citan a título enunciativo y no limitativo, se prestarán mediante solicitud expresa, sin que Adif esté obligado a prestarlos. Podrán ser objeto de este tipo de servicios otras prestaciones que, sin estar expresamente relacionadas, pudieran convenirse entre las partes.

Servicios Adicionales

SA-1 Acceso de trenes a Instalaciones

Descripción Este servicio consiste en la entrada de un tren desde la vía de circulación regulada por **Adif**, a las instalaciones ferroviarias, con el objeto de realizar alguno de los Servicios Complementarios y/o Auxiliares.

Operaciones Asociadas

- Planificación del itinerario desde las vías de circulación, reguladas por **Adif**, hasta las vías de la instalación.
- Establecimiento del itinerario, gobernando y controlando los sistemas de señales, comunicaciones y seguridad para garantizar la recepción del tren, así como el apartado de su, o sus locomotoras.
- Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la llegada del tren a la Instalación.

Unidad de Facturación Tren Recibido.

Condiciones de Aplicación

- Será de aplicación en todas las instalaciones ferroviarias en las que se realiza la prestación.
- El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección Ejecutiva de Circulación de **Adif**.
- No será de aplicación esta Tarifa, cuando desde **Adif**, se haya establecido o programado la entrada del tren en una instalación por necesidades propias de **Adif**.
- Quedan excluidas de la aplicación de esta Tarifa, las circulaciones en régimen de tren que no realicen servicios en la instalación.

SA-2 Expedición de Trenes desde Instalaciones

Descripción Este servicio consiste en la incorporación de un tren, desde una instalación ferroviaria, a las vías de circulación, reguladas por **Adif**, cuando haya realizado alguno de los Servicios Complementarios y/o Auxiliares.

Operaciones Asociadas

- Planificación del itinerario, desde la posición del tren hasta su incorporación final a las vías de circulación reguladas por **Adif**.
- Establecimiento del itinerario, gobernando y controlando los sistemas de señales, comunicaciones y seguridad para garantizar el posicionamiento de la/s locomotora/s y la salida del tren.
- Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la salida del tren de la Instalación.

Unidad de Facturación Tren Expedido.

Condiciones de Aplicación

- Será de aplicación en todas las instalaciones ferroviarias en las que se realiza la prestación.
- El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección Ejecutiva de Circulación de **Adif**.
- No será de aplicación esta Tarifa, cuando desde el **Adif**, se haya establecido o programado la entrada previa del tren en una instalación.
- Quedan excluidas de la aplicación de esta Tarifa, las circulaciones en régimen de tren que no hayan realizado servicios en la instalación.

Servicios Complementarios

SC-1 Operaciones sobre el Material asociadas al Acceso o Expedición de Trenes	
Descripción	Este servicio consiste en realizar todas o alguna de las operaciones asociadas.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none">• Retirada/colocación de las señales de cola al tren y entrega/recogida al maquinista.• Enganche / desenganche de la locomotora a los vagones de la composición.• Aseguramiento del estacionamiento del tren.• Realización de las pruebas de frenado que corresponda para la puesta en circulación del tren.• Elaboración de la documentación que corresponda a la Empresa Ferroviaria.
Unidad de Facturación	Por servicio realizado a trenes que acceden o se expiden de la instalación.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none">• Será de aplicación en aquellas instalaciones logísticas que se relacionan en el Apartado 3.7.1. de la Declaración sobre la Red.• El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección Ejecutiva de Circulación de Adif.
SC-2 Operaciones de acceso a Instalaciones Exteriores sin Vehículo de Maniobras	
Descripción	<ul style="list-style-type: none">• Este servicio consiste en la realización, por parte del personal de la Instalación a la que se ha producido acceso, de las operaciones asociadas para poder desplazar el material y acceder a Instalaciones exteriores.• Se entenderán como Instalaciones exteriores los apartaderos, los puertos, los talleres u otras estaciones, situadas fuera de la Instalación.
Operaciones Asociadas	La actividad realizada por el personal en el recorrido Origen – Destino y viceversa, para: <ul style="list-style-type: none">-La ejecución y realización de las funciones atribuidas en la normativa de aplicación al personal de maniobra para esta actividad.-Otras operaciones que posibiliten la entrada o salida de trenes (cubrir paso a nivel, establecer y dirigir el itinerario, etc.).
Unidad de Facturación	Por servicio según la distancia real ferroviaria.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none">• La distancia Origen – Destino será considerada como distancia real ferroviaria.• Otras operaciones distintas de las asociadas y descritas en este servicio, realizadas en Origen y/o Destino, se facturarán de acuerdo a la Tarifa correspondiente.• Cuando el desplazamiento no se realice en vehículo ferroviario se facturará un suplemento por Km.

SC-3 Operaciones de acceso a Instalaciones Exteriores con Vehículo de Maniobras

Descripción Este servicio consiste en la realización, por parte del personal de la Instalación a la que se ha producido acceso, de las operaciones asociadas para poder desplazar el material y acceder a Instalaciones exteriores con vehículo de maniobras propio de **Adif**. Se entenderán como Instalaciones exteriores los apartaderos, los puertos, los talleres u otras estaciones, situadas fuera de la Instalación.

Operaciones Asociadas La actividad realizada por el personal en el recorrido Origen - Destino y viceversa, para:
-La ejecución y realización de las funciones atribuidas en la normativa de aplicación al personal de maniobra para esta actividad.
-Otras operaciones que posibiliten la entrada o salida de trenes (cubrir paso a nivel, establecer y dirigir el itinerario, etc.).
-Conducción del vehículo de maniobras propiedad de **Adif**.

Unidad de Facturación Por servicio según la distancia real ferroviaria.

Condiciones de Aplicación

- La distancia Origen - Destino será considerada como distancia real ferroviaria.
- Otras operaciones distintas de las asociadas y descritas en este servicio, realizadas en Origen y/o Destino, se facturarán de acuerdo a la Tarifa correspondiente.

SC-4 Maniobras en Instalaciones sin Vehículo de Maniobras

Descripción Este servicio consiste en la realización de las operaciones asociadas que permitan la clasificación del material para formar o descomponer trenes, desplazando el material, ya sean vagones y/o locomotoras y dentro de una Instalación de **Adif**.

Operaciones Asociadas

- Establecimiento y dirección del Itinerario (manejando los cambios manuales / automáticos), que han de seguir tanto los vagones como las locomotoras, hasta las zonas correspondientes.
- Asimismo, comprende las operaciones solicitadas para la formación de trenes, agregando y segregando material, posicionamiento de vagones a la carga o a la descarga, posicionamiento de material para reparación, o cualquier otra operación solicitada relacionada con el movimiento de material dentro de la Instalación.

Unidad de Facturación Por Tren maniobrado por instalación que sea origen del tren o intermedia.

Condiciones de Aplicación

- El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección Ejecutiva de Circulación de **Adif**.
- Si el tren tiene maniobras de formación en origen (con independencia de su número), se factura una única maniobra en origen.
- Si el tren, en su recorrido, tiene maniobras en instalaciones intermedias, se factura una única maniobra en cada una de las instalaciones en la que dicho tren es maniobrado, con independencia de las maniobras efectuadas en cada instalación.
- Quedan excluidas de la facturación las maniobras que se pudieran realizar en las instalaciones que sean el destino del tren.
- Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Instalación.

SC-5

Maniobras en Instalaciones con Vehículo de Maniobras

Descripción

Este servicio consiste en la realización de las operaciones asociadas que permitan la clasificación del material para formar o descomponer trenes, desplazando el material, ya sean vagones y/o locomotoras, dentro de una Instalación de **Adif** y con vehículo de maniobras propio de **Adif**.

Operaciones Asociadas

- Establecimiento y dirección del itinerario (manejando los cambios manuales /automáticos), que han de seguir tanto los vagones como las locomotoras, hasta las zonas correspondientes.
- Asimismo, comprende las operaciones solicitadas para la formación de trenes, agregando y segregando material, posicionamiento de vagones a la carga o a la descarga, posicionamiento de material para reparación, o cualquier otra operación solicitada relacionada con el movimiento de material dentro de la Instalación.
- Conducción del vehículo de maniobras propiedad de **Adif**.

Unidad de Facturación

Por Tren maniobrado por instalación que sea origen del tren o intermedia.

Condiciones de Aplicación

- El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección Ejecutiva de Circulación de **Adif**.
- Si el tren tiene maniobras de formación en origen (con independencia de su número), se factura una única maniobra en origen.
- Si el tren, en su recorrido, tiene maniobras en instalaciones intermedias, se factura una única maniobra en cada una de las instalaciones en la que dicho tren es maniobrado, con independencia de las maniobras efectuadas en cada instalación.
- Quedan excluidas de la facturación las maniobras que se pudieran realizar en las instalaciones que sean el destino del tren.
- Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Instalación.



SC-6 Manipulación de Unidades de Transporte Intermodal

Descripción Este servicio consiste en la carga / descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTIs), dentro del modo de transporte ferroviario.

Operaciones Asociadas

- Control de entrada y salida de la UTI en la Instalación.
- Planificación y ejecución de la carga/descarga de la UTI sobre vagón, sobre camión, zona de tránsito, etc.
- Control de vigilancia y seguridad.
- Control de seguridad de pesos de UTIs manipuladas.

Unidad de Facturación Por UTI manipulada.

Condiciones de Aplicación

- Se aplicará UNA ÚNICA manipulación a la entrada de la UTI en la instalación, bien sea por tren o por camión, para aquellas UTIs que a su llegada a la instalación faciliten información sobre destino (tren/ fecha o stock), y su salida se produzca como máximo en las dos fechas hábiles siguientes a la de su llegada.
- O se aplicará UNA ÚNICA manipulación a la entrada de la UTI en la instalación bien sea por tren o por camión que incluye un tránsito temporal en la instalación, por un máximo de 7 días, contados a partir de la fecha siguiente de la llegada de la UTI a la instalación (excepto para las UTIs con Mercancías Peligrosas que deberán cumplir con la normativa que sea de aplicación para cada Instalación).
- Cuando la UTI supere el tránsito temporal máximo de 7 días, se facturará, además de este servicio, un movimiento de grúa adicional y los días de exceso.
- Quedan excluidas del cómputo aquellas manipulaciones que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Instalación.



SC-7 Suministro de la Corriente de Tracción

Descripción	Este servicio supone la disponibilidad de tensión en las líneas que disponen de las Instalaciones adecuadas para la prestación de este servicio.
Operaciones Asociadas	
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none">• Líneas de Alta Velocidad: Importe facturado a Adif por las compañías eléctricas en cada una de las subestaciones existentes en las líneas.• Resto de Líneas: TKBR.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none">• No se prestará el servicio de corriente de tracción durante las franjas de mantenimiento establecidas.• No supondrá penalización alguna para Adif la ausencia de corriente de tracción, cuando se deba a una avería ocasionada por alguna Empresa Ferroviaria, o sea consecuencia de obras u operaciones de mantenimiento debidamente programadas, así como las producidas por causas de fuerza mayor.

SC-8 Suministro de Combustible

Descripción	Este servicio supone el suministro de combustible en aquellas estaciones o instalaciones adecuadas para la prestación del mismo.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none">• Gestión de la compra del gasóleo B para tracción.• Almacenamiento del gasóleo B, en su caso, en los correspondientes depósitos.• Dispensación del gasóleo B para la tracción.• Gestión inherente a la prestación del servicio.
Unidad de Facturación	Litros de gasóleo dispensado.
Condiciones de Aplicación	Incluye el suministro físico del combustible por personal propio, contratado o terceros.

SC-9 Transportes Excepcionales

Descripción	Este servicio consiste en la asistencia a la circulación de Transportes Excepcionales.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none">• Acompañamiento y asistencia al transporte.• Servicios contratados de apoyo y seguridad.
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none">• Por Acompañamiento.• Por Servicio contratado.
Condiciones de Aplicación	Estos tráficó 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.

Servicios Auxiliares

SX-1 Facturación Comercial	
Descripción	Este servicio consiste en cumplimentar: -La documentación necesaria para la facturación comercial de vagones y UTIs (Carta de Porte). -La documentación necesaria para la facturación de los servicios de almacenaje, movimientos de grúa y acarrees ligados a la Carta de Porte.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none">• Cumplimentación de la documentación comercial necesaria para la facturación.• Tramitación y envío de la documentación (vía fax, correo, etc.) al centro que indique la Empresa Ferroviaria.• Introducción de datos en el sistema informático de la información de facturación.
Unidad de Facturación	Carta de Porte.
Condiciones de Aplicación	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-2 Pesaje de Vagones	
Descripción	Pesaje de vagones, en aquellas Instalaciones dotadas de los medios necesarios para ello, obteniendo el comprobante de peso correspondiente.
Operaciones Asociadas	Utilización de la báscula estática o dinámica para la realización del pesaje.
Unidad de Facturación	Vagón aislado o remesa de vagones.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none">• Se considerará remesa de vagones el pesaje de varios vagones, que formando una composición realizan una única maniobra de posicionamiento.• Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera.• Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.

SX-3 Suministro de Arena	
Descripción	Este servicio consiste en suministrar arena para locomotoras en las Instalaciones, cuando éstas estén dotadas de la infraestructura necesaria para ello.
Operaciones Asociadas	Realización del suministro de arena.
Unidad de Facturación	Vehículo suministrado más consumo de arena.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none">• El importe de la arena consumida se facturará a coste.• Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera.• Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.

SX-4 Transbordo de Carga Completa en las Instalaciones de **Adif**

Descripción	Este servicio consiste en realizar el transbordo de la mercancía de un vagón a otro en las instalaciones de Adif .
Operaciones Asociadas	Las operaciones inherentes a la manipulación de carga completa para su transbordo.
Unidad de Facturación	En función del tipo de mercancía. (Bobinas, Chatarra, Tubos, Perfiles, Vidrios, Azulejos, Cereales, Maderas, Maquinaria, resto).
Condiciones de Aplicación	Las que se recojan en el contrato que se suscriba entre las partes.

SX-5 Almacenaje de Unidades de Transporte Intermodal

Descripción	Este servicio consiste en la reserva de espacio para un número determinado de UTIs (contenedores y cajas móviles) dentro de la zona habilitada para ello, donde se pueden almacenar UTIs vacías por tiempo definido, estando limitado el servicio a la capacidad operativa de la Instalación.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none">• Control de entrada y salida de la UTI en la Instalación.• Planificación y ejecución de la carga/descarga de la UTI sobre camión, zona de almacenaje, etc.• Información de las UTIs almacenadas y sus movimientos de entrada y salida.• Control de vigilancia y seguridad.
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none">• Importe fijo mensual por zona de TEUs contratada.• Por TEU de exceso sobre la zona contratada.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none">• Quedan excluidas las UTIs con residuos de mercancías peligrosas.• Es de aplicación a partir de la finalización del tránsito temporal máximo de 7 días, siempre que se tenga suscrito contrato por este servicio.• Las que se recojan en el contrato que se suscriba entre las partes.

SX-6 Planificación de Acarreos e Información al Cliente

Descripción	Este servicio consiste en la planificación diaria de las operaciones de acarreo de la empresa ferroviaria, o de terceros, cuando así lo solicite expresamente.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none">• Coordinación con el Cliente Final, la Empresa Ferroviaria y el Transportista sobre las condiciones de recogida y entrega de las mercancías.• Planificación de las recogidas y entregas de las mercancías.• Emisión de la documentación administrativa necesaria para justificar la prestación del servicio.• Información sobre el desarrollo de los mismos.
Unidad de Facturación	Según contrato.
Condiciones de Aplicación	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-7**Apoyo a la Admisión, envío de trenes y/o circulaciones en régimen de maniobras a/desde Instalaciones**

Descripción	Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas a la entrada o salida de trenes y/o circulaciones en régimen de maniobras a/o desde a/desde Instalaciones de Adif distintas de las incluidas en el apartado 3.7.1. de la Declaración sobre la Red.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none">• Retirada de las señales de cola de la locomotora y colocación de las mismas en la cola de la circulación y viceversa.• Enganche / desenganche de la locomotora a los vagones.• Realización de las actividades correspondientes al personal de maniobras en la realización de las pruebas de frenado establecidas en el Reglamento General de Circulación.• Elaboración de la documentación de circulación, cuando proceda (Hoja de material o 1007, Boletín de circulación y frenado y Boletín de órdenes e informaciones temporales de circulación).• Realizar la actualización informática del tren.• Otras tareas y operaciones, no expresadas en los párrafos anteriores y que estén intrínsecamente unidas a la entrada y/o salida de composiciones, y/o desde la Instalación, que corresponda su realización a Adif y que quedarían recogidas en el contrato que a tal fin se establezca.
Unidad de Facturación	Por servicio prestado.
Condiciones de Aplicación	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-8**Modificaciones y/o Adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales**

Descripción	Realización por parte de Adif de cualesquiera modificaciones y/o adaptaciones que requiera la infraestructura ferroviaria para permitir el acceso a la misma, o circulación por ella de Convoyes Especiales.
Operaciones Asociadas	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. Régimen Económico y Tributario

6.1. Principios de Tarificación

Estos principios se sustentan en las siguientes figuras:

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

La regulación de los cánones ferroviarios que se devengan a favor de **Adif** por la utilización de las infraestructuras se establece en la Ley del Sector Ferroviario, fijándose de conformidad con el Art. 77.1 de la LSF, mediante la ORDEN FOM 898/2005, las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y los criterios cuantificadores de los cánones por utilización de las infraestructuras Ferroviarias. La Prestación de los Servicios ferroviarios Adicionales y Complementarios, está sujeta al pago de tarifas, que tienen el carácter de precios privados. La prestación de los servicios ferroviarios Auxiliares está sujeta a precios libremente acordados entre las partes.

6.2. Tasas Ferroviarias y Cánones

6.2.1. Tasas

Las Tasas ferroviarias satisfacen los hechos imponibles relacionados con la prestación de servicios ferroviarios regulados en la Orden Ministerial vigente. A continuación se detallan las principales Tasas Ferroviarias.

6.2.1.1. Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros

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

Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros

Servicios de recorrido \leq 150 km	0, 02 por persona y viaje
Servicios de recorrido > 150 km	0, 15 por persona y viaje
Servicios de recorrido > 300 km o internacionales	0, 34 por persona y viaje
Contratos de transporte con un número indeterminado de viajes	0, 03 por nº de días de validez del título
Contratos de transporte con un número indeterminado de viajes en dos o más medios	0, 20 por nº de meses o fracción de meses de validez del título

6.2.1.2. Otras Tasas

Constituye el hecho imponible de dichas tasas, la prestación de los servicios necesarios para el otorgamiento de las homologaciones, certificaciones, expedición de títulos al personal ferroviario y expedición de Licencias o Certificados de Seguridad.

Estas tasas son:

- Homologación de centros de formación del personal ferroviario (Art. 69 de la LSF).
- Certificación de centros de material rodante (Art. 35 de la Orden FOM/233/2006).
- Expedición de títulos al personal ferroviario (Art. 69 de la LSF).
- Expedición de Licencia o Certificado de Seguridad (Art. 61 de la LSF).
- Ampliación, renovación o revisión de Licencia o de Certificado de Seguridad (Art. 61 de la LSF).

6.2.2. Cánones

Los Cánones ferroviarios son las tasas que **Adif** recibe de las EEFF por utilización de las infraestructuras de su titularidad o las que estén adscritas a él.

La LSF, en sus Títulos V y VI, establece un Canon por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la REFIG, a aplicar con ocasión de la utilización de la infraestructura ferroviaria y de la Adjudicación de la Capacidad de Red necesaria para la prestación de los distintos servicios ferroviarios, y por la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias (Art. 74 y Art. 75 de la LSF).

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



la Orden Ministerial 898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, modificada por la Orden FOM 3852/2007, de 20 de diciembre.

A continuación se detallan los principales Cánones:

6.2.2.1. Canon por utilización de las Líneas Ferroviarias Integrantes de la REFIG

Serán sujetos pasivos del Canon las EEFF que utilicen la REFIG, las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte y que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que, sin tener la consideración de EEFF, obtengan Adjudicación de Capacidad.

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

■ Canon de Acceso (Modalidad A)

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

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

Canon de Acceso (Modalidad A)

Nivel	Volumen de Tráfico	€/ Año
N1	≤1 millón de Tren-km / año	64.309,20
N2. A	>1 y ≤ 5 millones de Tren- km / año	160.773,01
N2. B	>5 y ≤10 millones de Tren- km / año	353.700,63
N3. A	>10 y ≤15 millones de Tren- km / año	739.555,86
N3. B	>15 millones de Tren- km / año	1.511.266,31

■ 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 determinación del periodo horario de aplicación, se considerará la hora de parada en la estación anterior.

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

Canon por Reserva de Capacidad (Modalidad B)

Periodo Horario	Tipo Línea	Tipo de Servicio			
		V1	V2	M	P
€/Tren-km reservado					
Punta	A1	3,65	2,24	-	0,91
	A2	3,55	2,14	-	0,82
	(*) B1	3,01	0,54	0,33	0,06
	C1	-	0,20	0,33	-
Normal	A1	2,35	1,12	-	0,91
	A2	2,24	1,07	-	0,82
	(*) B1	0,20	0,20	0,05	0,06
	C1	-	0,20	0,05	-
Valle	A1	0,82	0,74	-	0,91
	A2	0,74	0,69	-	0,82
	(*) B1	-	0,10	0,05	0,06
	C1	-	0,10	0,05	-

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

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

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

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

■ Canon de Circulación (Modalidad C)

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

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

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

En las “Tablas de Referencia” de este Capítulo, se encuentran clasificados los tipos de línea y servicios (Tablas 1 y 2).

Canon de Circulación (Modalidad C)

Tipo Línea	Tipo de Servicio			
	V1	V2	M	P
	€/ Tren-km circulado			
A1	2, 14	0, 82	–	–
A2	2, 04	0, 74	–	–
B1	0, 64	0, 06	0, 06	–
C1	–	0, 06	0, 06	–

■ Canon por Tráfico (Modalidad D)

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

Las cuantías del Canon se establecerán en función del valor económico de los servicios comerciales de transporte ferroviario

prestado, medido en términos de la Capacidad ofertada, pudiéndose distinguir por hora y día y tipo de línea.

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

A efectos de la determinación del periodo horario de aplicación, se considerará la hora de parada en la estación anterior.

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

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

En el Apartado 6.2.6. "Tablas de Referencia" de este Capítulo, se encuentran clasificados los tipos de línea y periodos horarios, en las Tablas 1 y 3.

Canon por Tráfico (Modalidad D)

Tipo Línea	Periodo Horario		
	Punta	Normal	Valle
	€/ 100 plazas-km		
A1	1, 35	0, 74	-
A2	1, 27	0, 69	-
B1	-	-	-
C1	-	-	-

6.2.2.2. Canon por utilización de las Estaciones y Otras Instalaciones Ferroviarias

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

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

■ Canon por utilización de Estaciones (Modalidad A)

Esta modalidad se aplica a los viajeros que utilicen el servicio de

transporte ferroviario, en función de la distancia recorrida y de la categoría de estación en la que se inicie o finalice el viaje.

A estos efectos se considerarán viajeros aquellas personas no pertenecientes a los equipos de operación, gestión y supervisión de las EEFF.

La cuantía del Canon será la que resulte de aplicar las cuantías unitarias que se indican a continuación, por el número de viajeros que hayan contratado la prestación del servicio de transporte ferroviario, iniciando o finalizando el viaje en dicha estación. Para los viajes en los que se realicen transbordos se entenderá finalizado e iniciado un nuevo viaje en la estación que se produzca.

Canon por utilización de Estaciones (Modalidad A)

Categoría*	Trayecto			
	A	B	C	D
	€/ Viajero			
1	0,84	0,46	0,20	0,08
2	0,52	0,33	0,15	0,06
3	0,04	0,04	0,04	0,02

* Las Estaciones se encuentran clasificadas por categorías en la Tabla 4, Apartado 6.2.6.

Tipo de Trayecto

A	Superior a 250 km
B	Entre 126 y 250 km
C	Entre 80 y 125 km
D	Inferior a 80 km



■ **Canon por el Estacionamiento y utilización de Andenes en las Estaciones (Modalidad B)**

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

Con carácter general se establece un periodo de 15 minutos durante el cual el Canon no será aplicable. Tampoco se considerará aplicable, a los efectos de este Canon, los supuestos de estacionamiento y utilización de andenes en horario valle, o de servicios de cercanías o regionales que utilicen andenes reservados para su uso exclusivo, según la relación de estaciones que se adjunta en la Tabla 5, del Apartado 6.2.6.

Canon por el Estacionamiento y utilización de Andenes en las Estaciones (Modalidad B)

Categoría*	Estacionamiento		
	A	B	C
	€/ Tren		
1	2, 14	3, 21	4, 28
2	1, 07	1, 61	2, 14
3	-	-	-

* Las Estaciones se encuentran clasificadas por categorías en la Tabla 4 del Apartado 6.2.6.

Tipo de Estacionamiento

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

A los efectos de cómputo del tiempo de estacionamiento en andenes no se considerarán las paradas intermedias de un trayecto comercial, ni aquellos en los que **Adif** decida la permanencia del tren en la vía de estacionamiento.

■ **Canon de Paso por Cambiadores de Ancho (Modalidad C)**

La cuantía de esta modalidad será la que resulte de aplicar la cantidad unitaria en euros a cada paso de un tren por un cambiador de ancho.

Canon de Paso por Cambiadores de Ancho (Modalidad C)

Valor unitario por tren	107, 18 €
-------------------------	-----------

■ Canon por utilización de Vías de Apartado (Modalidad D)

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

No se considerarán, a los efectos de esta modalidad, los supuestos de utilización de vías de apartado en el horario valle referido en la Tabla 3 de las "Tablas de Referencia", Apartado 6.2.6.

Canon por utilización de Vías de Apartado (Modalidad D)

Tipo de Línea	Estacionamiento			
	a	b	c	d
	€/ Tren			
A	15, 48	2, 04	3, 01	38, 58
B - C	-	-	-	-

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

Tipo de Estacionamiento

a	Entre 1 y 6 horas.
b	Por cada hora de estacionamiento desde la hora sexta hasta la decimosegunda.
c	Por cada hora de estacionamiento a partir de la decimosegunda hora.
d	Estacionamiento por día completo.

■ Canon por la Prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del Dominio Público Ferroviario (Modalidad E)

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

En todo caso, para lo no contemplado en este Capítulo, se estará a lo dispuesto en la LSF o en la Orden Ministerial que fije las cuantías y se encuentre vigente en el momento de la aplicación de las Tasas Ferroviarias y Cánones que correspondan.

Canon por la Prestación de Servicios que precisen de Autorización para la utilización del Dominio Público Ferroviario (Modalidad E)

Zona de dominio público	€/ m ² - mes
Terreno urbanizado	0,64
Terreno NO urbanizado	0,54



6.2.3. Modificación de las Tasas Ferroviarias y Cánones

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

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.

Se ha procedido a regularizar, tanto la Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros, como los Cánones Ferroviarios con lo estipulado en el Art. 81 de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010.

6.2.4. Forma de pago de las Tasas Ferroviarias y Cánones

Las Tasas de Seguridad, que deberán estar incluidas en el precio del transporte, se recaudarán por parte de las EEFF y se ingresarán en el patrimonio de **Adif** (Art. 67 LSF).

En cuanto a los Cánones Ferroviarios, las modalidades descritas podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o con-

junto, 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 los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias debe ser efectuado por la EEFF o Candidatos habilitados, una vez hayan recibido la notificación de pago correspondiente, en los términos, plazos y demás condiciones indicadas en la DR y en la Orden Ministerial que fija las cuantías de los Cánones Ferroviarios.

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

Asimismo se ha suscrito con fecha 16 de febrero de 2009 un Convenio entre la Agencia Estatal de Administración Tributaria y Adif para la recaudación en vía ejecutiva de los recursos de naturaleza pública de esta entidad pública, publicado mediante Resolución de 26 de febrero de 2009, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, del Ministerio de Economía y Hacienda.

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

6.2.5. Sistema de Incentivos (Performance Scheme)

Adif pretende fidelizar a las EEF que presentan un alto grado de cumplimiento en la capacidad de infraestructura asignada. Asimismo, la Directiva 2001/14/CE, en su Art. 11, prevé la posibilidad de que a través de un sistema de incentivos se potencie la reducción al mínimo de las incidencias y con ello se mejore el funcionamiento de la Red ferroviaria. Dicho sistema podrá incluir la imposición de penalizaciones por acciones que perturben el funcionamiento de la Red o en la concesión de indemnizaciones a las empresas que las sufran.

6.2.6. Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones

Actualizadas por la Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre, que modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios.



Tabla 1. Clasificación de las Líneas Ferroviarias

Tipo		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	Características
Viajeros	V1	Velocidad punta igual o superior a 260 km/h
Viajeros	V2	Velocidad punta inferior a 260 km/h
Mercancías	M	–
Pruebas	P	–

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

Se entiende por servicios de pruebas la circulación de trenes que se realicen para la adecuación y calibración de vehículos nuevos o existentes, que necesiten autorización de puesta en servicio o de circulación, así como para la calibración de alguno de sus componentes.

Tabla 3. Periodos Horarios

Periodo	Tramo Horario	
	Inicio	Fin
Valle	0:00	6:59
Punta	7:00	9:29
Normal	9:30	17:59
Punta	18:00	20:29
Normal	20:30	23:59

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

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

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

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



Tabla 4. Clasificación de Estaciones

Categoría 1

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

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	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	Vilagarcia de Arousa
Figueros	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.

Tabla actualizada por la Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre, que modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios.

Tabla 5. Estaciones con andenes reservados para los Servicios de Cercanías y Regionales

Gerencia	Estación
Madrid	Atocha, Chamartín, Fuenlabrada, Móstoles, Aranjuez, Villalba, Alcalá de Henares, El Escorial, Guadalajara, Parla, Tres Cantos, Colmenar, Ávila, Segovia, Valladolid, Medina, Ciudad Real, Toledo, Badajoz, Puertollano, Soria.
León	Gijón Cercanías, Oviedo, León, A Coruña, Ferrol, Vigo, Ponferrada, Santiago de Compostela.
Sevilla	Cádiz, Sevilla Santa Justa, Córdoba – Central, Málaga, Granada, Almería, Ronda, Jaén, Huelva, Fuengirola, Jerez de la Frontera, Linares, Bobadilla, Utrera.
Valencia	Valencia– Estació del Nord, Teruel, Castelló, Gandía, Tortosa, Xàtiva, Alacant– Terminal, Cuenca, Cartagena, Vinaròs, Murcia del Carmen.
Barcelona	Barcelona Sants, Barcelona Estació de França, L'Hospitalet, Sant Vicenç de Calders, Vilanova i la Geltrú, Sant Andreu Comtal, Portbou, Girona, Figueres, Massanes, Sant Celoni, Vic, Ripoll, Manresa, Terrassa, Blanes, Mataró, Granollers, Canfranc, Huesca, Zaragoza Delicias, Calatayud, Tarragona, Reus, Mora la Nova, Lleida.
Miranda	Bilbao Abando, Irún, Santander, Vitoria–Gasteiz, Orduña, Santurtzi, Muskiz, Burgos, Logroño, Palencia, Pamplona.



6.3. Tarifas Provisionales 2010 por la Prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares

6.3.1. Introducción

El documento "Tarifas Provisionales 2010 por la prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares", aprobado por el Consejo de Administración de **Adif** el 21 de diciembre de 2009, que fija dichas Tarifas para el año 2010, ha sido publicado mediante Resolución de 22 de diciembre de 2009 de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento (BOE núm. 311, de 26 de diciembre de 2009) de la Secretaría General de Infraestructuras.

6.3.2. Régimen Jurídico y Determinación de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares

La prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios estará sujeta al pago de Tarifas, que tendrán el carácter de precios privados. La prestación de Servicios Auxiliares estará sujeta a precios libremente acordados entre las partes. Según el Art. 79 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, el importe de las Tarifas se fijará atendiendo al tipo de acti-

vidad, a su interés ferroviario y a su relevancia económica, así como al coste que suponga la prestación de los servicios. No se devengarán tarifas ni precios por las actividades y servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en la LSF.

6.3.3. Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares

Adif presta los servicios con arreglo a las condiciones establecidas en las descripciones de los mismos, (ver Apartado 5.4.) garantizando la seguridad, eficacia y calidad del servicio, aportando los medios y el personal habilitado para su ejecución. En este sentido, **Adif** consciente de la trascendencia y repercusión de la prestación de los servicios en la actividad de las EEFF, establece mecanismos para identificar los niveles de calidad de los servicios aportados, y acomete procesos de mejora continua en orden a aumentar la eficiencia de la prestación y los parámetros de calidad correspondientes.

La prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares que se recogen en este documento abarca los siguientes campos de actividad: servicios en instalaciones logísticas de mercancías, servicios de suministro de energía para tracción, y servicios relacionados con la seguridad en la circulación.

Dicha prestación se realizará en las estaciones e instalaciones logísticas de mercancías que se incluyan en la DR, y asimismo en otras instalaciones de **Adif** que el interesado podrá conocer previa consulta a la Dirección Ejecutiva de Servicios Logísticos de **Adif**. La relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que ofertan sus servicios a las EEFF se recoge en la DR en el Apartado 3.7.1. Asimismo se encontrarán disponibles en la web de **Adif**, www.Adif.es los horarios de Servicios de dichas Instalaciones.

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



6.3.4. Tablas de Tarifas de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares 2010

Tarifas - Servicios Adicionales		Unidad de Facturación	Tarifa Año 2010
SA-1	Acceso de trenes a Instalaciones		
	A instalaciones	Tren	0,00 €
SA-2	Expedición de trenes desde Instalaciones		
	Desde instalaciones	Tren	0,00 €



Tarifas - Servicios Complementarios

	Unidad de Facturación	Tarifa Año 2010
SC-1 Operaciones sobre el Material asociadas al Acceso o Expedición de trenes		
	Servicio	36,55 €
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 correspondiente a 30 – 60 km más una cantidad fija por km adicional)	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 correspondiente a 15 – 30 km más una cantidad fija por km adicional)	Servicio	8,60 €/km
SC-4 Maniobras en Instalaciones sin Vehículo de Maniobras		
	Tren maniobrado por instalación (no destino)	91,45 €
SC-5 Maniobras en Instalaciones con Vehículo de Maniobras		
	Tren maniobrado por instalación (no destino)	278,00 €
SC-6 Manipulación de Unidades de Transporte Intermodal		
UTI, entre 0 y 2 días de tránsito por la Instalación	UTI	21,00 €
UTI, hasta 7 días de tránsito por la Instalación	UTI	38,00 €
Exceso sobre 7 días de tránsito por la Instalación	UTI/DIA	6,00 €
Manipulación adicional por más de 7 días de tránsito	UTI	21,00 €

Tarifas - Servicios Complementarios

	Unidad de Facturación	Tarifa Año 2010
SC-7 Suministro de la Corriente de Tracción		
Líneas de Alta Velocidad	Servicio	Coste Real
Resto de líneas:		
Cercanías - unidades eléctricas	Miles de TKBR	6,875561 €
Media distancia - electrotrenes	Miles de TKBR	2,116456 €
Media distancia - unidades eléctricas	Miles de TKBR	2,116456 €
Larga distancia - trenes convencionales	Miles de TKBR	2,722701 €
Larga distancia - tipo Euromed	Miles de TKBR	2,619260 €
Larga distancia - tipo Alaris	Miles de TKBR	2,619260 €
Larga distancia - locomotoras aisladas	Miles de TKBR	2,722701 €
Larga distancia - electrotrenes	Miles de TKBR	2,619260 €
Mercancías - trenes convencionales	Miles de TKBR	2,182118 €
Mercancías - locomotoras aisladas	Miles de TKBR	2,182118 €
Coste de gestión (importe sobre el total de Megavatios hora)	MWh	1,21 €/MWh

Los importes resultantes, tanto de los costes de energía eléctrica como de gestión, se ajustarán al final del ejercicio de acuerdo con los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes.

SC-8 Suministro de Combustible

	Unidad de Facturación	Coste Real
Combustible	Litro	Coste Real
Coste de gestión (importe sobre el total de litros de producto suministrado)	Litro	0,021 €/litro
Coste de dispensación	Litro	0,0194 €/litro

Los importes resultantes, tanto de los costes de combustible, de gestión y de dispensación, se ajustarán al final del ejercicio de acuerdo con los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes.

SC-9 Transportes Excepcionales

Acompañamiento y asistencia al transporte	Servicio Contratado	60,00 € /h/agente
Servicios contratados de apoyo y seguridad	Servicio Contratado	Según Contrato

Tarifas - Servicios Auxiliares

Nota: Todas las Tarifas referentes a Servicios Auxiliares se aplicarán según Convenio.

Unidad de Tarificación

SX-1 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 Transbordo de Carga Completa en las Instalaciones de Adif	
Tipo de mercancía	Servicio Contratado
SX-5 Almacenaje de Unidades de Transporte Intermodal	
Zona de Almacenaje	Zona/Mes
Exceso sobre zona contratada	TEU/Día
SX-6 Planificación de Acarreos e Información al Cliente	
	Acarreo
SX-7 Apoyo a la admisión/envío de trenes y/o circulaciones en Régimen de Maniobras a/desde Instalaciones	
	Por servicio prestado
SX-8 Modificaciones y/o adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales	
Modificaciones y/o adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales	Por actuación

6.3.5. Aprobación y Vigencia de las Tarifas por la prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares

Adif ha elaborado unas Tarifas Provisionales que fueron aprobadas por el Consejo de Administración de conformidad con la legislación vigente en ese momento, y publicadas en Resolución de la Secretaría General de Infraestructuras de 22 de diciembre de 2009, tarifas cuyo periodo de vigencia se extiende desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2010. En tanto el Ministerio de Fomento no apruebe las tarifas por los Servicios Adicionales y Complementarios, de conformidad con lo establecido en la LSF, en la redacción dada por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre (Ley Ómnibus), que modifica determinados artículos de la LSF, se aplicarán las tarifas provisionales aprobadas por **Adif**.

- Las Tarifas de los Servicios Adicionales, en lo sucesivo, serán aprobadas por el Ministerio de Fomento a propuesta de **Adif**, y se incluirán en la DR. Dicha propuesta no tendrá carácter vinculante para el Ministerio de Fomento. Las Tarifas de los Servicios Complementarios prestados en la REFIG y en las áreas de sus zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif** serán aprobadas, con independencia de quien sea su prestador, por el Ministerio de Fomento a propuesta

de **Adif**. Su cuantía deberá figurar en la DR.

El Ministerio de Fomento podrá establecer, por motivos de interés general relativos a los objetivos de la política social, exoneraciones o aminoraciones en las Tarifas en vigor de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras ferroviarias, compensando a este último, si procede, por la disminución de ingresos que se derive de la aplicación de las mismas.

- Las Tarifas de los Servicios Complementarios realizados en las áreas de zonas de servicio ferroviario no administradas por el administrador de infraestructuras ferroviarias serán de libre fijación por la empresa prestadora, que deberá comunicarla con antelación al Ministerio de Fomento para su conocimiento.

- El importe de las Tarifas se fijará atendiendo al tipo de actividad, a su interés ferroviario y a su relevancia económica, así como al coste que suponga la prestación de los servicios.

- El precio de los Servicios Auxiliares será acordado libremente entre las partes.

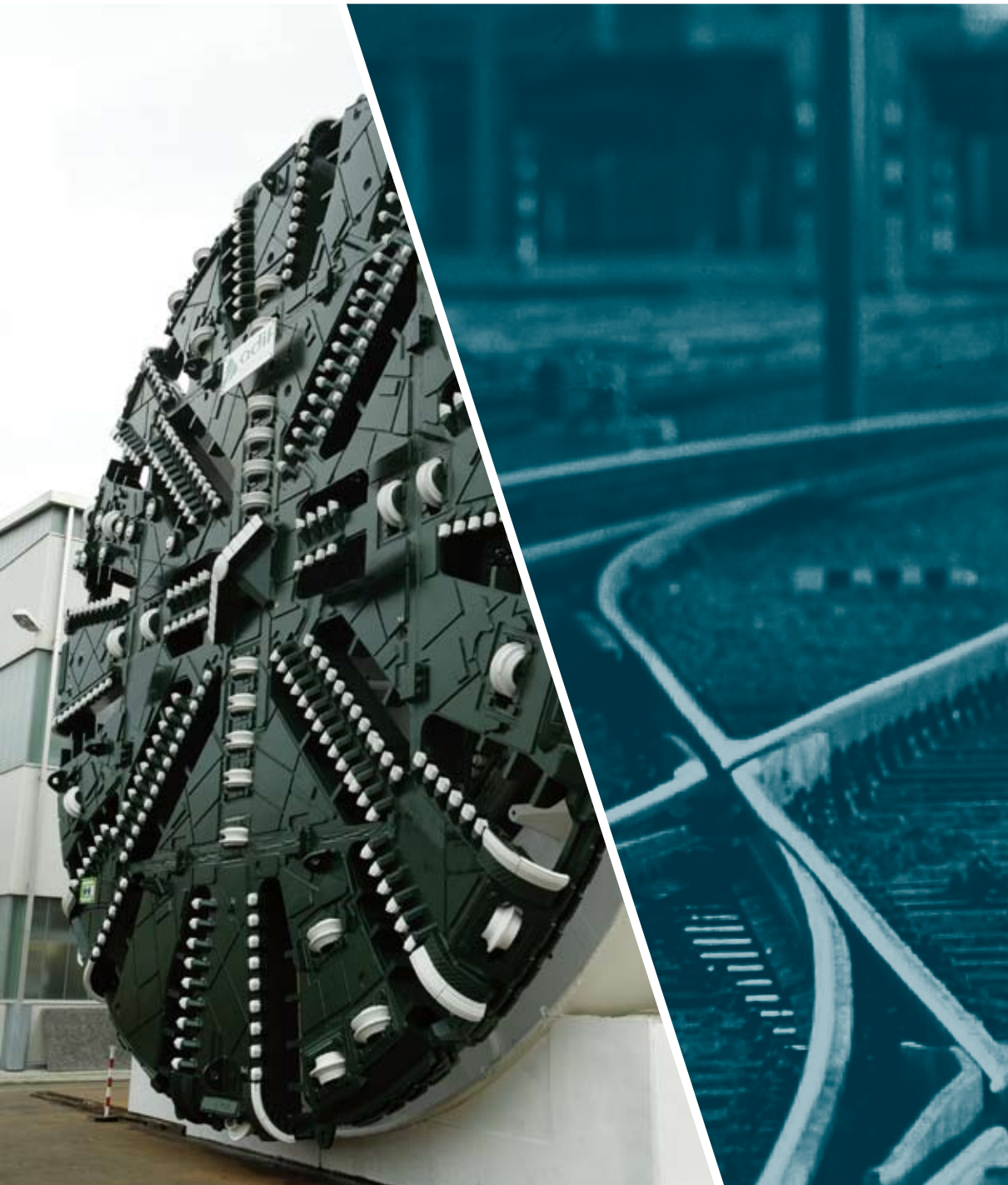
6.3.6. Facturación de Tarifas por prestación de Servicios Adicionales y Complementarios

Las Tarifas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio, la realización de la actividad o la utilización de que se trate, y deberán hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento de su fijación o actualización.

Los certificados acreditativos del impago de las facturas giradas por **Adif**, que deberán ser notificados al obligado al pago, tendrán la consideración de títulos ejecutivos, conforme a lo dispuesto en el Art. 517 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. La acción para exigir el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por **Adif** prescribirá a los cinco años desde la prestación del servicio.

Adif podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las tarifas correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda. Igualmente, **Adif** podrá solicitar depósitos, avales, pagos a cuenta o cualquier otra garantía suficiente para el cobro del importe de las tarifas por los servicios que preste.

Corresponde a la jurisdicción ordinaria la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de las Tarifas a que se refiere este Capítulo.





Anexos

Anexos

Anexo A: Horario de Servicio 2010 / 2011

Anexo B: Catálogos de Surcos Internacionales

Anexo C: Modelos de Solicitud de Capacidad
Modelo de Solicitud de Capacidad Nacional
Modelo de Solicitud de Capacidad Internacional

Anexo D: Características de la infraestructura y Condiciones de circulación entre Barcelona y la sección Internacional para trenes de Mercancías en Ancho UIC. Año 2010.

Anexo E: Empresas Ferroviarias con Certificado de Seguridad

Anexo F: Organigrama del Ministerio Fomento

Anexo G: Documentación de Referencia
Derecho Internacional
Normativa Europea
Normativa Estatal
Normativa Básica de Circulación de Aplicación en **Adif**

Anexo H: Glosario: Acrónimos y Definiciones
Acrónimos
Definiciones

Anexo I: Mapas de la Red Gestionada por **Adif**

Anexo A: Horario de Servicio 2010 / 2011

Actualizado en www.adif.es

• El domingo, 12 de diciembre de 2010 comienza un nuevo Horario de Servicio, el cual finalizará el sábado 10 de diciembre de 2011.

• El Horario de Servicio marca los plazos efectivos que se deben cumplir durante los procedimientos de Adjudicación de Capacidad implantados por la LSF, y detallados en el Capítulo 4 de la presente DR.

2010					
ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO
L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

2011					
ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO
L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Principales Hitos

Horario de Servicio 2010/2011	Calendario Ajuste Concertado		Ajustes Mensuales	
	2010		2010	2011
12-dic-10 Inicio Horario de Servicio 2010/11	13-jun-10	Ajuste concertado	12-jun-11	07-feb-10 06-feb-11
12-abr-10 Solicitudes Internacionales	08-feb-10	Solicitudes	07-feb-11	07-mar-10 06-mar-11
14-jun-10 Solicitudes Nacionales	08-mar-10	Asignación provisional de Capacidad	07-mar-11	04-abr-10 03-abr-11
13-sep-10 Asignación provisional de capacidad	12-abr-10	Asignación definitiva de Capacidad	11-abr-11	02-may-10 01-may-11
11-oct-10 Asignación definitiva de capacidad	10-may-10	Comunicación del anuncio de trenes	09-may-11	01-ago-10 07-ago-11
08-nov-10 Comunicación del anuncio de trenes				05-sep-10 04-sep-11
				03-oct-10 02-oct-11
				07-nov-10 06-nov-11

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



Anexo B: Catálogos de Surcos Internacionales

Corredor Tarragona - Portbou

Nº de Surco	Tarragona	Castellbisbal	Portbou	Conexiones
86852/3	03h55	05h10	08h00	Vintimiglia, Metz, Angola- Antwerpen
Nº De Surco	Conexiones	Portbou	Castellbisbal	Tarragona
86584/5	Vintimiglia, Metz, Angola- Antwerpen	12h35	15h27	16h44

CORREDOR IRÚN - FUENTES DE OÑORO


Nº de Surco	Conexiones	Irún	Valladolid	Fuentes de Oñoro
43800/1	Lisboa/Oporto	11h26	17h04	21h00
Nº de Surco	Fuentes de Oñoro	Valladolid	Irún	Conexiones
43802/3	22h44	02h51	08h43	Lisboa/Oporto



Anexo C: Modelos de Solicitud de Capacidad

Modelo de Solicitud de Capacidad Nacional

Se encuentra disponible en www.adif.es



Candidato o Representante: _____

Domicilio (a efectos de notificaciones): _____

Registro Especial 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: _____

Modelo de Solicitud de Capacidad Internacional

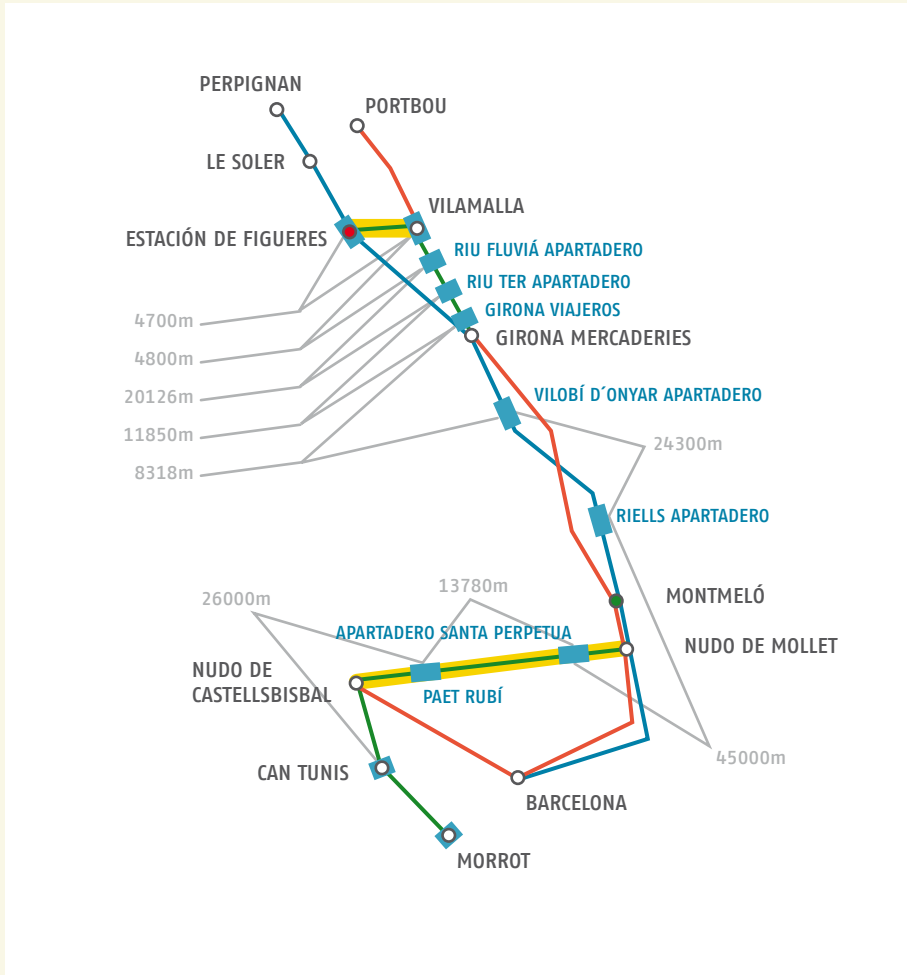
Se encuentra disponible en <http://www.railnet europe.com>

Anexo D: Características de la Infraestructura y Condiciones de Circulación entre Barcelona y la Sección Internacional para Trenes de Mercancías en Ancho UIC. Año 2010

1. Descripción de la Línea
2. Esquema de vías en Ancho UIC
3. Gálibos
4. Rampa característica
5. Carga máxima por eje, Condiciones Dinámicas y Calidad de la Rodadura
6. Velocidades mínimas
7. Longitud máxima del tren
8. Electrificación
9. Instalaciones de seguridad
10. Telemandos, CTC y Telecomunicaciones
11. Esquema de vías y Longitudes de apartado. Ancho 1.435 mm



1. Descripción de Línea



- Ancho Internacional
- Ancho Convencional
- 3^{er} Carril

— Distancias

- Ministerio de Fomento
- Vías apartado Ancho Internacional

- Cambiador de Ancho Dual
- 3^{er} Carril en Montmeló

El corredor entre la Terminal de Morrot y el comienzo de la Sección Internacional Figueres-Perpignan está constituido por los siguientes tramos:

- **TERMINAL DE MORROT – ESTACIÓN CAN TUNIS – RAMAL CAN TUNIS – CASTELLBISBAL:** Terminales y estaciones con vías de ancho mixto, 1.435 mm y 1.668 mm y tercer carril entre estaciones y en el ramal, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ejecuta las obras: **Adif**.

- **CASTELLBISBAL – NUDO DE MOLLET:** Tercer carril, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ejecuta las obras: Ministerio de Fomento.

- **NUDO DE MOLLET-MONTMELÓ:** Tramo de línea de Alta Velocidad en ancho 1.435 mm, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ejecuta las obras: **Adif**.

- **TÚNEL DE MONTMELÓ:** Doble vía, una de ellas de ancho convencional y la otra con tres carriles, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ejecuta las obras: **Adif**.

- **TÚNEL DE MONTMELÓ – ESTACIÓN GIRONA MERCADERIES:** Tramo de línea de Alta Velocidad en ancho 1.435 mm, vía doble UIC, 25.000 V CA. Administración que ejecuta las obras: **Adif**.

- **ESTACIÓN DE GIRONA MERCADERIES – VARIANTE DE FIGUERES:** Tercer carril, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ejecuta las obras: **Adif**

- **VARIANTE DE FIGUERES:** Tercer carril, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ejecuta las obras: Ministerio de Fomento.

- **VARIANTE DE FIGUERES – SECCIÓN INTERNACIONAL:** Estación de Figueres dotada de vías de ancho UIC y ancho convencional. Tramo entre estación de Figueres – Sección Internacional, línea de Alta velocidad en ancho 1.435 mm, vía doble UIC, 25.000 V CA. Administración que ejecuta las obras: **Adif**.

La puesta en servicio de este nuevo corredor de mercancías en ancho UIC está prevista para finales de 2010. Su longitud es de 160 km, de los cuales 105 km son en vía doble y 55 km en vía única.

Las instalaciones logísticas en ancho UIC estarán ubicadas en la Terminal de Can Tunis y Morrot. Podría adaptarse también el acceso a la zona franca, en función de las posibilidades de tráfico.

2. Esquema de vías en Ancho UIC

En el apartado 11 figuran los esquemas de vías tanto de la línea como de las instalaciones logísticas de Can Tunis y Morrot. La Terminal de mercancías de Can Tunis contará con una conexión en ancho UIC a los talleres de mantenimiento de material rodante.

3. Gálibos

El gálibo que deberán cumplir los trenes es el estándar UIC.

4. Rampa Característica

La rampa característica de este corredor es de 18 milésimas.

5. Carga Máxima por eje, Condiciones Dinámicas Y Calidad de la Rodadura

El corredor se considera de la categoría D4, es decir, admite carga máxima por eje de 22,5 t. Se establecerán condiciones de calidad de la rodadura para la circulación por el tramo de línea de Alta Velocidad idénticas a las de la sección internacional, es decir, las recogidas en la ficha UIC 518 para la interacción vía-vehículo.

6. Velocidades Mínimas

La velocidad mínima de circulación para trenes de mercancías en tramos de la Línea de Alta Velocidad será de 100 km/h, para respetar el exceso de peralte normal de 80 mm.

Excepcionalmente podrían ser admitidos trenes de velocidad inferior (nunca por debajo de 80 km/h).

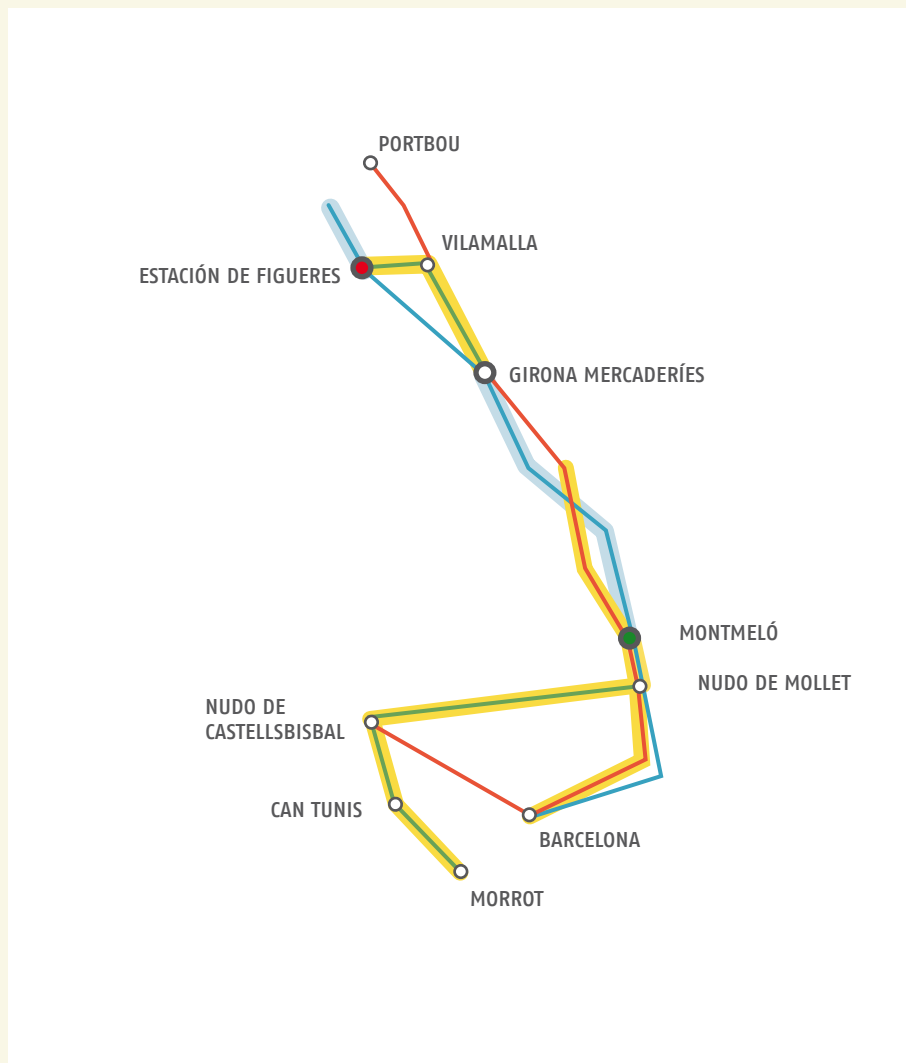
7. Longitud máxima de tren

La longitud máxima del tren será de 750 metros, de acuerdo con las longitudes de vías de apartado que figuran en el apartado 11.

8. Electrificación

En el siguiente esquema se representan los tramos electrificados con corriente continua a 3.000 V, los tramos electrificados con corriente alterna 25.000 V y 50 Hz, así como las zonas neutras de cambio de tensión. Así pues, los trenes con tracción eléctrica deberán contar con locomotoras bi-tensión.

Electrificación



— Línea Electrificada a 3.000 V CC

○ Zona Neutra para cambio de tensión

— Línea Electrificada a 25.000 V CA

9. Instalaciones de Seguridad

En el escenario provisional del 2010, el sistema nominal sería ASFA. El sistema de Bloqueo será BAB o BAU, según se trate de vía doble o única.

10. Telemandos, CTC y Telecomunicaciones

Los tramos siguientes serán controlados desde el puesto de mando de Barcelona-Francia y la comunicación entre éste y los trenes se realizará a través del sistema Tren-Tierra:

- Terminal de Can Tunis (Morrot incluido) hasta lado norte de Montmeló.

- Girona Mercaderies a Estación de Figueres.

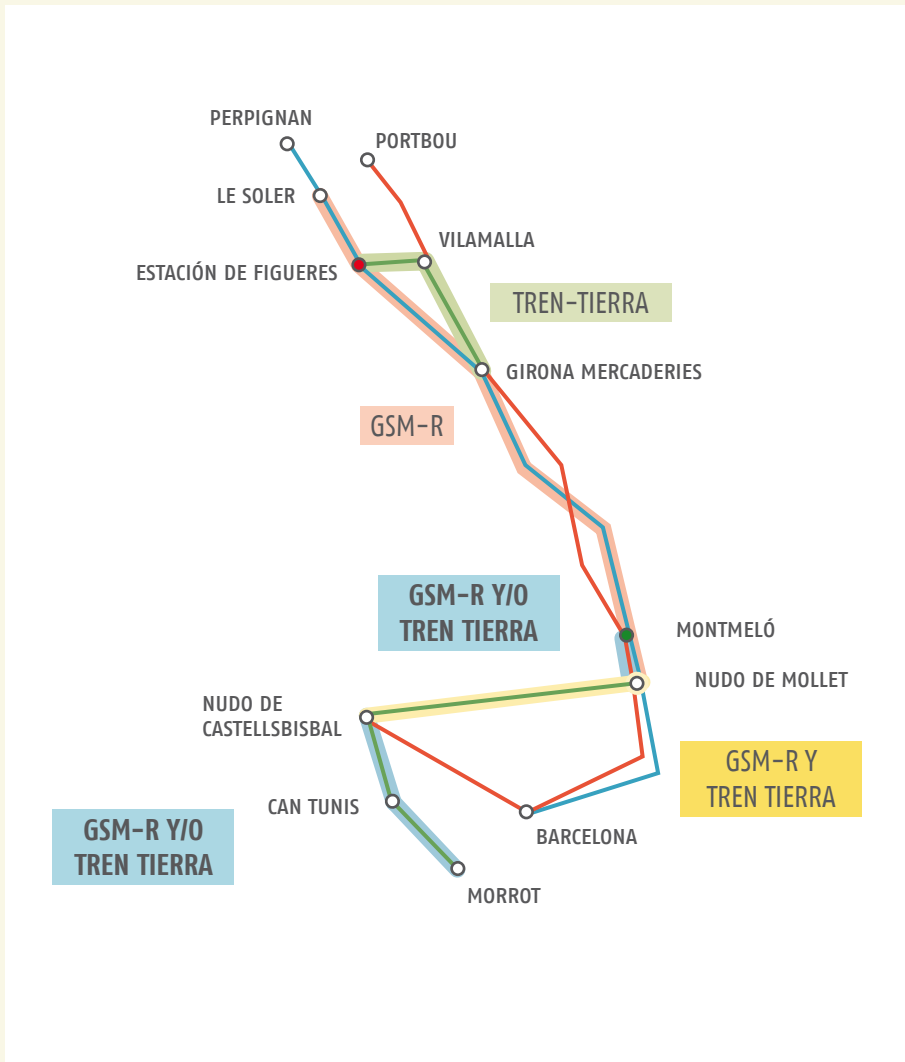
Los tramos correspondientes a la línea de Alta Velocidad serán controlados por el CRC de Zaragoza y las comunicaciones entre éste y los trenes se realizarán con el sistema GSMR. Son éstos:

- Lado norte de Montmeló a Girona Mercaderies.

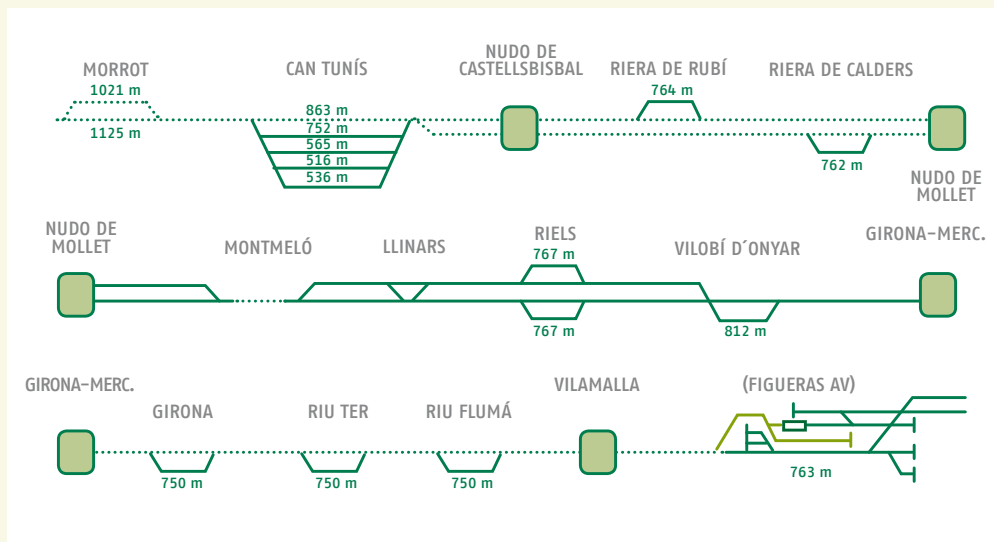
- Estación de Figueres a Sección internacional.



Telemandos, CTC y Telecomunicaciones



11. Esquema de vías y longitudes de Apartados Ancho 1.435 mm



— Vía ancho Ibérico Vía tercer carril — Vía ancho VIC



Anexo E: Empresas Ferroviarias con Certificado de Seguridad

(Por orden de Fecha de Concesión del Primer Certificado de Seguridad)

Renfe Operadora

Línea	Desde	Hasta	Fecha
	Toda la REFIG	Toda la REFIG	30/06/2006



Continental Rail S.A.

Línea	Desde	Hasta	Fecha
300	Madrid Puerta Atocha	Valencia Estació del Nord	24/11/2006
100	Madrid Chamartín	Venta de Baños	29/06/2007
130	Gijón Cercanías	Venta de Baños	29/06/2007
132	Bif. Tudela Veguín	Ablaña	29/06/2007
140	Bif. Tudela Veguín	El Entrego	29/06/2007
142	Soto de Rey	Bif. Olloniego	29/06/2007
144	San Juan de Nieva	Villabona de Asturias	29/06/2007
146	Bif. Viella	Bif. Peña Rubia	29/06/2007
148	Trasona	Nubledo	29/06/2007
150	Aboño	Serín	29/06/2007
152	Gijón Puerto	Veriña	29/06/2007
154	Lugo de Llanera	Tudela Veguín	29/06/2007
902	Pitis	Bif. Hortaleza	29/06/2007
940	O'Donnell	Vicálvaro Clasif.	29/06/2007
134	León	Torneros	25/09/2009
136	León Clasif.	Bif. León Clasificación	25/09/2009
138	Bif. Galicia	Bif. Asturias	25/09/2009
160	León	Torneros	25/09/2009
200	Madrid Chamartín	Sant Vicenç de Calders	25/09/2009
210	Miraflores	Tarragona	25/09/2009
214	CIM Zaragoza	La Cartuja	25/09/2009
216	Bif. Plaza Aguja km 1,4	Bif. Plaza Aguja km 8,1	25/09/2009
218	Bif. Plaza	Zaragoza Plaza	25/09/2009
220	Lleida Pirineus	Plà de Vilanoveta	25/09/2009
230	La Plana de Picamoixons	Reus	25/09/2009
234	Reus	Costantí	25/09/2009
238	Bif. Llobregat	Barcelona Morrot	25/09/2009
240	Sant Vicenç de Calders	L'Hospitalet de Llobregat	25/09/2009
242	Martorell SEAT	Aguja km 1,185	25/09/2009
244	Aguja km 0,477	Aguja km 0,500	25/09/2009
600	Valencia Estació del Nord	Sant Vicenç de Calders	25/09/2009
610	Sagunt	Bif. Teruel	25/09/2009
612	Sagunt Aguja km 28,3	Sagunt Aguja km 268,8	25/09/2009
622	Aguja Clasif. km 212,0	Tarragona Clasif.	25/09/2009
624	Aguja Clasif.	Tarragona	25/09/2009
800	Bif. León	León	25/09/2009
836	Bif. León	Bif. Río Bernesga	25/09/2009
838	Bif. Torneros	Bif. Quintana	25/09/2009
100	Hendaya	Venta de Baños	30/10/2009
102	Bif. Aranda	Madrid Chamartín	30/10/2009
126	Aranda de Duero Montecillo	Aranda de Duero Chelva	30/10/2009
164	Bif. Magaz	Magaz	30/10/2009
166	Bif. Rubena	Villafría	30/10/2009
168	Villafría	Bif. Rubena Aguja km 377,3	30/10/2009
700	Casetas	Intermodal Abando Indalecio Prieto	30/10/2009
702	Cabañas de Ebro	Grisén	30/10/2009
704	Bif. Rioja	Bif. Castilla	30/10/2009
710	Alsasua	Castejón	30/10/2009
712	Bif. km 534	Bif. Km 331,5	30/10/2009
720	Santurce	Intermodal Indalecio Prieto	30/10/2009
724	Bilbao Mercancías	Santurce	30/10/2009
726	La Casilla	Aguja de enlace	30/10/2009
904	Bif. Fuencarral	Fuencarral Fuente Grande	30/10/2009

Acciona Rail Services S.A.

Línea	Desde	Hasta	Fecha
130	Gijón Cercanías	Venta de Baños	26/12/2006
132	Bif. Tudela Veguín	Ablaña	26/12/2006
140	Bif. Tudela Veguín	El Entrego	26/12/2006
142	Soto de Rey	Bif. Olloniego	26/12/2006
144	San Juan de Nieva	Villabona de Asturias	26/12/2006
146	Bif. Viella	Bif. Peña Rubia	26/12/2006
148	Trasona	Nubledo	26/12/2006
150	Aboño	Serín	26/12/2006
152	Gijón Puerto	Veriña	26/12/2006
154	Lugo de Llanera	Tudela Veguín	26/12/2006



Comsa Rail Transport S.A.

Línea	Desde	Hasta	Fecha
100	Madrid Chamartín	Venta de Baños	29/06/2007
130	Gijón Cercanías	Venta de Baños	29/06/2007
132	Bif. Tudela Veguín	Ablaña	29/06/2007
140	Bif. Tudela Veguín	El Entrego	29/06/2007
142	Soto de Rey	Bif. Oloniego	29/06/2007
144	San Juan de Nieva	Villabona	29/06/2007
146	Bif. Viella	Bif. Peña Rubia	29/06/2007
148	Trasona	Nubledo	29/06/2007
150	Aboño	Serín	29/06/2007
152	Gijón Puerto	Veriña	29/06/2007
154	Lugo Llanera	Tudela Veguín	29/06/2007
902	Pitis	Bif. Hortaleza	29/06/2007
930	Madrid Atocha	San Fernando de Henares	29/06/2007
934	Madrid Abroñigal	Bif. Rebollo	29/06/2007
936	San Cristobal Industrial	Villaverde Bajo	29/06/2007
940	O'Donnell	Vicálvaro Clasif.	29/06/2007
942	Villaverde Bajo	Vallecas Industrial	29/06/2007
944	Vicálvaro	Vicálvaro Clasif.	29/06/2007
946	Madrid Santa Catalina	Villaverde Bajo	29/06/2007
200	Madrid Chamartín	Barcelona Sants	19/08/2008
210	Miraflores	Tarragona	19/08/2008
214	CIM Zaragoza	La Cartuja	19/08/2008
230	La Plana de Picamoixons	Reus	19/08/2008
234	Reus	Roda de Bará	19/08/2008
238	Bif. Llobregat	Barcelona Morrot	19/08/2008
240	Sant Vicenç de Calders	L'Hospitalet de Llobregat	19/08/2008
242	Aguja Km 71,185	Martorell SEAT	19/08/2008
250	L'Hospitalet de Llobregat	Bellvitge, Aguja Km 674,8	19/08/2008
284	CIM Zaragoza Aguja 0,7	CIM Zaragoza Aguja 337,5	19/08/2008
286	La Cartuja Aguja 23,3	La Cartuja Aguja 351,1	19/08/2008
288	Miraflores Aguja 354,6	Miraflores Aguja 0,9	19/08/2008
300	Villaverde Bajo	Castillejo Añover	19/08/2008
300	Silla	Valencia Estació del Nord	19/08/2008
304	Alfafar Benetusser	Bif. Clasif. Valencia Fte. de S. Luis	19/08/2008
312	Algodor	Castillejo Añover	19/08/2008
500	Villaverde Bajo	Villaluenga Yuncler	19/08/2008
504	Villaluenga Yuncler	Algodor	19/08/2008
506	Aguja Km 5,7	Asland Cgd.	19/08/2008
600	Valencia Estació del Nord	Sant Vicenç de Calders	19/08/2008
622	Aguja Clasif. Km 272,0	Tarragona Clasif.	19/08/2008
624	Aguja Clasif. Km 100,4	Tarragona	19/08/2008
120	Vilar Formoso	Medina del Campo	27/02/2009
122	Salamanca	Ávila	27/02/2009
134	Tormeros	León Clasif.	27/02/2009
136	Bif. León Clasif.	León Clasif.	27/02/2009
138	Bif. Galicia	Bif. Asturias	27/02/2009
216	Bif. Plaza Aguja Km 1,4	Bif. Plaza Aguja Km 8,7	27/02/2009
218	Bif. Plaza	Zaragoza Plaza	27/02/2009
244	Aguja Km 70,477	Aguja Km 0,500	27/02/2009
246	Mollet Sant Fost	Castellbisbal	27/02/2009
248	Bif. Papiol Aguja Km 4,014	Bif. Rubí Aguja Km 4,014	27/02/2009
256	Barcelona Can Tunis	Bif. Can Tunis	27/02/2009
270	Cerbère	Barcelona Sant Andreu Comtal	27/02/2009
272	Girona Mercaderies	Bif. Girona Mercaderies	27/02/2009
300	Castillejo Añover	Silla	27/02/2009
500	Villaluenga Yuncler	Valencia de Alcántara	27/02/2009

Línea	Desde	Hasta	Fecha
502	Valencia de Alcántara	P.K. 428,5 (frontera)	27/02/2009
510	Aljucén	Cáceres	27/02/2009
520	Mérida	Badajoz	27/02/2009
522	Manzanares	Ciudad Real	27/02/2009
836	Bif. León	Bif. Río Bernesga	27/02/2009
838	Bif. Torneros	Bif. Quintana	27/02/2009
100	Venta de Baños	Miranda de Ebro	29/05/2009
700	Miranda de Ebro	Casetas	29/05/2009
704	Bif. Rioja	Bif. Castilla	29/05/2009
800	A Coruña	León	29/05/2009
804	Betanzos Infiesta	Ferrol	29/05/2009
810	Vigo	Monforte de Lemos	29/05/2009
812	Vigo Guixar	Chapela Aguja km 171	29/05/2009
814	Guillarei	Valença do Minho	29/05/2009
820	Zamora	Medina del Campo	29/05/2009
822	Ourense	A Coruña	29/05/2009
824	Redondela	Santiago de Compostela	29/05/2009
830	Bif. Uxes	Bif. San Cristobal	29/05/2009
832	Aguja km 545,4	Bif. San Diego	29/05/2009
834	A Coruña San Diego	Bif. El Burgo	29/05/2009



Tracción Rail S.A.

Línea	Desde	Hasta	Fecha
516	Zafra	Mérida	20/02/2008
520	Mérida	Badajoz	20/02/2008
512	Huelva Cargas	Zafra	28/03/2008
514	Zafra	Jerez de los Caballeros	28/03/2008
520	Mérida	Puertollano	28/03/2008
100	Madrid Chamartín	Hendaya	24/07/2009
102	Madrid Chamartín	Bif. Aranda	24/07/2009
120	Medina del Campo	Vilar Formoso	24/07/2009
122	Ávila	Salamanca	24/07/2009
124	Valdunciel	Salamanca	24/07/2009
130	Venta de Baños	Gijón Cercanías	24/07/2009
134	León	Torneros	24/07/2009
136	León Clasif.	Bif. León Clasif.	24/07/2009
138	Bif. Galicia	Bif. Asturias	24/07/2009
140	El Entrego	Bif. Tudela Veguín	24/07/2009
142	Bif. Olloniego	Soto de Rey	24/07/2009
144	Villabona de Asturias	San Juan de Nieva	24/07/2009
146	Bif. Peña Rubia	Bif. Viella	24/07/2009
148	Trasona	Nubledo	24/07/2009
150	Serín	Aboño	24/07/2009
152	Gijón Puerto	Veriña	24/07/2009
154	Lugo de Llanera	Tudela Veguín	24/07/2009
160	Palencia	Santander	24/07/2009
164	Magaz	Bif. Magaz	24/07/2009
200	Madrid Chamartín	Barcelona Sants	24/07/2009
210	Miraflores	Tarragona	24/07/2009
214	La Cartuja	CIM de Zaragoza	24/07/2009
216	Bif. Plaza Aguja Km 8,7	Bif. Plaza Aguja Km 1,4	24/07/2009
218	Bif. Plaza	Zaragoza Plaza	24/07/2009
230	La Plana de Picamoixons	Reus	24/07/2009
234	Roda de Bará	Reus	24/07/2009
238	Bif. Llobregat	Barcelona Morrot	24/07/2009
240	L'Hospitalet de Llobregat	Sant Vicenç de Calders	24/07/2009
242	Aguja Km 71,185	Martorell SEAT	24/07/2009
244	Aguja Km 70,477	Aguja Km 0,500	24/07/2009
300	Madrid Puerta de Atocha	Valencia Estació del Nord	24/07/2009
302	Aguja Km 146,1	Alcázar de San Juan	24/07/2009
304	Alfázar Benetusser	Clasif. Fuente de San Luis	24/07/2009
310	Aranjuez	Valencia Estació del Nord	24/07/2009
312	Castillejo Añover	Algodor	24/07/2009
314	Valencia Sant Isidre	Quart de Poblet	24/07/2009
320	Chinchilla	Cartagena	24/07/2009
322	Murcia Cargas	Cartagena	24/07/2009
324	Cartagena	Aguja Km 0,8	24/07/2009
326	Aguja Km 523,2	Escombreras	24/07/2009
330	La Encina	Alacant Terminal	24/07/2009
332	Caudete	Bif. Alacant	24/07/2009
334	Alacant Benalúa	Sant Gabriel	24/07/2009
336	El Reguerón	Alacant Terminal	24/07/2009
342	Alcoi	Xàtiva	24/07/2009
344	Gandía	Silla	24/07/2009
346	Gandía Port	Gandía Mercaderies	24/07/2009
348	Ford	Silla	24/07/2009
400	Cádiz	Alcázar de San Juan	24/07/2009
418	Antequera Sta. Ana Aguja Km 50,4	Antequera Sta. Ana Aguja Km 48,3	24/07/2009
420	Algeciras	Bif. Las Maravillas	24/07/2009
422	Fuente de Piedra	Bif. Utrera	24/07/2009

Línea	Desde	Hasta	Fecha
424	Bif. Málaga	La Roda de Andalucía	24/07/2009
426	Bif. Las Maravillas	Fuente de Piedra	24/07/2009
430	María Zambrano	Bif. Córdoba El Higuieron	24/07/2009
432	Córdoba Central	El Higuieron	24/07/2009
440	Huelva Término	Majarabique Estación	24/07/2009
444	La Salud	Bif. Tamarguillo	24/07/2009
448	Bif. Los Naranjos	Bif. San Jerónimo	24/07/2009
450	Bif. San Bernardo	Bif. La Negrilla	24/07/2009
452	La Salud	Puerto de Sevilla	24/07/2009
456	La Salud Aguja Km 10,2	La Salud Aguja Km 6,2	24/07/2009
500	Cáceres	Madrid Puerta de Atocha	24/07/2009
504	Villaluenga Yuncler	Algodor	24/07/2009
510	Cáceres	Aljucén	24/07/2009
516	Mérida	Los Rosales	24/07/2009
520	Ciudad Real	Badajoz	24/07/2009
522	Manzanares	Ciudad Real	24/07/2009
524	Ciudad Real Miguelturra	Bif. Poblete	24/07/2009
600	Valencia Estació del Nord	Sant Vicenç de Calders	24/07/2009
604	Les Palmes	Castelló Port	24/07/2009
610	Sagunt	Bif. Teruel	24/07/2009
612	Sagunt Aguja Km 268,8	Sagunt Aguja Km 28,3	24/07/2009
622	Aguja Clasif. Km 272,0	Tarragona Clasif.	24/07/2009
624	Aguja Clasif. Km 100,4	Tarragona	24/07/2009
700	Interm. Abando Indalecio Prieto	Casetas	24/07/2009
702	Cabañas de Ebro	Grisén	24/07/2009
720	Bif. La Casilla	Santurtzi	24/07/2009
722	Desertu Barakaldo	Muskiz	24/07/2009
724	Santurtzi	Bilbao Mercancías	24/07/2009
726	Bif. La Casilla	Aguja de Enlace	24/07/2009
800	A Coruña	León	24/07/2009
802	Toral de los Vados	Villafranca del Bierzo	24/07/2009
804	Betanzos Infesta	Ferrol	24/07/2009
810	Morforte de Lemos	Vigo	24/07/2009
812	Vigo Guixar	Redondela	24/07/2009
814	Valença do Minho	Guillarei	24/07/2009
816	Guillarei Aguja Km 0,9	Guillarei Aguja Km 141,6	24/07/2009
820	Zamora	Medina del Campo	24/07/2009
822	Zamora	A Coruña	24/07/2009
824	Santiago de Compostela	Redondela	24/07/2009
826	Central térmica de Meirama	Bif. Cerceda	24/07/2009
828	Faxil	Portas	24/07/2009
830	Bif. Uxes	Bif. San Cristóbal	24/07/2009
832	Aguja Km 545,4	Bif. San Diego	24/07/2009
834	Bif. El Burgo	A Coruña San Diego	24/07/2009
836	Bif. León	Bif. Río Bernesga	24/07/2009
838	Bif. Torneros	Bif. Quintana	24/07/2009
902	Bif. Hortaleza	Pitis	24/07/2009
904	Fuencarral Fuente Grande	Bif. Fuencarral	24/07/2009
912	Las Matas	Pinar de las Rozas	24/07/2009
930	Vallecas Industrial	San Fernando de Henares	24/07/2009
934	Madrid Abroñigal	Bif. Rebollo	24/07/2009
936	San Cristóbal Industrial	Villaverde Bajo	24/07/2009
940	O'Donnell	Vicálvaro Clasificación	24/07/2009
942	Villaverde Bajo	Vallecas Industrial	24/07/2009
944	Vicálvaro	Bif. Vicálvaro Clasif.	24/07/2009
946	Madrid Santa Catalina	Villaverde Bajo	24/07/2009
948	Vicálvaro Clasif.	Bif. Vicálvaro Clasif.	24/07/2009

EWSI LTD.

Línea	Desde	Hasta	Fecha
200	Bif. Hortaleza	Bif. Can Tunís	27/06/2008
210	Miraflores	Tarragona	27/06/2008
214	CIM Zaragoza	La Cartuja	27/06/2008
230	La Plana de Picamoixons	Reus	27/06/2008
234	Reus	Roda de Bará	27/06/2008
238	Bif. Llobregat	Barcelona Morrot	27/06/2008
240	Sant Vicenç de Calders	L'Hospitalet de Llobregat	27/06/2008
286	La Cartuja Aguja km 23,3	La Cartuja Aguja km 351,1	27/06/2008
288	Miraflores Aguja km 354,6	Miraflores Aguja km 0,9	27/06/2008
300	Madrid Puerta de Atocha	Valencia Estació del Nord	27/06/2008
302	Aguja Clasif. km 146,1	Alcazar de San Juan	27/06/2008
304	Alfatar Benetusser	Bif. Clasif. Valencia Fuente de San Luis	27/06/2008
340	Xàtiva Aguja km 47,0	Bif. Vallada	27/06/2008
600	Valencia Estació del Nord	Sant Vicenç de Calders	27/06/2008
622	Aguja Clasif. Km 272,0	Tarragona Clasif.	27/06/2008
624	Aguja Clasif. Km 100,4	Tarragona	27/06/2008
930	Madrid Atocha Cercanías	San Fernando de Henares	27/06/2008
934	Madrid Abroñigal	Bif. Rebollo	27/06/2008
936	San Cristóbal Industrial	Villaverde Bajo	27/06/2008
940	O'Donnell	Vicálvaro Clasif.	27/06/2008
942	Villaverde Bajo	Vallecas Industrial	27/06/2008
944	Vicálvaro	Bif. Vicálvaro Clasif.	27/06/2008
946	Madrid Santa Catalina	Villaverde Bajo	27/06/2008
100	Madrid Chamartín	Hendaya	30/01/2009
108	La Carrera (CGD)	Valladolid Campo Grande	30/01/2009
130	Venta de Baños	Gijón Cercanías	30/01/2009
132	Bif. Tudela Veguín	Ablaña	30/01/2009
140	Bif. Tudela Veguín	El Entrego	30/01/2009
142	Soto de Rey	Bif. Olloniego	30/01/2009
144	San Juan de Nieva	Villabona de Asturias	30/01/2009
146	Bif. Viella	Bif. Peña Rubia	30/01/2009
148	Trasona	Nubledo	30/01/2009
150	Aboño	Serín	30/01/2009
152	Gijón Puerto	Veriña	30/01/2009
154	Lugo de Llanera	Tudela Veguín	30/01/2009
160	Palencia	Santander	30/01/2009
162	Solvay Factoría (CGD)	Sierrapando (APD)	30/01/2009
164	Bif. Magaz	Magaz	30/01/2009
166B	Ramal Gijón Puerto	Puerto El Museo	30/01/2009
246	Castellbisbal	Mollet Sant Fost	30/01/2009
248	Bif. Papiol	Aguja km 79,347	30/01/2009
258	Bif. Prat	Barcelona Morrot	30/01/2009
262	Bif. Clot	Barcelona Sagrera	30/01/2009
266	Bif. Glorías	Bif. Vilanova	30/01/2009
270	Barcelona San Andreu Comtal	Portbou	30/01/2009
276	Maçanet Massanes	Barcelona Sagrera	30/01/2009
602	Bif. Grao Valencia	Valencia Puerto	30/01/2009
610	Sagunt	Bif. Teruel	30/01/2009
612	Sagunt Aguja 28,3	Sagunt Aguja 268,8	30/01/2009
700	Intermodal Abando Indalecio Prieto	Casetas	30/01/2009
710	Altsasua	Castejón de Ebro	30/01/2009
712	Bif. km 534,0	Bif. Km 231,5	30/01/2009
720	Santurtzi	Intermodal Abando Indalecio Prieto	30/01/2009
722	Muskiz	Desertu Baracaldo	30/01/2009
724	Bilbao Mercancías	Santurtzi	30/01/2009
726	Bif. La Casilla	Aguja de Enlace	30/01/2009
836	Bif. León	Bif. Río Bernesga	30/01/2009

Línea	Desde	Hasta	Fecha
838	Bif. Torneros	Bif. Quintana	30/01/2009
902	Pitis	Bif. Hortaleza	30/01/2009
912	Las Matas	Pinar de las Rozas	30/01/2009
102	Madrid-Chamartín	Manzanares Soto del Real	30/10/2009
134	León	Torneros	30/10/2009
136	León Clasificación	Bif. León Clasificación	30/10/2009
138	Bif. Galicia	Bifurcación Asturias	30/10/2009
162	Solvay	Sierrapando	30/10/2009
166	Bif. Rubena	Villafría	30/10/2009
168	Villafría	Bif. Rubena Aguja km 377,300	30/10/2009
220	Lleida Pirineus	Plà de Vilanoveta	30/10/2009
242	Martorell SEAT	Aguja Km 71,185	30/10/2009
244	Aguja Km 70,477	Aguja Km 0,5	30/10/2009
248	Bif. Papiol	Aguja Km 100,4	30/10/2009
272	Girona	Bif. Girona Mercaderies	30/10/2009
302	Aguja km 146,1	Alcázar de San Juan	30/10/2009
312	Castillejo Añover	Algodor	30/10/2009
320	Chinchilla	Cartagena	30/10/2009
324	Aguja km 0,8	Cartagena	30/10/2009
326	Aguja km 532,2	Escombreras	30/10/2009
330	La Encina	Alicante Terminal	30/10/2009
332	Bif. Alicante	Caudete	30/10/2009
334	San Gabriel	Alicante Benalúa	30/10/2009
336	Alicante Terminal	El Reguerón	30/10/2009
344	Silla	Gandía	30/10/2009
348	Silla	Ford	30/10/2009
500	Villaverde-Bajo	Villaluenga-Yuncler	30/10/2009
504	Villaluenga-Yuncler	Algodor	30/10/2009
506	Aguja km 5,8	Asland Cargadero	30/10/2009
622	Aguja Clasificación	km 272	30/10/2009
624	Tarragona	Aguja Clasificación km 100,4	30/10/2009
702	Cabañas de Ebro	Grisén	30/10/2009
704	Bif. Rioja	Bif. Castilla	30/10/2009
800	León	Quintana-Ranedos	30/10/2009
836	Bif. León	Bif. Río Bernesga	30/10/2009
838	Bif. Torneros	Bif. Quintana	30/10/2009
904	Fuencarral Fuente Grande	Bif. Fuencarral	30/10/2009
948	Bif. Vicálvaro Clasif.	Vicálvaro Clasif.	30/10/2009

Anexo G: Documentación de Referencia

Actualizado a 31 de diciembre de 2009

Derecho Internacional

Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980.

BOE núm. 16 de 18/01/1986.

Corrección de errores BOE núm. 125 de 26/05/1986 (versión actualizada).

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

BOE núm. 149, de 23/06/2006.

Enmiendas al Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías peligrosas por Ferrocarril (RID 2007, publicado en el BOE del 20 al 26 de agosto de 1986), anejo al Convenio relativo a los transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), adoptadas por la Comisión de expertos en el RID en Madrid el 25 de noviembre de 2005.

BOE núm. 59 de 9 de marzo de 2007.



Normativa Europea

Reglamentos

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

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

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

Reglamento (CE) 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009.

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

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

Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

Sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

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

Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

Sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo.

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

Reglamento (CE) 653/2007 de la Comisión, de 13 de junio de 2007.

Sobre el uso de un formato europeo común para los certificados de seguridad y los documentos de solicitud, de conformidad con el Art. 10 de la Directiva 2001/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y sobre la validez de los certificados de seguridad expedidos en virtud de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 153, de 14 de junio de 2007.

Reglamento (CE) 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.

Por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea.

Modificado por Reglamento (CE) 1335/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008.

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

Directivas

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

Sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 260, de 30 de septiembre de 2008.

DIRECTIVA 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008.

Sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad. (Texto refundido).
Diario Oficial de la Unión Europea L 191, de 18 de julio de 2008.
Modificado el ANEXO VII por la Directiva 2009/131/CE de la Comisión de fecha 16 de octubre de 2009.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 273/12 de 17 de octubre de 2009.

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

Sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

DIRECTIVA 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

Por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la Capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

DIRECTIVA 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006.

Relativa a los servicios en el mercado interior.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 376, de 27 de diciembre de 2006.

DIRECTIVA 2006/103/CE del Consejo, de 20 de noviembre de 2006.

Por la que se adaptan determinadas directivas, entre otras la 91/440/CEE, en el ámbito de la política de transporte con motivo de la adhesión de Bulgaria y Rumanía.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 20 de diciembre de 2006.

DIRECTIVA 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005.

Relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 195, de 27 de julio de 2005.

DIRECTIVA 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.

Por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, de 30 de abril de 2004.

**DIRECTIVA 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo,
de 29 de abril de 2004.**

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

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

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

Sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la Capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. Modificada por la Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008. Modificada por la Directiva 2009/149/CE de la Comisión de 27 de noviembre de 2009.

(Derogado Art. 14 a partir de 19 de julio de 2008 por Directiva 2008/57/CE).

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, de 30 de abril de 2004, L 220 de 21 de junio de 2004, L 313/65 de 28 de noviembre de 2009.

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

Relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

(Quedará derogada a partir del 19 de julio de 2010, por Directiva 2008/57/CE).

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 110, de 20 de abril de 2001.

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

Relativa a la adjudicación de la Capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. Modificada por las siguientes Directivas:

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

2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 75, de 15 de marzo de 2001.

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

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

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 75, de 15 de marzo de 2001.

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

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

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 75, de 15 de marzo de 2001.

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

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

(Quedará derogada a partir del 30 de junio de 2010 por Directiva 2008/68/CE).

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS 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.
(Quedará derogada a partir del 19 de julio de 2010, por Directiva 2008/57/CE).
DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS 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 LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 143, de 27 de junio de 1995.

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

Sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, modificada por las siguientes Directivas:
2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001.
2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.
2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.
DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 237, de 24 de agosto de 1991.



Normativa Estatal

Normas con rango de Ley

LEY 25/2009, de 22 de diciembre.

De modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
BOE de 23 de diciembre de 2009.

LEY 15/2009, de 11 de noviembre.

Del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.
BOE de 12 de noviembre de 2009.

LEY 31/2007, de 30 de octubre.

Sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.
BOE de 31 de octubre de 2007.

LEY 26/2007, de 23 de octubre.

Responsabilidad Medioambiental.
BOE de 24 de octubre de 2007.

REAL DECRETO LEY 1/2004, de 7 de mayo.

Por el que se aplaza la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. Convalidado por Resolución de 20 de mayo de 2004, del Congreso de los Diputados.
BOE de 26 de Mayo de 2004.

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

Modificada por el Art. 24 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre,
Modificado el Art. 36 por la Disposición final octava de la Ley 31/2007, de 30 de octubre de 2007.
Modificado el Art. 6 apartado 5 por la Ley 30/2005, de 29 de diciembre de 2005, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2006.
BOE de 18 de noviembre de 2003.

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

BOE de 31 de julio de 1987.

Normas con rango de Real Decreto

REAL DECRETO 1037/2009, de 29 de junio.

Por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.
BOE de 30 de junio de 2009.

REAL DECRETO 2090/2008, de 22 de diciembre.

Por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental.
BOE de 23 de diciembre de 2008.

REAL DECRETO 1579/2008, de 26 de septiembre.

Por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, y se regulan determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte ferroviario.
BOE de 4 octubre de 2008.

REAL DECRETO 1544/2007, de 23 de noviembre.

Por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
BOE de 4 diciembre de 2007.

REAL DECRETO 810/2007, de 22 de junio.

Por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.
BOE de 7 de julio de 2007.

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.

Resoluciones del Ministerio de Fomento

RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2009, de la Secretaría General de Infraestructuras.

Por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la fijación de las tarifas provisionales por la prestación de Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares, y la relación con la definición y descripción de los citados servicios a prestar por **Adif**, así como la correspondiente Actualización del Documento de Declaración sobre la Red 2009.
BOE de 26 de diciembre de 2009.

RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar".
BOE de 19 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 4 de diciembre de 2009.

RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Coches".
BOE de 17 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Unidades Autopropulsadas".
BOE de 15 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Vagones".
BOE de 14 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Locomotoras".
BOE de 13 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 1 de diciembre de 2009.

RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2009, de la Secretaría General de Infraestructuras.

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de la resolución de los procedimientos relativos a las autorizaciones previstas en el Art. 15.1 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
BOE de 4 de febrero de 2009.

**RESOLUCIÓN de 16 de diciembre de 2008,
de la Secretaría General de Infraestructuras.**

Por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se delega en el Director de Seguridad en la Circulación de Adif la competencia delegada para aprobar las instrucciones y circulares necesarias para determinar con precisión las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria, únicamente en materia de seguridad en la circulación.
BOE de 31 de diciembre de 2008.

**RESOLUCIÓN de 19 de octubre de 2007,
de la Dirección General de Ferrocarriles.**

Por la que se publica la norma técnica NTC MA 001: Prescripciones técnicas de material rodante convencional.
BOE de 4 de diciembre de 2007.

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

Por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.
Modificada por Resolución de 17 de Octubre de 2008, BOE de 28 de noviembre de 2008 y modificada por Resolución de 29 de Diciembre de 2008, BOE de 29 de enero de 2010.
BOE de 28 de noviembre de 2007.

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

Por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la Declaración sobre la Red.
BOE de 12 de julio de 2005.



Normativa Básica de Circulación de Aplicación en Adif

Notas:

- Respecto a la siguiente reglamentación, serán de aplicación sus respectivas ediciones vigentes. Para mantener esta información actualizada consultar con **Adif**.

Se deberá tener en cuenta, como documentación de referencia, el resto de normativa legal o reglamentaria que sea de aplicación.

- **Adif** tendrá a disposición de los Candidatos una copia de la normativa técnica referenciada y facilitará una reproducción de la misma al precio estricto de coste.

Normas Generales

Reglamento General de Circulación de RENFE

Manual de Circulación

Normas Específicas de Circulación (NEC)	Abril 1997	Línea AV Madrid – Sevilla
Prescripciones Técnicas y Operativas de circulación y seguridad (PTO)	Junio 2003 Versión 2	Línea de AV Madrid – Barcelona

Circulares de Presidencia

Nº 1/2009	3 marzo 2009	Medidas de Ahorro y Eficiencia Energética.
Nº 1 /2005	01 enero 2005	La Gestión conjunta de la Seguridad en la Circulación.

ETH, Especificaciones Técnicas de Homologación

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: material rodante auxiliar.
BOE de 19 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 4 de diciembre de 2009.

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: coches
BOE de 17 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: unidades autopropulsadas.
BOE de 15 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: vagones.
BOE de 14 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: locomotoras.
BOE de 13 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 1 de diciembre de 2009.

Instrucciones Generales

IG 01 15 abril 2000 Reconocimiento de Material Remolcado en Circulación.

IG 02 24 julio 2009 Transportes Excepcionales.

IG 03 30 abril 2007 Carga, Descarga y Circulación de Vagones.

IG 04 26 mayo 1998 Circulación del Material Apartado.

IG 05 04 Marzo 1997 Mantenimiento de Vagones.

IG 08 Diciembre 2004 Condiciones del Material Rodante para mantener y conservar la Autorización de Circulación.

IG 43 Edición 2009 Condiciones Generales de aplicación al Transporte de las Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.

IG 66 22 junio 2006 Normativa de Cargamento.

Normas Técnicas de Circulación NTC

NTC MA 004 Mantenimiento de Vagones con Bogie Ore.

NTC 005 Sistema TransTrailer.

NTC 010 Numeración UIC del Material Rodante.

Consignas Serie C

Nº 06	14 abril 2008	Prescripciones para la circulación de vagones de características excepcionales con paredes deslizantes. (Contiene 4 Anexos).
Nº 11	22 septiembre 1993	Circulación en vacío de vagones de ocho o más ejes.
Nº 24	21 marzo 1995	Transporte Excepcional de Chapas (Anexo 8).
Nº 30	12 junio 1996	Circulación en cargado de vagones de ocho o más ejes.
Nº 40	03 junio 1997	Semirremolques de carretera sobre bogies.
Nº 41	09 enero 2001	Prescripciones de circulación para los Transportes Militares de características excepcionales. (Anexos 1, 2 y 3).
Nº 46	26 junio 1998	Circulación de Trenes de Programación Especial (Incluye 5 Anexos).
Nº 47	05 mayo 2006	Prescripciones de Circulación para el transporte de Cajas Móviles, Cajas Amovibles, Semi-remolques y Contenedores (Anexo 7).

Documentación del Horario de los Trenes

Horario de los Trenes.

Cuadro de Velocidades Máximas e Informaciones Permanentes.

Cuadro de Cargas Máximas.

Anexo H: Glosario: Acrónimos y Definiciones

Acrónimos	
Adif	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AENOR	Asociación Española de Normalización y Certificación
AGE	Administración General del Estado
ASFA	Anuncio de Señales y Frenado Automático
ATP	Automatic Train Protection
BA	Bloqueo Automático
BAB	Bloqueo Automático Banalizado
BAD	Bloqueo Automático de Vía Doble
BAU	Bloqueo Automático de Vía Única
BCA	Bloqueo de Control Automático
BEM	Bloqueo Eléctrico Manual
BLA	Bloqueo de Liberación Automática
BSL	Bloqueo de Señalización Lateral
BT	Bloqueo Telefónico
CE	Comisión Europea
CCR	Control de Circulación por Radio
CRF	Comité de Regulación Ferroviaria
CTC	Control de Tráfico Centralizado
CTT	Centro de Tratamiento de Trenes
DE	Dirección Ejecutiva
DGIF	Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Ministerio de Fomento
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento
DR	Declaración sobre la Red
EF / EEFF	Empresa Ferroviaria / Empresas Ferroviarias
EICIS	Sistema Tarifario europeo gestionado por Rail Net Europe

ENAC	Entidad Nacional de Acreditación
ETH	Especificaciones Técnicas de Homologación
ETI	Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
GC	Gestor de Capacidades
GSMR	Group Special Mobile for Railways
H24	Centro de Gestión de Red H24
LOTT	Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
LSF	Ley del Sector Ferroviario
LZB	Linien Zug Beeinflussung
NEC	Normas Específicas de Circulación
OM	Orden Ministerial
OSS	One Stop Shop (Ventanilla Única)
PAT	Plan Alternativo de Transporte
PM	Puesto de Mando
PT	Plan de Transporte
PTO	Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación
REF	Registro Especial Ferroviario
REFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RGC	Reglamento General de Circulación
RNE	Rail Net Europe
RSC	Responsabilidad Social Corporativa
RSF	Reglamento del Sector Ferroviario
SEITT	Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre
SIGES	Sistema de Gestión de Trenes Especiales
SIPSOR	Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares
TEN-T/RTE-T	Trans European Network-Transport/ Red Transeuropea de Transporte
TERFN	Trans European Rail Freight Network (Red Transeuropea de Transporte de Mercancías)
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Contenedor)
UE	Unión Europea
UIC	Unión Internacional de Chemins de Fer
UTI	Unidad de Transporte Intermodal

Definiciones

Acuerdo Marco	Acuerdo celebrado entre Adif y un Candidato, por un periodo de vigencia superior al del Horario de Servicio, en el que se establecen las características de la Capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al Candidato, el procedimiento para satisfacer sus legítimas necesidades comerciales sin mermar los derechos de los demás Candidatos y en el que se podrán establecer las pautas de colaboración para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos.
Adjudicación de Capacidad	Es la asignación por parte de Adif de aquellas franjas horarias a los correspondientes Candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos, durante un periodo determinado.
Agencia Ferroviaria Europea / European Railway Agency (AFE / ERA)	Agencia creada por la UE, con el objetivo de aproximar progresivamente las normas técnicas y de seguridad nacionales en los Estados miembros y fijar objetivos de seguridad comunes a todos los ferrocarriles europeos.
Agrupación Empresarial Internacional	Cualquier asociación de al menos dos EEFF establecidas en distintos Estados miembros de la Unión Europea, con el fin de prestar servicios de transportes internacionales entre Estados miembros.
Ajuste de servicio	Fecha establecida por Adif para la adecuación del Plan de Transporte.
Ajuste de servicio concertado	Ajuste de servicio en el que se introducen las modificaciones generalizadas al Plan de Transporte.
Ajuste de servicio mensual	Ajuste de servicio limitado del Plan de Transportes de los Operadores. Se establece habitualmente uno al mes. Tiene unas condiciones de modificación y creación de surcos más restrictivas.
Anuncio de trenes	Declaración formal por parte de las EEFF de los días concretos de circulación de los trenes.
Apartadero	Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la REFIG.
Apeadero	Dependencia para la subida y bajada de viajeros.
Autorización de circulación de vehículos ferroviarios	La que otorga Adif al fabricante o titular del vehículo ferroviario a su solicitud, para que un vehículo ferroviario pueda circular por la Red Ferroviaria de Interés General, una vez obtenida de la DGIF 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 DGIF.
Banda de Mantenimiento	Reserva de la Capacidad de vía necesaria para el mantenimiento ordinario de la infraestructura.
Bloqueos	Sistema cuyo objetivo es garantizar la circulación del conjunto de los trenes manteniendo entre sí las distancias mínimas de seguridad.
Calendario de Adjudicación de Capacidad	Calendario de plazos que deberá seguir una EF o Candidato Habilitado para solicitar la adjudicación de Capacidad de infraestructura.
Candidato	La EF con Licencia o una agrupación internacional de EEFF. Asimismo, pueden ser Candidatos las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de servicio de transporte que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como otras personas jurídicas, que sin tener la condición de EEFF, estén interesadas en la explotación del servicio, tales como agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.
Capacidad de Infraestructura	El número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un periodo determinado de tiempo en función de la tipología de tráfico.
Cargadero	Instalación de vías para la carga y descarga de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía.
Centro Logístico	(Ver Instalación Logística) Las Instalaciones Logísticas podrán ser calificadas como Centros Logísticos, en función de su ubicación estratégica en los principales corredores ferroviarios, su dimensión y los recursos dedicados a las mismas.
Centro de Mantenimiento de Material Rodante	Organización destinada a efectuar las intervenciones de mantenimiento y las operaciones que las integran, recogidas en el plan de mantenimiento de cada vehículo ferroviario, conforme a lo establecido en la Orden del Ministerio de Fomento 233/2006, de 31 de enero. Para ejercer sus funciones, todo centro de mantenimiento deberá hallarse homologado por la DGIF y contar además con una habilitación específica por cada tipo de intervención de mantenimiento que deba realizar de acuerdo con las características del vehículo ferroviario que vaya a mantener, otorgada por Adif .
Centro de Gestión de Red H24	Área de Adif cuya función principal es la coordinación de la gestión del tráfico ferroviario con las diferentes Delegaciones de Circulación y CRC (Centros de Regulación y Control de la Red de Alta Velocidad). Así como facilitar a las EEFF soluciones alternativas ante cambios en la programación de sus tráficos, y cualquier otra solución que ayude a mantener la regularidad y normalidad en sus circulaciones. También y si las condiciones de explotación lo requieren, establecerá planes alternativos de transporte ante las diferentes contingencias e incidencias que se presentan en la Red.

Certificado de Seguridad	Establece las condiciones que deben cumplir las EEFF que presten un 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 (CRF)	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 donde se exponen las características de la infraestructura puesta a disposición de las EEFF y las condiciones de acceso a la misma. Detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de Cánones y adjudicación de Capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de Capacidad de infraestructura.
EICIS	Sistema Europeo de Tarificación de la Infraestructura gestionado por RNE, que proporciona información sobre las tarifas de acceso a la red ferroviaria europea. Se basa en un sistema telemático que calcula la tarificación de surcos, acceso a estaciones e instalaciones logísticas y maniobras sobre el tren. (www.eicis.com ; EICIS helpdesk: support.eicis@rne.at)
Empresa Ferroviaria (EF)	Cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación aplicable, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la tracción. Se incluyen, asimismo, en el concepto, las empresas que aportan exclusivamente la tracción.
Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH)	Conjunto de normas técnicas, requisitos y condiciones que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección del medioambiente y, en su caso, interoperabilidad, debe cumplir todo vehículo ferroviario para poder obtener las autorizaciones de puesta en servicio y de circulación.
Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI)	Conjunto de normas de las que es objeto cada subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales, mediante las que se establecen las relaciones funcionales recíprocas necesarias entre los subsistemas del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y se garantiza la coherencia del mismo.
Explanación	La franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.

Franja horaria	La Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.
Gestor de Capacidades (GC)	Departamento de Adif encargado de recibir las solicitudes de Capacidad de infraestructura de los Candidatos y asignar los surcos demandados. En Adif se enmarca en la Dirección Ejecutiva de Circulación.
GTRENES	Aplicación de Adif orientada a la gestión de trenes en cuanto a sus composiciones y características, así como a las alteraciones que sufran en su recorrido según el plan de transportes en periodos inferiores a un día. Está disponible para todas las EEFF, telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.
Habilitación	Autorización administrativa necesaria para solicitar y obtener Capacidad de infraestructura ferroviaria por parte de otros Candidatos distintos de las EEFF para la explotación del servicio de transporte ferroviario en el que estén interesados por su vinculación directa con el ejercicio de su actividad. Se exceptúan de dicho requisito las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de servicios de transporte.
Habilitaciones de un Centro de Mantenimiento	Autorizaciones otorgadas por Adif que facultan a un centro de mantenimiento de material rodante titular de las mismas para realizar cada una de las operaciones, o conjunto de operaciones, de mantenimiento, sobre un determinado tipo o clase de vehículo ferroviario.
Homologación de un Centro de Mantenimiento	Autorización otorgada por la DGIF a un centro de mantenimiento de material rodante ferroviario en la que se refleja que cumple las condiciones reglamentarias, técnicas y operativas exigidas para poder ejercer su actividad.
Horario de Servicio	Documento en el que se incluye el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el periodo al que dicho Horario de Servicio se refiere.
Infraestructura Congestionada	El tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de Capacidad de infraestructura durante determinados periodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de Capacidad.
Instalación Logística	Son aquellas instalaciones a las que, por encontrarse dedicadas a prestar exclusivamente servicios logísticos relacionados con la manipulación y almacenaje de la mercancía, aportando valor añadido a la cadena de transporte y definiéndose como una terminal de carga, Adif atribuya tal consideración en la DR. Están conformadas, al menos, por la infraestructura ferroviaria necesaria para el intercambio modal de transporte y los espacios disponibles para la carga / descarga de la mercancía. Asimismo, podrán comprender otras instalaciones como naves de almacenamiento, viales, edificios de oficinas, etc.

Instalación Técnica	Aquellas instalaciones ferroviarias a las que, por encontrarse dedicadas a realizar operaciones sobre el material ferroviario, relacionadas con su estacionamiento, la agregación y segregación de vehículos ferroviarios y la preparación de los mismos para su puesta en circulación, Adif atribuya tal consideración en la DR. Las instalaciones técnicas están conformadas por todas las infraestructuras ferroviarias (vías, instalaciones de señalización, de seguridad y de electrificación) que, gestionadas por Adif , contribuyen a garantizar la eficacia global del sistema ferroviario.
Itinerario	Recorrido que realiza un tren, cuando se puede ir por distintas líneas, de un origen a un destino.
Licencia de Empresa Ferroviaria	Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de EF, que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.
Línea	Parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de la vía, superestructuras como carriles y contracarriles, traviesas y material de sujeción, obras civiles como puentes, pasos superiores y túneles, e instalaciones de seguridad, de electrificación, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado. No se consideran incluidos en el concepto de línea las estaciones y terminales u otros edificios o instalaciones de Atención al Viajero.
Línea especializada	Declaración que atañe a determinados tramos de la red en los que Adif prioriza un tipo de tráfico concreto en ciertos periodos horarios.
MALLAS	Sistema informático de Adif para la programación de las capacidades.
Manual de Capacidades	Documento complementario a la DR en el que se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la red.
Manual de Circulación	Conjunto de normas de circulación complementarias al Reglamento General de Circulación (RGC).
Material Rodante Auxiliar	Vehículos ferroviarios habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento y mantenimiento de la vía y de sus instalaciones fijas, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía, los vehículos de socorro, los trenes taller y los vehículos automóviles adaptados para circular por la vías férreas.
Organismos de Certificación	Entidades acreditadas por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) conforme a las normas armonizadas de la serie UNE 66.500 (EN 45.000), encargadas de validar el cumplimiento de las ETH por el material rodante.

Organismos Notificados	Entidades encargadas de efectuar, de conformidad con la normativa comunitaria, el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación "CE" de los subsistemas a que hacen referencia los RD 355 / 2006, de 29 de marzo, y RD 354 / 2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de Alta Velocidad y Convencional, respectivamente.
PATHFINDER	Sistema informático de Rail Net Europe para la solicitud y la Adjudicación de Capacidad de carácter internacional.
Plan Alternativo de Transporte (PAT)	Variación temporal de la planificación básica o principal a un Candidato 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 las ETH.
Plan de Transporte (PT)	Conjunto de operaciones planificadas de manera estable por una EF u otros Candidatos, encaminadas a la prestación de servicios de transporte, asociadas a una asignación de surcos y de recursos técnicos y humanos.
Puesto de Mando (PM)	Departamento específico de Adif encargado de la gestión y regulación del tráfico en tiempo real.
Rail Net Europe (RNE)	Es la organización europea que tiene como fin asignar Capacidad para toda clase de tráfico ferroviario internacional de un modo rápido y eficaz, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales y de la Unión Europea.

Red Ferroviaria de Interés General (REFIG)	Está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o / a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional.
Red gestionada por Adif	Se compone de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de Adif , y de aquellas otras cuya administración se le encomiende en los términos previstos en la LSF.
Registro Especial Ferroviario (REF)	<p>Tiene por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio, de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o de un título habilitante, de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario, en el Reglamento y en las demás normas de desarrollo.</p> <p>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.</p>
Reglamento General de Circulación (RGC)	<p>Documento que establece las normas de circulación sobre la REFIG y las condiciones necesarias para la circulación de los trenes, incorporando los principios que rigen la organización de la circulación, el vocabulario técnico básico, los documentos de uso obligatorio, el significado de las señales, las reglas que deben cumplirse para la circulación de trenes por la REFIG, su entrada, salida y paso por estaciones, tipos de bloqueo y enclavamientos, normas para la composición de trenes, su distribución de carga y frenado, forma de realización de maniobras, etc.</p> <p>Actualmente se compone del conjunto de normas y disposiciones fundamentales que, junto con las Normas Específicas de Circulación (NEC) y las Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO), rigen actualmente la circulación de trenes y maniobras y tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente.</p>
Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red gestionada por Adif (RSC)	Se desarrolla en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, publicado en BOE nº 162 de 7 de julio de 2007.
Servicio internacional de transporte de mercancías	Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar mercancías entre estaciones situadas en Estados miembros distintos. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen, al menos, una frontera.

Servicio internacional de transporte de viajeros	Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas partes pueden tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los coches crucen, al menos, una frontera.
Sistema de Gestión de Trenes Especiales (SIGES)	Es el sistema informático que gestiona las peticiones de los surcos inmediatos. Estos surcos se solicitan normalmente con menos de un día de antelación y por causas excepcionales. Está disponible para todas las EEFF, telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.
Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares (SIPSOR)	Es el sistema informático que Adif pone a disposición de las EEFF y demás Candidatos habilitados en el proceso de adjudicación de la Capacidad, para la solicitud de los surcos regulares (SERVITREN) y los surcos ocasionales (TRENDIA).
Surco	La Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.
Tramo	Parte significativa de una línea ferroviaria.
Validación de material	Procedimiento de homologación del material rodante al que se refiere el Art. 58 de la LSF, por el cual se verifica que dicho material cumple con las ETH que le son de aplicación.
Ventanilla Única / One Stop Shop (OSS)	Punto de contacto, en el ámbito nacional, que ponen los administradores de infraestructura a disposición de los Candidatos para solicitar información y Capacidad para el acceso a la infraestructura en todas las redes integradas.

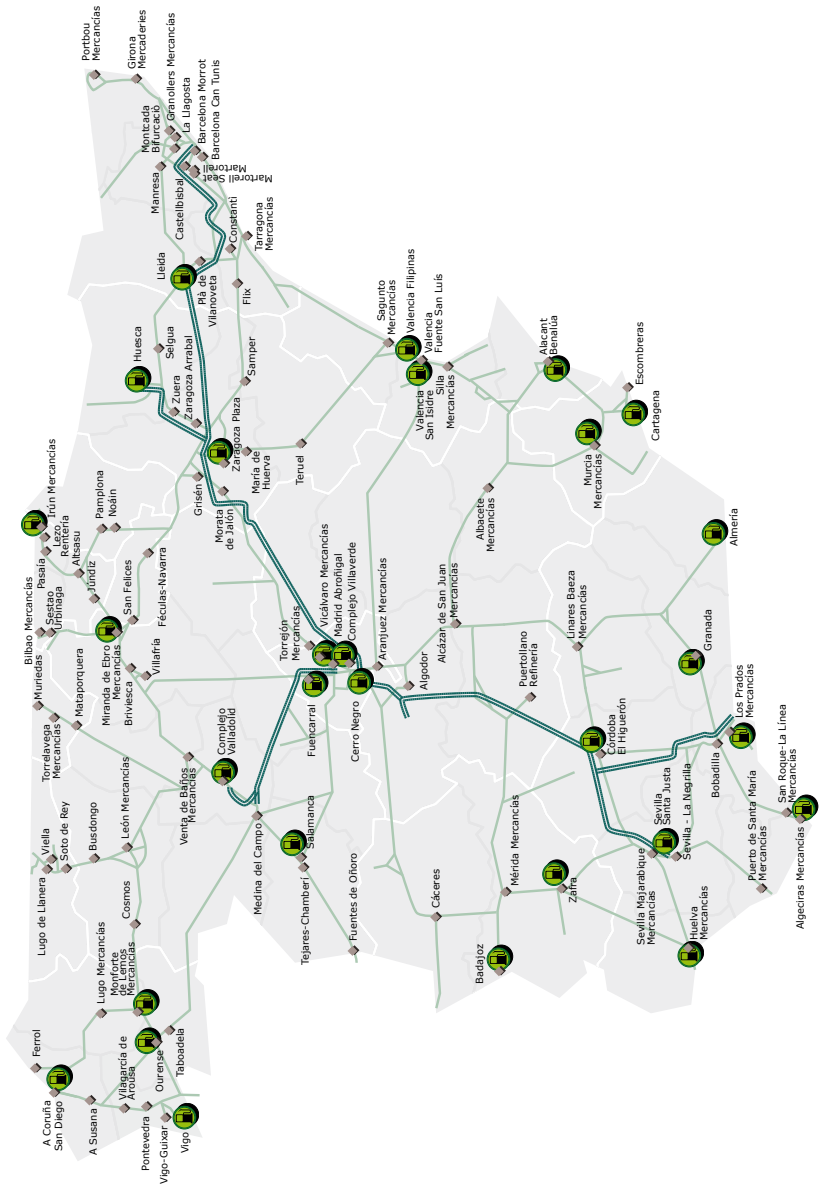
Anexo I: Mapas de la Red Gestionada por **Adif**

Mapas de la Red Gestionada por **Adif**

Mapa 1	Delegaciones de Circulación
Mapa 2	Delegaciones de Estaciones de Viajeros
Mapa 3	Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías
Mapa 4	Puntos fijos de Suministro de Gasóleo
Mapa 5	Distancias kilométricas
Mapa 6	Rampa Característica (milésimas)
Mapa 7	Velocidades Máximas
Mapa 8	Tipología de la Electrificación. Vías Electrificadas
Mapa 9	Longitud Máxima de los Trenes de Viajeros
Mapa 10	Longitud Máxima de los Trenes de Mercancías
Mapa 11	Bloqueos
Mapa 12	Sistemas de Seguridad
Mapa 13	Ancho de vía y Cambiadores

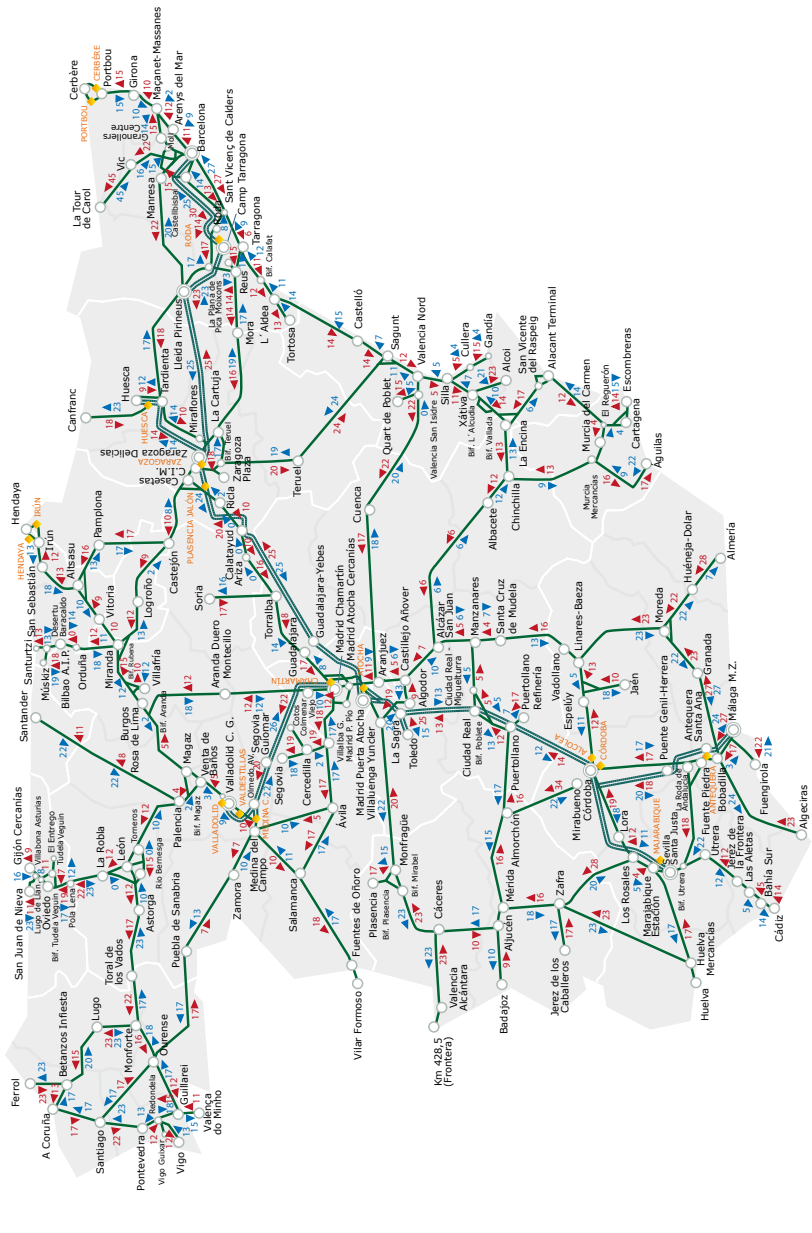
NOTA: La documentación de este Anexo se encuentra disponible, con mayor resolución gráfica, en la web de **Adif**, www.adif.es

MAPA 4
PUNTOS FIJOS DE SUMINISTRO
DE GASOLEO



-  PUNTO SUMINISTRO
-  INSTALACIÓN LOGÍSTICA
-  LÍNEAS ALTA VELOCIDAD
-  RESTO LÍNEAS

MAPA 6
RAMPA CARACTERÍSTICA (milésimas)



ESTACIONES
 CATEGORIA 1

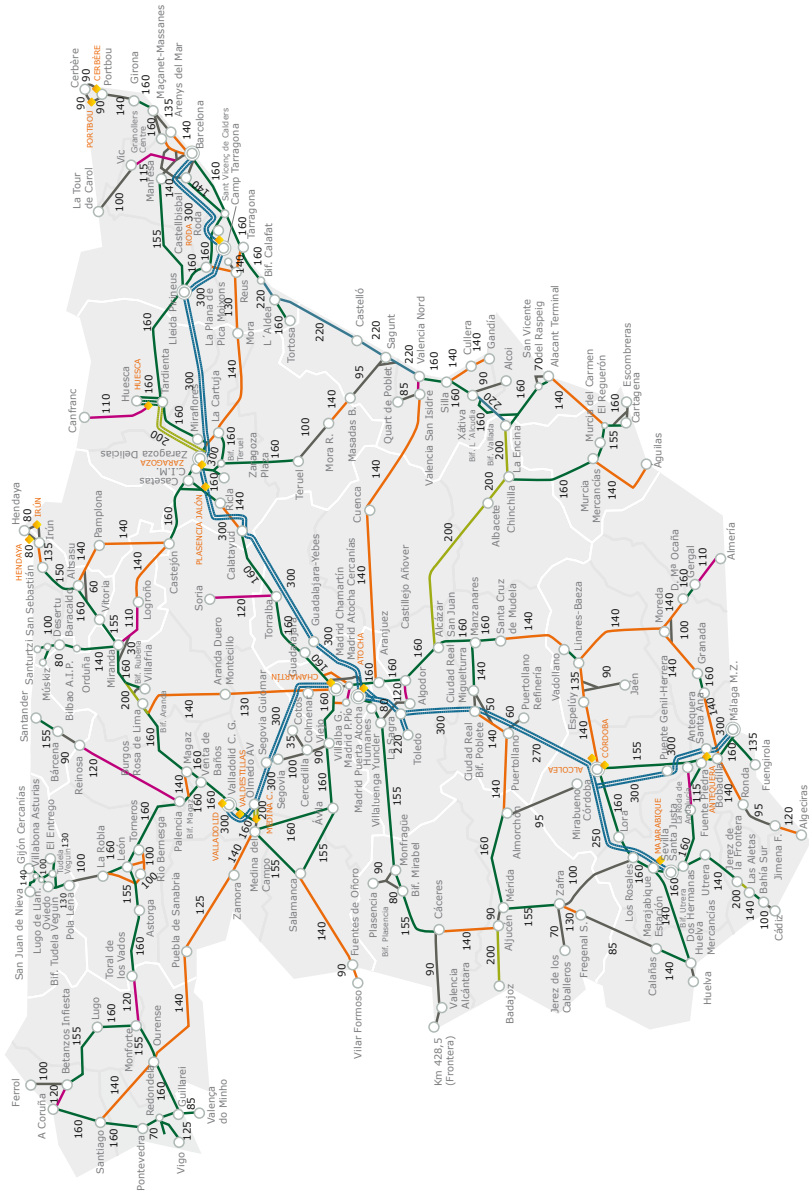
SENTIDO
 PAR

SENTIDO
 IMPAR

CAMBIADOR

LÍNEAS ALTA
 VELOCIDAD

RESTO
 LÍNEAS



ESTACIONES
CATEGORÍA 1

- █ > 200 km/h
- █ ≤ 200 km/h
- █ ≤ 160 km/h
- █ ≤ 160 km/h
- █ > 140 km/h
- █ ≤ 140 km/h
- █ > 120 km/h
- █ ≤ 120 km/h
- █ > 100 km/h
- █ ≤ 100 km/h



CAMBIADOR

LÍNEAS ALTA VELOCIDAD

MAPA 8
TIPOLOGÍA DE LA ELECTRIFICACIÓN
VÍAS ELECTRIFICADAS

CATENARIA (Icon: Orange square)

COMPENSADA (Icon: Blue square)

NO COMPENSADA (Icon: Green square)

ALTA VELOCIDAD (Icon: Green square)

VÍA ELECTRIFICADA (Icon: Green square)

DOBLE A 25 KV 50 HZ (Icon: Purple square)

DOBLE A 3 KV (Icon: Purple square)

ÚNICA A 25 KV 50 HZ (Icon: Green square)

ÚNICA A 3 KV (Icon: Purple square)

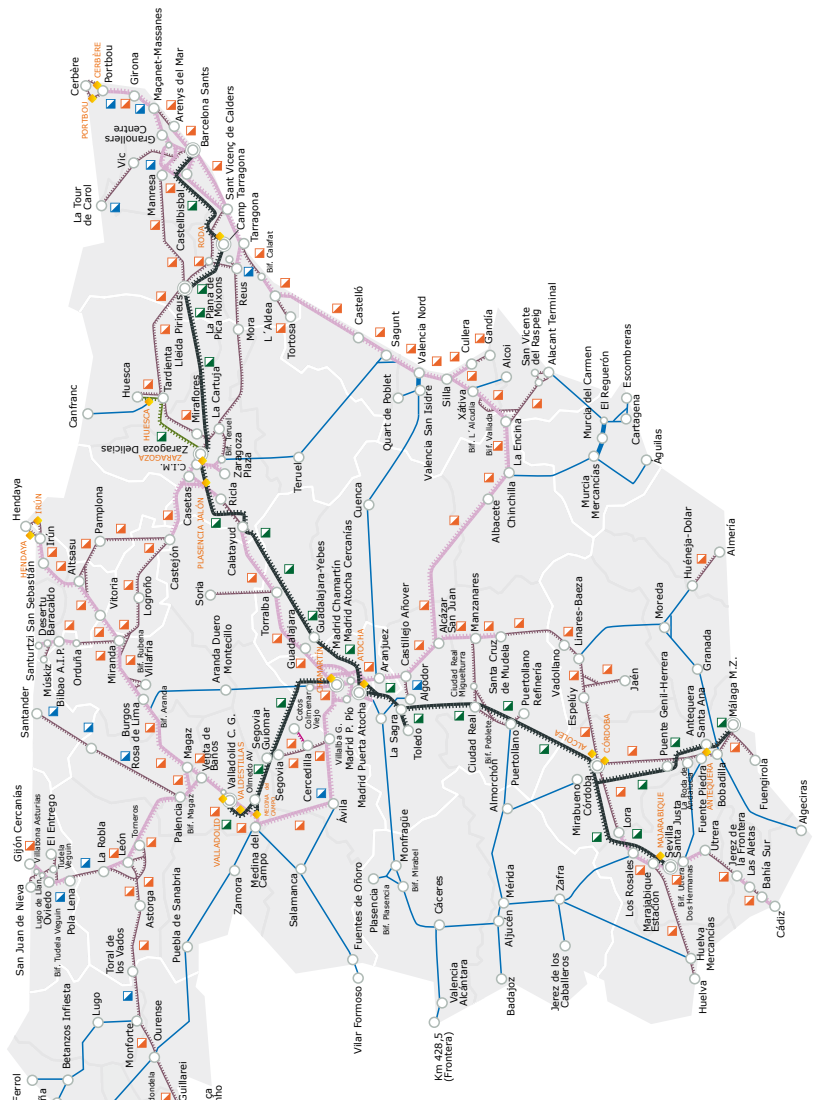
ÚNICA A 1,5 KV (Icon: Purple square)

VÍA NO ELECTRIFICADA (Icon: Blue square)

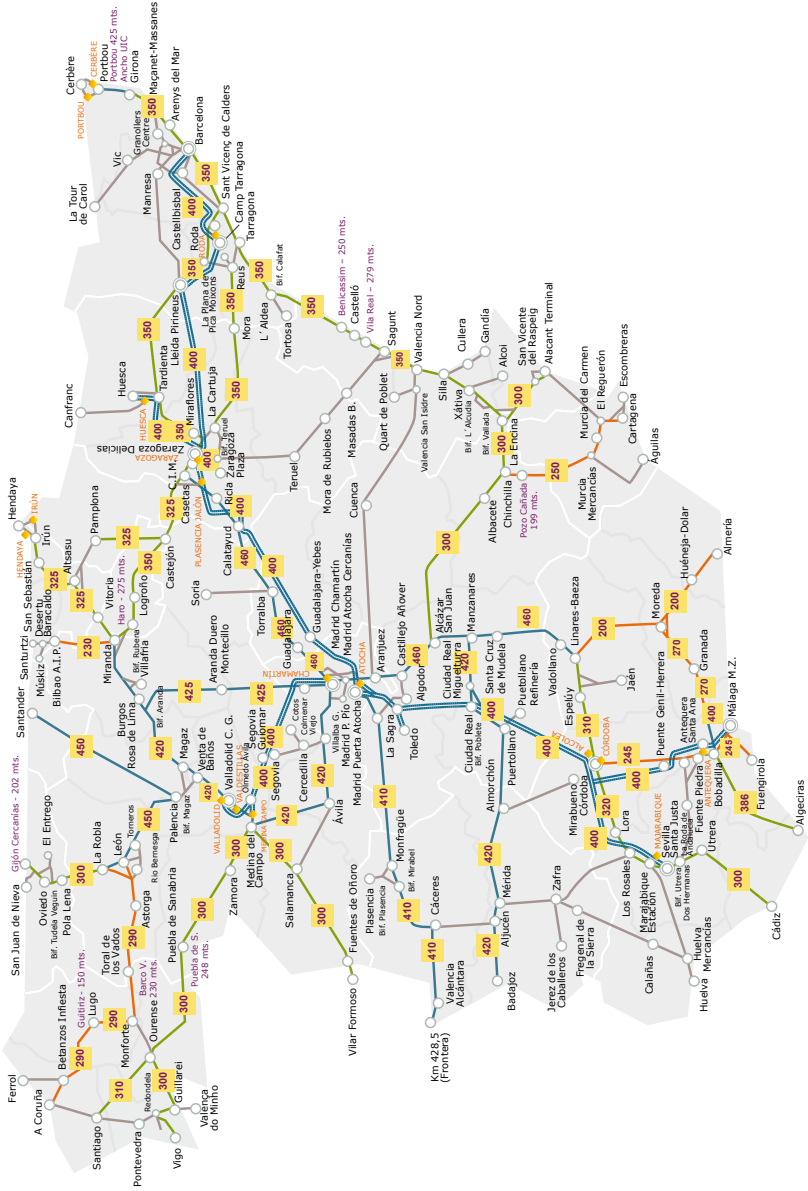
DOBLE (Icon: Blue square)

ÚNICA (Icon: Blue square)

CAMBIADOR (Icon: Yellow diamond)



MAPA 9
LONGITUD MÁXIMA DE
LOS TRENES DE VIAJEROS



ESTACIONES CATEGORÍA 1

200M - 300M

300M - 400M

≥ 400M

X

LONGITUD METROS

CAMBIADOR

LÍNEAS ALTA VELOCIDAD

RESTO LÍNEAS

31 Diciembre 2009

MAPA 11
BLOQUEOS

BLOQUEOS
VÍA DOBLE

BSL
Alta Velocidad

BCA
Alta Velocidad

BADctc

BIActc

BActc

BAD

BAB

BLOQUEOS
VÍA ÚNICA

BAUctc

BIAUctc

BAU

BLAU

BT

BEM

CCR

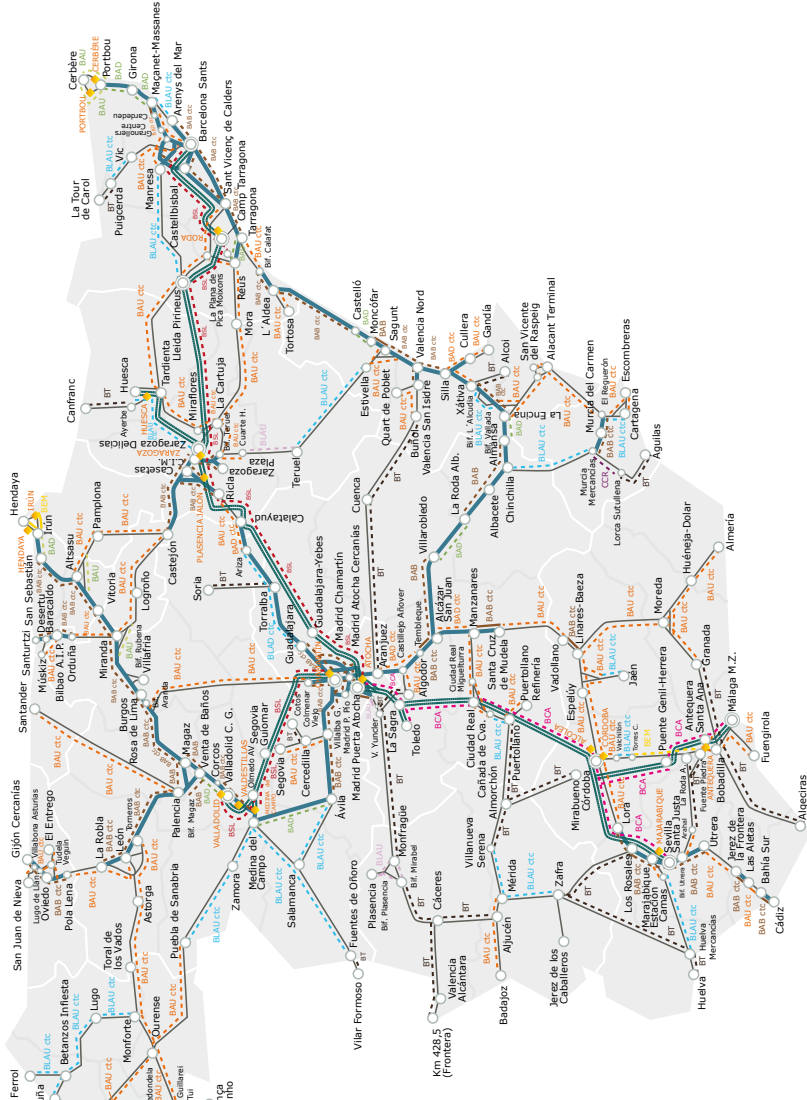
VÍA DOBLE

VÍA ÚNICA

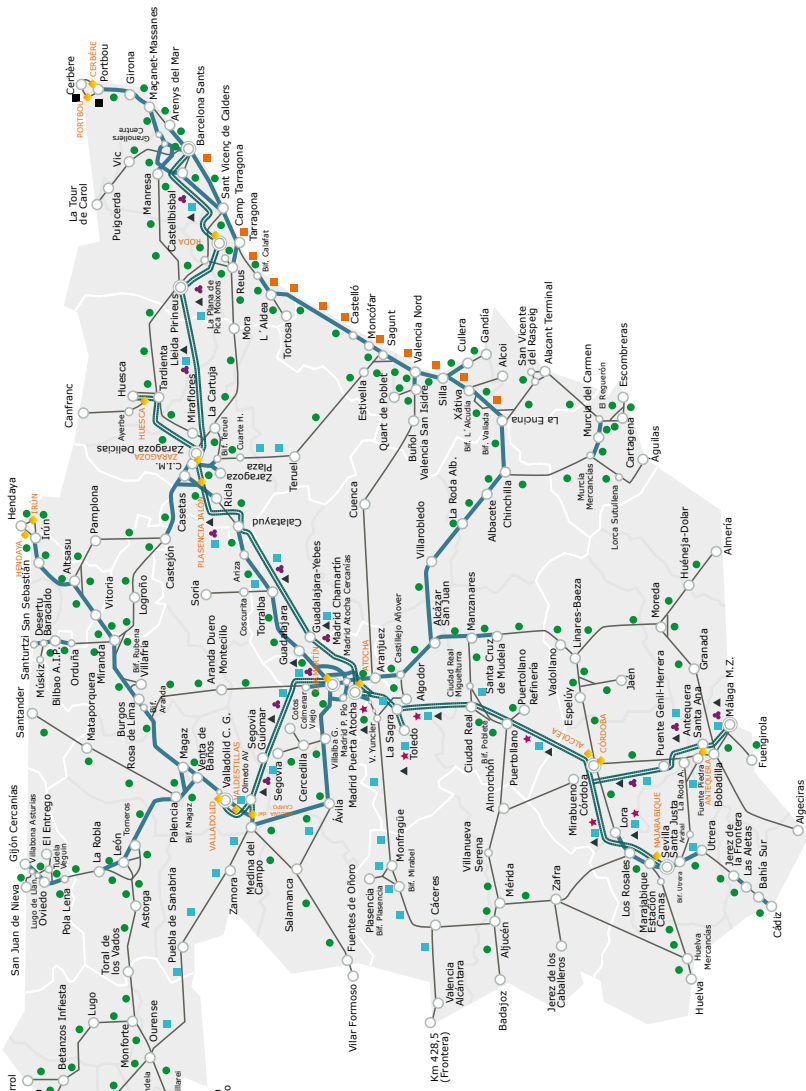
LÍNEAS ALTA
VELOCIDAD

CAMBIADOR

31 Diciembre 2009



MAPA 12
SISTEMAS DE SEGURIDAD



- ERTMS
- LTB
- ASFA
- ATP-EBICAB
- TREN TIERRA
- TREN TIERRA Y ASFA
- GSMR
- VÍA DOBLE
- VÍA ÚNICA
- LÍNEAS ALTA VELOCIDAD
- CAMBIADOR



www.adif.es

