



Bogotá D.C., 17 de septiembre de 2013

Señores
Agencia Nacional de Infraestructura – ANI
Avenida Calle 26 Nro. 59-51 – Oficina de Correspondencia
Ciudad.-

Referencia: Licitación Pública No. VJ-VE-LP-002-2013

Asunto: Observaciones al informe de evaluación para los dos módulos a saber:

Módulo N° 1: “REPARACIÓN Y ATENCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS QUE PRESENTA LA VÍA FÉRREA EN LOS TRAMOS: LA DORADA (PK 201+502) - CHIRIGUANÁ (PK 722+683); PUERTO BERRÍO (PK 328+100) – CABAÑAS (PK 361+199) Y EN EL RAMAL DE PUERTO CAPULCO, QUE SE UBICA ENTRE LAS ABSCISAS PK 597+394,08 (CAMBIAVÍAS SUR) Y PK 598+253,54 (CAMBIAVÍAS NORTE) QUE FINALIZA EN LA ABSCISA PK 601+976,20, ASÍ COMO SU ADMINISTRACIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, VIGILANCIA Y CONTROL DE TRÁFICO ENTRE OTRAS ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS POR EL TIEMPO DE VIGENCIA DE ESTE CONTRATO”.

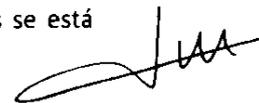
Módulo N° 2: “REPARACIÓN Y ATENCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS QUE PRESENTA LA VÍA FÉRREA EN LOS TRAMOS: BOGOTÁ (PK 5) – BELENCITO (PK 262); LA CARO (PK 32+628) – ZIPAQUIRÁ (PK 53); Y BOGOTÁ (PK 5) – FACATATIVÁ (PK 35+871), ASÍ COMO SU ADMINISTRACIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, VIGILANCIA Y CONTROL DE TRÁFICO ENTRE OTRAS ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS POR EL TIEMPO DE VIGENCIA DE ESTE CONTRATO”

Estimados señores,

PAULO MIGUEL DE CASTRO FERREIRA MEDEIROS, identificado con C.E. No. 420.968 actuando como representante legal del CONSORCIO FERCOL – FERROCARRIL COLOMBIA (el “Consortio”), mediante el presente documento me permito formular observaciones al informe de evaluación publicado en el SECOP el día diez (10) de septiembre de 2013.

Antes que nada, y como reflexión general, queremos manifestar a la ANI que respecto de las observaciones que proponemos en este escrito, tenemos la plena certeza de que la Entidad se percató de ellas, pero que de conformidad con un criterio inclusivo, optando por interpretaciones que no conlleven a generar exclusiones o inhabilitaciones de proponentes, se prefirió siempre aquellas que resultaran en el mejor interés de cada proponente.

Entendemos totalmente que la Entidad haya optado por lo anterior, con el fin de dar más importancia a temas de fondo que deben prevalecer por sobre asuntos adjetivos o de forma. Sin embargo, invitamos a la Entidad a considerar que en los casos que abajo relacionamos se está



realmente alcanzando un fin que resulta ser a todas luces contrario al que se pretende en el Pliego de Condiciones, puesto que la finalidad de establecer ciertos requisitos habilitantes de experiencia en construcción y mantenimiento en experiencia técnica de control de tráfico férreo como condición habilitante, resultan necesarias en la medida que el contratista que resulte ser adjudicatario, precisamente, durante el plazo del contrato, deberá ejecutar labores para las que cuente con la experiencia necesaria, labores que para el caso del contrato que se pretende adjudicar en el proceso de la referencia no devienen en sencillas, de hecho requieren de toda la experiencia del proponente en el campo.

Lo anterior quiere decir que si la necesidad estatal que la entidad pretende satisfacer, según lo indican los mismos estudios previos publicados en el SECOP, es, por una parte, que queden funcionales los tramos desafectados y por otra, que una vez entren en operación dicho tramos desafectados, el respectivo contratista, en ejercicio de la experiencia acreditada, logre ejecutar una verdadera labor de construcción y mantenimiento de líneas férreas y de control de tráfico sobre una red férrea de alrededor de 558 kilómetros de trayecto para el Módulo No 1 y de alrededor de 315 kilómetros para el Módulo No. 2. Longitudes nada despreciable y motivo de la preocupación que acá se expone, puesto que claramente no puede ser tomada una simple gestión de transporte que ejecutan ciertos trenes, en tramos que en algunos casos, y como lo vamos a explicar, ni siquiera están totalmente construidos, como una experiencia suficiente e idónea, tal y como ocurre en los casos que a continuación exponemos.

Pues bien, siendo que entendemos el criterio incluyente que la entidad viene manejando, deseamos manifestar y de alguna manera poner de presente que dicho criterio es útil y sano en tanto no afecte o ponga en peligro de cumplimenten los fines estatales, que se resalta, buscan satisfacerse mediante la contratación estatal.

Fines que, se destaca, no entendemos cómo se alcanzarían cuando un proyecto de la magnitud que se conoce, posiblemente resulte adjudicado a un proponente que no tenga la verdadera e idónea experiencia que se requiere para la ejecución de una las fases indispensables del proyecto, como lo es, por un lado, la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras férreas y, por el otro, el control u operación de las mismas.

Así las cosas, entendemos también que en virtud del principio de seguridad jurídica la entidad estaría inclinada a mantenerse en la posición, y argumentos de conveniencia podrían no ser suficientes en esta etapa del proceso que resulta ser, por sobre cualquier otra categoría, de carácter jurídico.

A lo anterior no queda más que exponer respetuosamente a la entidad que siendo que en el informe de evaluación no se impartió explicación sino únicamente se indicó si se cumplía o no con el respectivo requisito, puede, con base en estas observaciones, erigir un argumento que le permita acoger las razones y motivos acá expuestos y así evitar futuros inconvenientes. Ahora bien, si son dudas las que quedan, la Entidad en su facultad y potestad de ser aquella que dirige el presente proceso de selección, podría solicitar las aclaraciones respectivas a los proponentes en este escrito observados, con el fin que exista plena tranquilidad respecto de lo que acá se expone. Es decir, que efectivamente se verifique sin lugar a dudas que los proponentes cuentan con la experiencia idónea indispensable para ejecutar adecuadamente el contrato objeto de este proceso de selección.

1. OBSERVACIONES AL INFORME DE EVALUACIÓN EN LOS ASPECTOS EVALUADOS AL PROPONENTE CONSORCIO DRACOL LÍNEAS FÉRREAS ("DRACOL")

1.1. En cuanto a la acreditación de experiencia Tipo B Dracol aportó la siguiente experiencia:

- Servicios para el transporte por la vía de ancho 1435 mm de los materiales necesarios para la construcción del tramo Albacete - Gabaldón - Cuenca del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad a Levante. Madrid - Castilla La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia.
- Servicios para el transporte por la vía de ancho 1435 mm de los materiales necesarios para la construcción del Tramo Gabaldón - Siete Aguas del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad a Levante Madrid - Castilla La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia.
- Transporte por la vía de ancho internacional de los materiales necesarios para la construcción de la línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Base 1 y 2 Salillas a Catalayud.
- Servicios para el transporte por la vía de ancho 1435 mm de los materiales necesarios para la construcción y realización de pruebas de la línea de alta velocidad y suministro de dos (2) vehículos biviales. Línea de alta velocidad Córdoba - Málaga.

Estas certificaciones se refieren a servicios de transporte de mercancías (en este caso material de obra para la construcción de diferentes tramos) y no a contratos de operación de la infraestructura en la que circularía el tráfico férreo de transporte. Es decir, serían experiencias de operación de transporte, mas no de infraestructura.

En igual sentido debe tenerse claridad respecto de lo exigido por este tipo de experiencia por el pliego de condiciones, esto es que el proponente debe acreditar como experiencia aquella que le permita acreditar la participación de este o alguno de sus integrantes "(...) como encargado principal del Control de Tráfico y/u Operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios."

Por lo anterior, es evidente que siendo que el objeto de los contratos que se aportan para acreditar la experiencia por este proponente, no se referían a la operación de infraestructura ni al control de tráfico, sino al transporte de materiales necesarios para construcción de accesos ferroviarios, el control u operación exigida sobre la red, si bien pudo haber sido una gestión de tráfico de trenes para su respectiva labor, no evidencia lo que se exige en el pliego de condiciones. Es decir, no se advierte que el contratista sea el encargado principal del control de tráfico y/u operación de la infraestructura. Simplemente se evidencia que accesoriamente al cumplimiento del objeto del contrato que se ejecutó (transporte de materiales), se realizó una actividad complementaria y tangencial al mismo, el cual fue, según lo indican las respectivas certificaciones, la "gestión de tráfico de trenes".



La Entidad, entendemos nosotros, con el criterio inclusivo arriba mencionado interpretó que, dado que la certificación establece "gestión de tráfico de trenes", dicha afirmación sería suficiente para cumplir con el requisito establecido en el pliego de condiciones. Sin embargo, la experiencia requerida por el Pliego, en atención a la magnitud del proyecto que se pretende adjudicar, claramente no puede ser tomada una simple gestión de transporte que ejecutan ciertos trenes que cumplen una básica labor de carga, en tramos que ni siquiera están totalmente construidos, como una experiencia suficiente e idónea, tal y como ocurre en el caso en comento.

Como si no fuera suficiente todo lo anterior, debe indicarse lo siguiente:

"Adif, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es una entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento. Adif ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad. Adif Asume:

- *La administración de infraestructuras ferroviarias (vías, estaciones, terminales de mercancías, etc).*
- *La gestión de la circulación ferroviaria.*
- *La adjudicación de capacidad a los operadores ferroviarios.*
- *La percepción de cánones por el uso de la infraestructura, estaciones y terminales de mercancías."*¹

Lo anterior resulta de utilidad cuando se revisa la Actualización de la Declaración Sobre la Red publicado por la entidad Adif². Dentro de dicho documento se establece lo siguiente:

- Capítulo 1: En la página 11 se indica la organización y roles de los diferentes actores del sector ferroviario; En la página 18 se observa, con fecha de 31 de Diciembre de 2012 cuál es la condición de Continental Rail S.A., empresa que aporta la experiencia en este proponente observado, en donde se indica claramente la condición de TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA
- Capítulo 2: Contiene el detalle de la función y responsabilidad de Adif y las condiciones de uso de la red ferroviaria de interés general de España (REFIG).
- Capítulo 4: Contiene el detalle de la asignación de las capacidades en la REFIG y permite verificar cual es la responsabilidad de Adif en las condiciones de obras sobre las vías principales de la red. Especial relevancia tiene el numeral 4.8 en la página 78 en lo que se refiere textualmente al concepto de Control de Tráfico, que queda limitado en forma exclusiva a Adif.

¹ http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/conoceradif.shtml

² http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/doc/CA_DRed_Completo.pdf



De conformidad con el análisis de (i) los documentos aportados en la propuesta por el proponente y (ii) los documentos emitidos por la entidad Adif respecto de la cual aportan la respectiva experiencia, se puede concluir que, por un lado no es posible, de manera alguna, que la empresa que aporta la experiencia tenga la posibilidad de realizar el control de tráfico ferroviario, por corresponder dicha labor a un tercero: Adif; y por el otro lado, que las certificaciones aportadas no recaen sobre vías férreas principales, esto por cuanto en España el transporte de mercancías se realiza sobre trocha de 1668 mm quedando la trocha de 1435 mm para la operación del AVE (Alta Velocidad Española), es decir para pasajeros. Como se indica en los certificados, el transporte realizado era de material de obra para la construcción de diferentes tramos del AVE por lo que fácilmente se concluye que la esa operación fue realizada en vía en construcción, y no en vía principal.

Por las anteriores razones, las experiencias arriba indicadas y bajo las condiciones explicadas, no deberían ser aceptadas, ni deben ser tenidas en cuenta como experiencia suficiente para acreditar el requisito habilitante de capacidad técnica de experiencia Tipo B, por no cumplirse cabalmente con los requisitos exigidos en el pliego de condiciones para tal efecto pues claramente el Proponente observado no ejecutó un contrato o realizó actividades para él mismo como encargado principal del Control de Tráfico y/u Operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios.

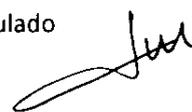
2. OBSERVACIONES AL INFORME DE EVALUACIÓN EN LOS ASPECTOS EVALUADOS AL PROPONENTE UNIÓN TEMPORAL FERROVIARIA CENTRAL ("FERROVIARIA")

2.1. En cuanto a la experiencia Tipo A Ferroviaria aportó, entre otras, la siguiente experiencia:

- Contrato de mantenimiento de la superestructura de vía férrea mediante la liberación de tensiones en el tramo La Loma - Puerto Drummond entre los pk 747+000 y el 936+700.

2.1.1. Esta certificación se refiere a una actividad propia de la construcción, rehabilitación o renovación de superestructura férrea (en concreto y en forma exclusiva a los rieles y las fijaciones de los mismos sobre los durmientes) y que se ha de realizar previamente al inicio de la operación comercial o recepción operativa de un corredor férreo.

2.1.2. Por su parte, el pliego de condiciones en cuanto al requisito que se debe cumplir con este tipo de certificaciones se refiere al mantenimiento de la vía en su contexto general, no limitado a la superestructura. Lo anterior quiere decir que si bien existen algunas labores que la certificación llama de mantenimiento, lo cierto es que lo que exige el pliego de condiciones es la experiencia en el mantenimiento de toda la vía férrea y no exclusivamente de una parte que compone a la misma, tal y como lo establece la certificación: "*Liberación de tensiones para el mantenimiento de la superestructura férrea en el tramo La Loma – Puerto Drummond entre los PK 747+000 y el 936+700*". Labor que claramente es entendida por la ANI como una parte o fragmento de las tareas de mantenimiento, puesto que dentro del documento publicado en el SECOP intitulado



"Anexo 2- Especificaciones de trabajos en la vía" en la página 44 indica que el eventual contratista deberá realizar la "LIBERACIÓN DE TENSIONES" como tarea individual que hace parte de las labores de mantenimiento. Lo que implica que las obligaciones de mantenimiento del eventual contratista no se agotan con el hecho de ejecutar esta labor, sino que se debe llevar acabo otras tantas tareas diferentes para cumplir con todas sus labores de mantenimiento de la vía férrea.

2.1.3. Por las anteriores razones la experiencia indicada no cumpliría con lo exigido por el pliego de condiciones para acreditar la experiencia Tipo A de la capacidad técnica de los requisitos habilitantes, motivo por el cual no debe ser tenida en cuenta la mencionada experiencia que presente Ferroviaria.

2.2. En cuanto a la experiencia Tipo A, Ferroviaria aportó, entre otras, la siguiente experiencia:

- Contrato ADIF ON 017/05. Proyecto de construcción de plataforma, línea de alta velocidad Madrid-castilla la mancha-comunidad valenciana-región de Murcia. tramo Picanya-Valencia (España).
- Contrato ADIF ON 016/05. Proyecto de construcción de plataforma, línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. tramo Saint Joan Despí-l' hospitalet de Llobregat, provincia de Barcelona. (España).
- Contrato ADIF (ANTIGUO GIF). Construcción de la plataforma de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. tramo: Lleida-Martorell. Subtramo: IVA. Ttmm De Montblanc y Léspluga de Francolí, provincia de Tarragona (España).

2.2.1. Respecto de las anteriores experiencias se encuentran dos aspectos sustanciales de vital importancia que no cumplen las respectivas certificaciones.

2.2.2. Por una parte, estas tres certificaciones establecen que la construcción que se llevó a cabo es única y exclusivamente de "(...) construcción de tramo de plataforma (...) "³ o de "(...) trabajo de obra civil para la plataforma de la línea (:)" "⁴ o de "Construcción de plataforma para la línea ferroviaria (...) "⁵. Características que no satisfacen en forma alguna lo exigido por el pliego de condiciones que es la "Construcción y/o Rehabilitación y/o Mejoramiento de vía en proyectos ferroviarios" (Lit. i. del numeral 5.3.1.1. del pliego de condiciones).

³ Folio 328 de la propuesta observada.

⁴ Folio 331 de la propuesta observada.

⁵ Folio 326 de la propuesta observada.



Lo anterior se afirma, ya que la construcción de la plataforma ferroviaria únicamente hace parte de la vía férrea, lo que implica que la vía férrea está compuesta no solo por plataformas, sino por otros tantos componentes. Téngase claro que no puede confundirse la parte (plataforma) con el todo (vía férrea).

Esto se afirma, puesto que es conocido en ingeniería que la plataforma férrea únicamente es una parte de toda la infraestructura férrea, al paso que lo que exige el Pliego es la actividad referida a toda la Vía. Si bien es cierto que la actividad acreditada por el Proponente que se observa resulta indispensable para acometer la construcción de la respectiva vía férrea, también es claro que no define la totalidad de los elementos que deben construirse para obtener el resultado: una vía férrea. Es pues, un simple elemento del compuesto que se requiere para obtener la infraestructura comentada.

Lo anterior además tiene particular fundamento en los documentos publicados por la ANI en el SECOP para el proceso de selección de la referencia, puesto que claramente en estos se diferencia la plataforma de otras partes de la vía férrea. Esto se afirma puesto que en el documento intitulado "Anexo 2- Especificaciones de trabajos en la vía" en la página 44 se indica que el eventual contratista deberá realizar el "Mantenimiento y vigilancia de las plataformas, terracerías y desagües- matamaleza.". Es decir, es evidente que la sola construcción de la plataforma, en criterio de la misma Entidad, no es suficiente para afirmar que el integrante del proponente observado acometió la construcción de una vía férrea como un todo comprensivo, sino que a lo sumo, podría afirmarse que ejecutó parte de las obras que se requieren para lograr obtener una vía férrea.

2.2.3. De otra parte, el pliego de condiciones se indica que:

"Se aclara que se validarán los contratos en proyectos para el desarrollo de subsistemas férreos tales como Metros, tranvías, trenes suburbanos (cercanías) y redes de carga de la siguiente manera:

- *En sistemas urbanos tipo Metro y/o Tranvía: La longitud de vía o red deberá ser superior a 10 km.*
- *En sistemas tipo Suburbano y/o Carga: La longitud de vía o red deberá ser superior a 50 km." (Pág. 71 del pliego de condiciones)*

Al respecto se encuentra que las plataformas construidas se ejecutaron sobre líneas con las siguientes especificaciones en cuanto a longitud: 5,224 Km, 3,820 Km y 8 Km. Es decir, ninguna de las certificaciones cumple con las longitudes mínimas requeridas por el Pliego de condiciones para el tipo de vía en que se ejecutaron las labores que pretenden ser acreditadas como experiencia en construcción y/o Rehabilitación y/o Mejoramiento de vía en proyectos ferroviarios.



Por todo lo anterior, las experiencias arriba referidas no deben ser tenidas en cuenta por la ANI, en la medida en que no satisfacen los requisitos mínimos exigidos por el pliego de condiciones y cuando las reglas son claras en los procesos de selección, no puede excusarse a ninguna parte de su respectivo cumplimiento.

2.3. En cuanto a la experiencia Tipo B, Ferroviaria aportó, entre otras, la siguiente experiencia:

- Concesión, operación integral i) comercialización del servicio público ferroviario y actividades colaterales ii) operación de trenes con la consiguiente prestación del servicio público ferroviario y la atención de estaciones iii) mantenimiento de los bienes de su propiedad y los bienes otorgados en licencia iv) realización de todo tipo de obras e inversiones, incluyendo la construcción, reparación y fabricación en el área operativa, en las áreas de infraestructura, equipamiento en general y material rodante, necesarios para la continuidad del servicio público ferroviario y su expansión.

2.3.1. Si bien parecería dentro de los documentos que la actividad acreditada se trata de una operación integral, en el detalle de las actividades no se refieren las actividades de control de tráfico y/u operación de la infraestructura férrea.

Lo que en realidad se establece en esta certificación es que se ejecutó una “operación de trenes”, lo que no es igual al control de tráfico ni a la operación de la respectiva infraestructura férrea. Dicho término, si se lee cuidadosamente tomando en consideración el adecuado contexto del mismo, realmente se refiere es al manejo o conducción de un tren, por parte del operario que funge como conductor de la locomotora. Esta resulta ser una actividad totalmente diferente al control de tráfico ferroviario u operación de la infraestructura férrea. Operar un tren como conductor del mismo no es equiparable a la operación de toda una infraestructura férrea. En la primera se hace referencia a una prestación del servicio que ejecuta una persona conduciendo un automóvil férreo y en la otra se hace referencia a toda una gestión y control de diferentes trenes dentro de las diferentes líneas férreas. La diferencia es diáfana y contundente.

2.3.2. Ahora bien, debe tomarse en consideración que el anterior argumento se apoya en que el certificado que emite la respectiva entidad contratante (documento de referencia ATT-DTR-CERT 0003/2013), ciertamente no incluyó los requisitos que debían cumplirse para acreditar el respectivo control de tráfico férreo u operación de la infraestructura férrea, por lo cual el proponente resolvió incluir una certificación emitida por el mismo concesionario – Empresa Ferroviaria Oriental S.A. (autocertificación) complementando y pretendiendo impartir aparente claridad al tema acá observado (folio 322).

Lo que al parecer no advirtió el proponente fueron los siguientes asuntos:



- (i) **Insuficiencia de la experiencia incluso con la “autocertificación”:** Debido a que dentro de los documentos que presentó el proponente que acá se observa, se evidencia que el contrato suscrito por la Empresa Ferroviaria Oriental S.A se encuentra actualmente vigente, lo que implica que debió haberse consignado en la respectiva certificación de la entidad contratante, de manera clara, el VALOR y TIEMPO de ejecución a la fecha de expedición. Situación no presente en la mencionada certificación que emite la entidad contratante, ni tampoco tan siquiera fue incluido en la mencionada “autocertificación”. A esta situación no cabe más que aplicar la consecuencia establecida para dicho efecto en el pliego de condiciones: No validar la información⁶.
- (ii) **Indebida presentación de la “autocertificación”:** De acuerdo con lo establecido en la Adenda No. 2, el punto 6º de la misma modificó en su totalidad el numeral 5.3.3.2 del pliego de condiciones estableciendo que “[e]n el evento que el oferente no posea un contrato con una entidad pública, podrá entregar una certificación bajo la gravedad de juramento de su contrato o por la entidad que considere necesario para la validación de experiencia, que contenga la siguiente información: (...)”.

Es decir, que el requisito para que el proponente pudiera hacer uso de la posibilidad de emitir él mismo una certificación a su favor, debía de cumplirse con la condición de NO POSEER un contrato con una entidad pública. Requisito que no se cumple en el caso de este proponente, puesto que la “autocertificación” es emitida (folio 322), como ya se dijo, por la misma Empresa Ferroviaria Oriental S.A., quién de acuerdo con los documentos aportados por el proponente acá observado, fue contratada por la Superintendencia de Transportes, mediante Resolución Administrativa N° 01/96, para otorgarle la “(...) concesión exclusiva para la Explotación, Administración y Uso de los bienes que forman parte del Área Operativa de la Red Ferroviaria Oriental (...)”⁷. Es decir, el contrato que se aporta es un contrato ejecutado para una entidad pública. Situación plenamente reconocida por los mismos representantes legales de la Empresa Ferroviaria Oriental S.A., pues establecen dentro de su “autocertificación” que se encuentran “(...) ejecutando un contrato con el Estado plurinacional de Bolivia para la prestación del servicio público de transporte ferroviaria para carga y pasajeros con las siguientes condiciones operativas.”(folio 322).

⁶ Establece la NOTA del numeral 5.3.3.1: “Los contratos que sean aportados por los proponentes, para validación de experiencia, que se encuentren en EJECUCIÓN deberán ser soportados mediante certificaciones expedidas por la entidad contratante que indiquen claramente el VALOR y TIEMPO de ejecución a la fecha de expedición. De lo contrario, no se validará la información.” (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

⁷ Documento de referencia ATT-DTR-CERT 0003/2013, aportado por el al proponente UNIÓN TEMPORAL FERROVIARIA CENTRAL, dentro de su respectiva propuesta.

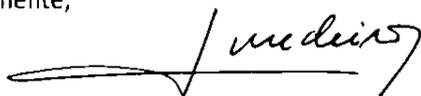
Pues bien, si la condición que requería el pliego de condiciones para que el respectivo contratista/concesionario pudiera hacer uso de la posibilidad que indicaba dicho pliego respecto de que él mismo generará su propia certificación era que el oferente no poseyera un contrato con una entidad pública, y siendo que en este caso queda plenamente demostrado que el contrato poseído sí era con una entidad pública, no queda otra suerte que admitir que la “autocertificación” de Empresa Ferroviaria Oriental S.A., debe entenderse por no presentada, por no estar dentro de los supuestos de hecho que estableció el pliego de condiciones.

Como apoyo a lo anterior, queda a todas luces claro que la exposición que acá se hace era la pretendida por el pliego de condiciones, puesto que incluso dentro del mismo, la entidad dejó claro que: “*La Agencia Nacional de Infraestructura no tendrá en cuenta experiencia relacionada que no esté soportada por los documentos que se solicitan.*” (Tercer inciso de la página 75 del pliego de condiciones – numeral 5.3.3.1.).

- (iii) **Consecuencia de la indebida presentación de la “autocertificación”:** Debido a que la mencionada “autocertificación” presentada por la Empresa Ferroviaria Oriental S.A debe tenerse por no presentada, se advierte que dentro de la certificación que emite la entidad contratante no se cumplen con los requisitos mínimos exigidos por el pliego de condiciones para que se tengan por presentadas dichas certificaciones, a saber: valor total del contrato incluyendo adiciones, porcentaje de ejecución del contrato respecto del total de las obligaciones contratadas, valor facturado del contrato, valor y tiempo de ejecución a la fecha de expedición, etc. Y particularmente y lo más importante, la certificación de la entidad estatal boliviana no incluye mención al hecho de que el concesionario fue el *encargado principal del Control de Tráfico y/u Operación de la infraestructura* en el proyecto férreo de que se trata. Por lo anterior, y por no cumplir con lo expresamente solicitado por el pliego de condiciones, por razones adicionales a las ya expuestas, no puede ser tenida en cuenta la experiencia acá observada.

Por todo lo expuesto, solicitamos amablemente a la entidad que se sirva no tener en cuenta las experiencias arriba referidas y por lo tanto generar las respectivas consecuencias a los respectivos proponentes acá observados.

Cordialmente,



PAULO MIGUEL DE CASTRO FERREIRA MEDEIROS
Representante Legal
Consortio Fercol - Ferrocarril Colombia



Inicio > Conocer Adif

Declaración sobre la red

Organización

Oferta de empleo público

Memoria económica

Informe de sostenibilidad

Conocer Adif

Adif, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es una entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento. Adif ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad.

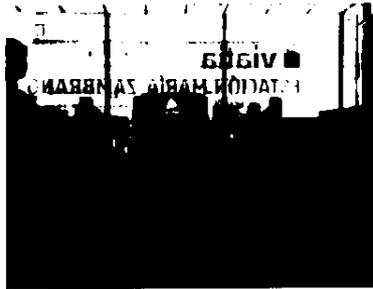


Tiene como objetivo potenciar el transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista medioambiental, y con altos estándares de calidad.

Adif Asume

- La administración de infraestructuras ferroviarias: vías, estaciones, terminales de mercancías, etc.
- La gestión de la circulación ferroviaria.
- La adjudicación de capacidad a las operaciones ferroviarias.
- La percepción de cánones por el uso de la infraestructura, estaciones y terminales de mercancías.

Todo ello desde el compromiso de responsabilidad social con los ciudadanos. Una Responsabilidad Social que se fundamenta en principios éticos relacionados con la gestión y con el papel de la empresa en la sociedad. Tiene como eje vertebrador la transparencia y el diálogo con los Grupos de Interés, y su finalidad última es contribuir a la sostenibilidad del desarrollo que propicia nuestra actividad, desde una perspectiva integral.



INFORME DE SOSTENIBILIDAD 2011

Fichas de actualidad

Contactar con Adif

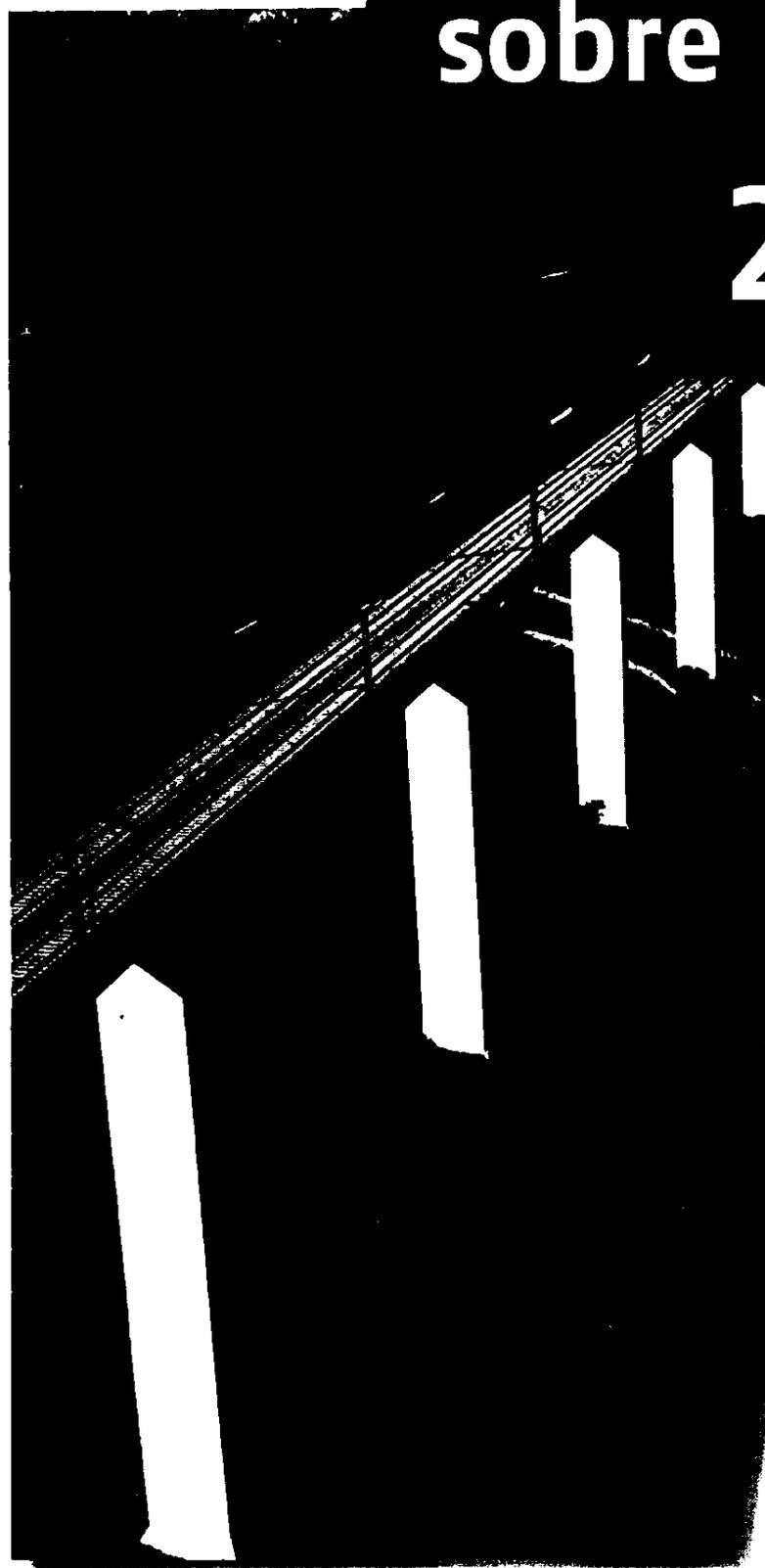
Resumen

Liberalización del Sector Ferroviario



**Actualización
Declaración
sobre la Red**

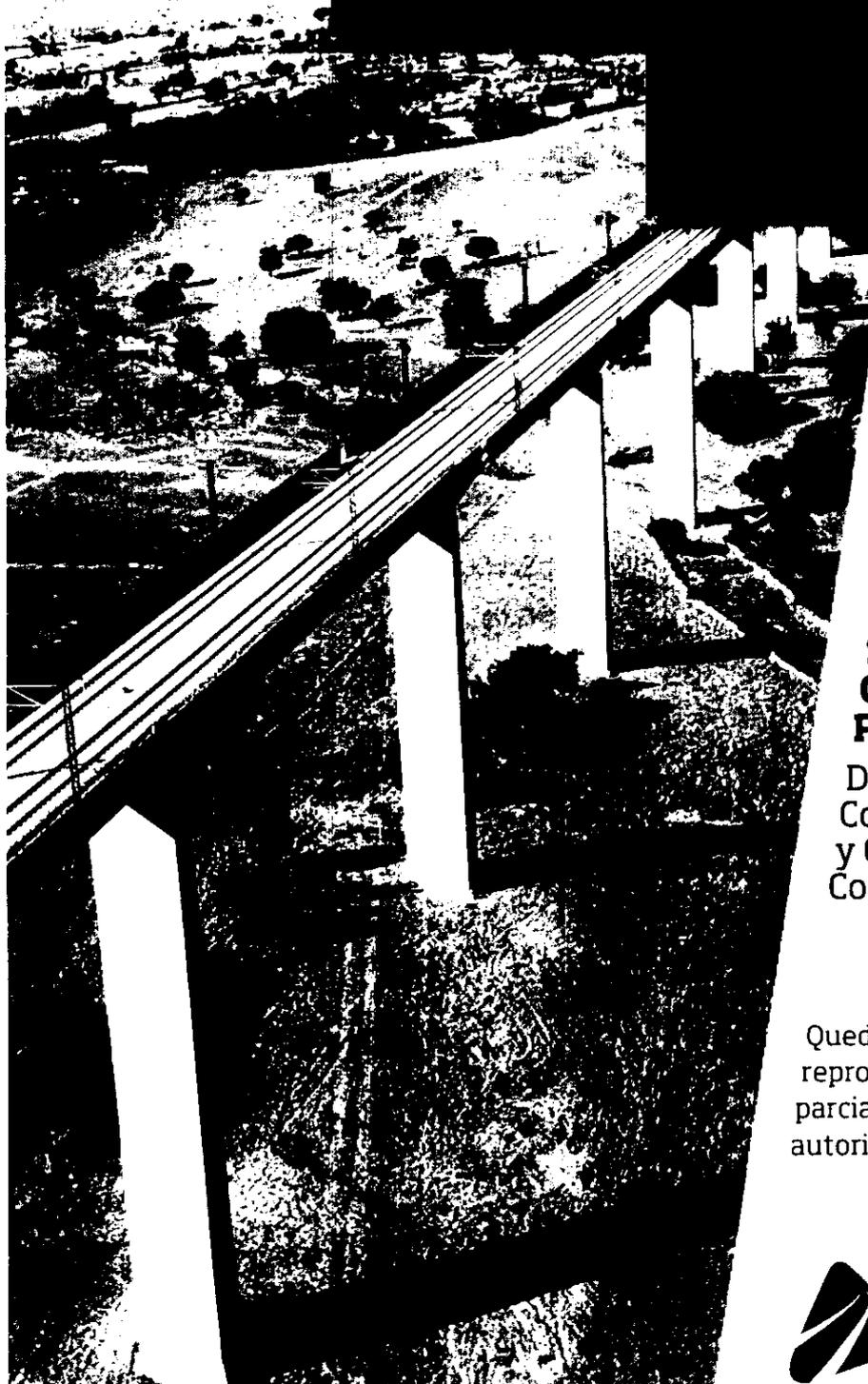
2013



Actualización

Declaración

de Obligación de Medida



Edita:

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

Dirección de
Contratación
y Coordinación
Comercial

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





CAPITULO 1

Información General

1.1. Introducción.....	9
Antecedentes.....	9
Actualización de la Declaración sobre la Red.....	9
1.1.1. El Sector Ferroviario en España.....	11
1.2. Objetivos de la Declaración sobre la Red.....	20
1.2.1. Red Ferroviaria de Interés General, REFIG.....	20
1.2.2. Grandes Cifras de Adif.....	21
1.3. Marco Legal.....	22
1.4. Estatus Jurídico de la DR.....	22
1.4.1. Consideraciones Generales.....	22
1.4.2. Información sobre Seguridad en la Circulación.....	22
1.4.3. Solicitudes, Alegaciones y Reclamaciones.....	22
1.5. Estructura de la DR.....	24
1.6. Validez de la DR.....	24
1.6.1. Periodo de Validez.....	24
1.6.2. Proceso de Actualización.....	24
1.7. Publicación y Distribución.....	25
1.8. Directorio de Adif.....	25
1.9. Cooperación Internacional entre los Distintos	
Administradores de Infraestructuras.....	27
1.9.1. Directorio de Ventanillas Únicas de RNE (OSS).....	27
1.9.2. Aplicaciones Informáticas Vía WEB de RNE.....	31
1.9.3. Corredores Internacionales.....	32
1.10. Glosario.....	32

CAPITULO 2

Condiciones de Acceso

2.1. Introducción.....	35
2.2. Requisitos Generales de Acceso	35
2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Adjudicación de Capacidad	35
2.2.2. Quién puede acceder a la Red gestionada por Adif	36
2.2.3. Licencias y Habilitaciones	37
2.2.4. Certificado de Seguridad.....	37
2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros	37
2.3. Condiciones Comerciales Generales	38
2.3.1. Acuerdos Marco	38
2.3.2. Convenios de Prestación de Servicios.....	38
2.4. Normativa de Circulación	38
2.5. Transportes Excepcionales	39
2.6. Mercancías Peligrosas	39
2.7. Requisitos Técnicos del Material	39
2.7.1 Inspección sobre el Material Rodante.....	40
2.8. Requisitos del Personal Ferroviario	40
2.8.1 Habilitación y Formación.....	40
2.8.2 Idioma.....	40
2.8.3 Inspección de Adif sobre el Personal.....	40

CAPITULO 3

Descripción de la Red

3.1. Introducción.....	43
3.2. Ámbito de la Red Gestionada por Adif	43
3.2.1. Límites Geográficos	43
3.2.2. Conexiones con otras Redes.....	43
3.2.3. Información Adicional sobre la Red	44
3.3. Descripción de la Red Gestionada por Adif	44
3.3.1. Identificación Geográfica	44
3.3.2. Prestaciones de la Red.....	44
3.3.3. Sistemas de Seguridad, Control del Tráfico y Comunicaciones	50
3.4. Restricciones de Tráfico	53

3.4.1. Líneas Especializadas	53
3.4.2. Normativa Medioambiental	53
3.4.3. Transporte de Mercancías Peligrosas	53
3.4.4. Restricciones en Túneles	53
3.4.5. Restricciones en Puentes / Viaductos	53
3.5. Disponibilidad de la Infraestructura	54
3.6. Estaciones de Viajeros.....	54
3.6.1. Principales Estaciones.....	54
3.6.2. Estaciones de Cercanías.....	54
3.6.3. Estaciones en Líneas de Ancho Métrico	55
3.6.4. Otras Estaciones con Servicio de Viajeros	55
3.6.5. Plan de Accesibilidad de Estaciones de Adif	55
3.6.6. Servicio Adif Dialoga	55
3.6.7. Puntos de Información Interactivos y de Acogida.....	55
3.7. Instalaciones Técnicas y Logísticas de Mercancías.....	56
3.7.1 Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías.....	57
3.7.2 Instalaciones Logísticas de Mercancías en régimen de Autoprestación	58
3.8. Otras Instalaciones	59
3.8.1. Vías de Formación de Trenes.....	59
3.8.2. Vías de Apartado.....	59
3.8.3. Instalaciones de Mantenimiento de Material Rodante.....	59
3.8.4. Instalaciones de Suministro de Combustible	59
3.8.5. Instalaciones Auxiliares	59
3.8.6. Instalaciones para Cambio de Ancho de Vía.....	60
3.8.7. Otras Infraestructuras Ferroviarias Conectadas a REFIG.....	60
3.9. Desarrollo de la Infraestructura.....	61
3.9.1. Actuaciones previstas para el año 2013	61
3.9.2. Actualización de Activos de la REFIG Gestionada por Adif	62

CAPITULO 4

Adjudicación de Capacidades

4.1. Introducción.....	67
4.2. Descripción del Proceso de Solicitud de Capacidad.....	67
4.2.1. Candidatos para Solicitar Capacidad	67
4.2.2. Documentación para la Solicitud de Capacidad	67
4.2.3. Tipos de Solicitudes de Surcos	68
4.2.4. El Horario de Servicio	69
4.2.5. Procedimiento de Solicitud y Adjudicación de Surcos Regulares y Ocasionales	70
4.3. Calendario de Solicitud de Capacidad (Surcos)	71
4.3.1. Calendario de Reserva de Surcos	71
4.4. Adjudicación de Capacidad	73
4.4.1. Uso Diferenciado de la Infraestructura	73
4.4.2. Proceso de Adjudicación de Capacidades.....	73
4.4.3. Proceso de Coordinación	76
4.4.4. Proceso de Alegaciones.....	76
4.4.5. Infraestructura Congestionada	76
4.4.6. Acuerdos Marco entre Adif y los Candidatos.....	76
4.5. Mantenimiento y Obras en la Red Gestionada por Adif.....	77
4.6. Control del Uso de los Surcos.....	78
4.7. Transportes Excepcionales y Mercancías Peligrosas	78
4.7.1. Transportes Excepcionales	78
4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas	78
4.8. Perturbaciones y Control en el Tráfico	79
4.8.1. Criterios para el Control del Tráfico	79
4.8.2. Normas Aplicables para el Control del Tráfico	79

CAPITULO 5

Servicios de Adif

5.1. Introducción a la Prestación de Servicios de Adif	83
5.2. Paquete de Acceso Mínimo	83
5.2.1. Adjudicación de Capacidades	83
5.2.2. Uso de la Infraestructura	83
5.2.3. Información Básica	83

5.2.4. Acceso a las Estaciones de Viajeros.....	84
5.2.5. Acceso a Cambiadores de Ancho de Vía	84
5.3. Servicios Adicionales y Complementarios	84
5.3.1. Servicios Adicionales	84
5.3.2. Servicios Complementarios.....	85
5.3.3. Ámbito de Aplicación de los Servicios	85
5.3.4. Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios	85
5.3.5. Oferta de Servicios, Definición y Descripción	86
5.4. Servicios Auxiliares	98

CAPITULO 6

Régimen Económico y Tributario

6.1. Principios de Tarificación	101
6.2. Tasas Ferroviarias y Cánones	101
6.2.1. Tasas	101
6.2.2. Cánones.....	102
6.2.3 Modificación de las Tasas Ferroviarias y Cánones	108
6.2.4 Forma de Pago de las Tasas Ferroviarias y Cánones	108
6.2.5. Sistema de Incentivos (Performance Scheme).....	108
6.2.6 Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones	108
6.3 Tarifas Provisionales 2013 por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.	112
6.3.1. Introducción	112
6.3.2 Régimen Jurídico y Determinación de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.	112
6.3.3 Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios.	113
6.3.4 Ámbito de Aplicación.....	114
6.3.5. Tablas de Tarifas de Servicios Adicionales y Complementarios 2013	114
6.3.6 Aprobación y Vigencia de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.	117
6.3.7. Facturación Tarifas por Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.....	117

ANEXOS

Anexo A:

Horario de Servicio 2012/2013 y 2013/2014.....	121
--	-----

Anexo B:

Catálogo de Surcos Internacionales de Mercancías.....	123
---	-----

Anexo C:

Modelos de Solicitud de Capacidad	125
Modelo de Solicitud de Capacidad Nacional	125
Modelo de Solicitud de Capacidad Internacional.....	125

Anexo D:

Servicios Auxiliares	126
1. Definición	126
2. Condiciones de la Prestación de los Servicios.....	126
3. Oferta de Servicios.....	126
4. Fijación de los Precios.....	127
5. Descripción de los Servicios Auxiliares.....	128
6. Unidades de Cuantificación de los Servicios Auxiliares	136

Anexo E:

Organigrama del Ministerio de Fomento	138
---	-----

Anexo F:

Documentación de Referencia	139
Derecho Internacional	139
Normativa Europea	140
Normativa Estatal.....	144
Normativa Básica de Circulación de Aplicación en Adif.....	151

Anexo G:

Glosario.....	154
Acrónimos	154
Definiciones	156

Anexo H:

Mapas de la Red Gestionada por Adif	160
---	-----

Anexo I:

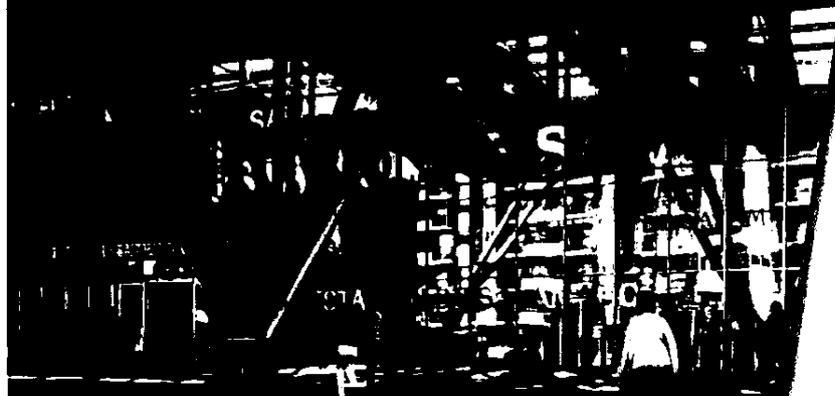
Catálogo de Líneas y Tramos de la Red Ferroviaria de Interés General	183
--	-----

Anexo J:

Principales Características de la Nueva Conexión de Alta Velocidad entre Albacete y Alicante	193
---	-----

Información General

Capítulo **1**



Información

Temas de



Actualización Declaración sobre la Red 2013

Antecedentes

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

Se ha actualizado para el ejercicio 2013, incluyendo el Horario de Servicio 2013/2014, cumpliendo con lo establecido en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. Dicha normativa transpone la Directiva 2001/14/CE, de conformidad con la cual se debe proporcionar toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso, con el fin de garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria de todos los Candidatos a solicitar Capacidad para prestar servicios de transporte ferroviario.

Actualización de la Declaración sobre la Red

Índice y Estructura

Actualizado el índice de la Declaración sobre la Red conforme a la estructura común y Guía de Implementación aprobada por la Asamblea General de Rail Net Europe el 9 de mayo 2012.

Principales Agentes del Sector Ferroviario

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

Inclusión de Nuevos Activos en la Red Gestionada por Adif

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

Actualización del Régimen de Prestación de los Servicios

Desde el 01 de enero de 2013, 107 instalaciones logísticas de mercancías de **Adif** se gestionan bajo el modelo de prestación para la asignación de espacios y el uso en régimen de autoprestación de los servicios complementarios y auxiliares, a las Empresas Ferroviarias y Candidatos titulares de material rodante habilitado conforme se detalla en el apartado 3.7 de este documento.

Este modelo de gestión se basa en la asignación de espacio y el uso de instalaciones, para lo cual **Adif** ha establecido un procedimiento que se encuentra a disposición de los interesados en la página web www.adif.es.

Actualización del Régimen Económico y Tributario del Uso de la Infraestructura

© Tasas y Cánones

Publicada la Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. BOE de 1 de noviembre de 2012.

Actualizados los importes correspondientes a las tasas ferroviarias en el transporte de viajeros conforme las directrices del art. 73.1 de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, (BOE del 28 de diciembre de 2012), que establece un incremento del 1% para dichas actualizaciones a partir del 1 de enero de 2013.

⊙ Tarifas Provisionales por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2013

Se incorpora el contenido del documento "Tarifas Provisionales por la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2013", conforme Resolución de 26 de febrero de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica la aprobación de la propuesta de Tarifas Provisionales por la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2013 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, cuyo periodo de vigencia se extenderá desde la publicación de la citada Resolución hasta el 31 de diciembre de 2013, o hasta la publicación de unas nuevas Tarifas Provisionales (BOE de 15 de marzo de 2013).

⊙ Horario de Servicio 2012/2013 y 2013/2014

Se ha actualizado el Calendario de Adjudicación de Capacidad del Horario de Servicio 2013/2014, conforme a las directrices de Rail Net Europe, RNE, para la realización de solicitudes por parte de los Candidatos.

El Horario de Servicio 2013 permanecerá vigente hasta el 14 de diciembre de 2013 y el Horario de Servicio 2014 tendrá vigencia hasta el 13 de diciembre de 2014 (segundo sábado de diciembre, conforme se determina en el Art. 7.2 de la Orden FOM/897/2005). Ambos incluyen las fechas determinadas para la realización de los correspondientes Ajustes Concertados y los Ajustes Mensuales. Asimismo, se incluye el Catálogo actualizado de Surcos Internacionales.

⊙ Normativa Ferroviaria Actualizada

Se ha actualizado el Anexo F, "Documentación de Referencia", con la información jurídica en vigor más relevante sobre el Sector Ferroviario a fecha 15 de marzo de 2013, tanto en el ámbito nacional como europeo, conteniendo adicionalmente las referencias sobre la principal normativa técnica vigente.

⊙ Mapas

Se ha renovado y ampliado la información de los Mapas de la Red gestionada por **Adif**, incluyéndose conforme al Real Decreto Ley 22/2012 de 20 de julio, las líneas de ancho métrico de la extinta entidad pública empresarial de Ferrocarriles de Vía Estrecha FEVE, que es gestionada por **Adif** desde el 01/01/2013 en aplicación del citado Real Decreto Ley.

⊙ Otros Datos de Interés

Inaugurada el día 17 de junio de 2012 la conexión en Torrejón de Velasco entre las líneas de alta velocidad Madrid-Levante y Madrid-Andalucía, que permite poner en servicio los nuevos trenes AVE directos entre Andalucía y Levante, consiguiendo una importante reducción en los tiempos de viaje.

De conformidad con el Real Decreto Ley 22/2012 de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha FEVE quedó extinguida el 31 de diciembre de 2012, subrogándose las entidades públicas empresariales **Adif** y RENFE - Operadora o las respectivas sociedades mercantiles estatales a las que se refiere el artículo 1 de éste Real Decreto-Ley, en su caso, en los derechos y obligaciones de aquéllas, asumiendo la titularidad de los bienes, cualesquiera que sean su naturaleza y carácter que en la fecha de entrada en vigor de este Real Decreto-Ley, se encuentren adscritos o pertenezcan a la entidad pública empresarial que se extingue. A estos efectos, se amplía el objeto y funciones de ambas entidades públicas empresariales, **Adif** y RENFE Operadora, que asumirán la prestación, según corresponda, de los servicios, las funciones y las actividades de la entidad a extinguir, en los términos previstos en el Real Decreto-Ley.

En la disposición adicional octogésima novena de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado se determina el régimen aplicable a los servicios ferroviarios gestionados por FEVE que discurran sobre Red ferroviaria de interés general de ancho métrico, a partir de su fecha de extinción.

En octubre de 2012 finalizaron las obras de mejora y ampliación de las instalaciones del Centro Logístico de Valencia Fuente San Luis para acoger trenes de 750 metros de longitud. Las longitudes de las cuatro nuevas vías van de los 767 a los 822 metros.

Asimismo, en octubre de 2012 concluyeron las obras de mejora realizadas en el Centro Logístico de Barcelona-Morrot, situado junto al puerto de Barcelona, con el objetivo de mejorar la seguridad y el rendimiento de las operaciones de carga y descarga de contenedores.

El 9 de enero de 2013 se puso en servicio comercial el tramo Barcelona Sants - Girona - Figueres Vilafant de la línea de alta velocidad Madrid - Barcelona - Frontera Francesa.

Publicado el Real Decreto Ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, en el que entre otras, se adoptan las siguientes medidas.

- ♦ Transmitir a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, **Adif**, la titularidad de la red ferroviaria de titularidad Estatal cuya administración tenía encomendada.
- ♦ Determinar, con carácter transitorio, el catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General, las cuales se recogen en el Anexo I de esta Declaración sobre la Red.
- ♦ Modificar la Ley 39/2003, de 17 de noviembre del Sector Ferroviario, en relación con la apertura progresiva a la libre competencia del transporte ferroviario de viajeros para avanzar en el proceso de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril y garantizar que el mismo, previsto en el Real Decreto Ley 22/2012, se produzca de manera ordenada y progresiva.

1.1.1. El Sector Ferroviario en España

1.1.1.1. Infraestructuras Ferroviarias

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

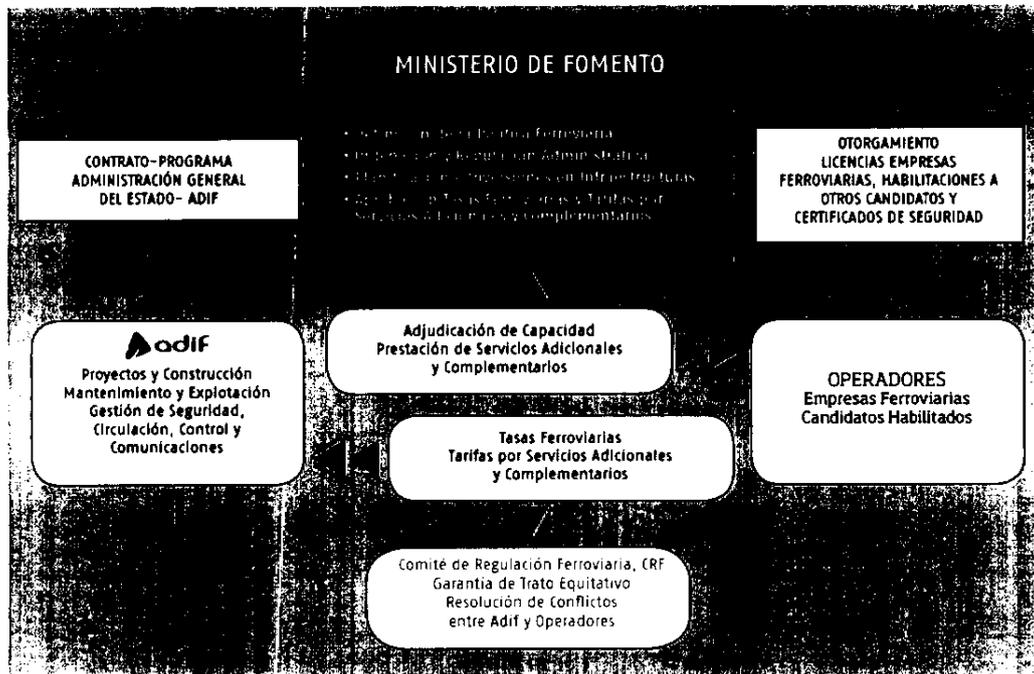
El Plan potencia el mantenimiento de las infraestructuras existentes y garantiza la movilidad mediante la prestación de las Obligaciones de Servicio Público (OSP) en condiciones de calidad. Impulsa la participación del sector privado en las inversiones así como la optimización del uso de las infraestructuras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

En línea con los principios del PITVI, **Adif** está impulsando un conjunto de medidas dirigidas a potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril y mejorar las condiciones de competitividad del sector, mediante la creación y despliegue de una red básica de transporte de mercancías que englobe los principales corredores nacionales e internacionales y el enlace de las principales instalaciones logísticas ferroviarias y puertos de interés general del Estado, destinando recursos a infraestructuras especializadas en mercancías, mejorando la eficiencia del sector logístico y transformando sus instalaciones logísticas en espacios dinámicos, con parámetros de calidad de servicio y flexibilidad en la gestión.

1.1.1.2. Principales Agentes del Sector Ferroviario en España

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

© Cuadro del Sector Ferroviario Español



Ministerio de Fomento: Organización y Funciones

© Organización General

Corresponde al Ministerio de Fomento, en el ámbito ferroviario, la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de infraestructuras y de transporte terrestre de competencia estatal.

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

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

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

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

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

© Funciones Relacionadas con el Ferrocarril

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

- ♦ La planificación estratégica del sector ferroviario y su desarrollo.
- ♦ La ordenación general y la regulación del sistema ferroviario, que incluye el establecimiento de las reglas básicas del mercado ferroviario y la elaboración de la normativa necesaria para su correcto desenvolvimiento, en especial todo lo relacionado con la seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario y con las relaciones entre los agentes del sector.
- ♦ La definición de objetivos y la supervisión de la actividad de las entidades públicas empresariales, **Adif** y RENFE-Operadora, así como de su sistema de financiación.
- ♦ El otorgamiento de licencias a las Empresas Ferroviarias, en adelante EE.FF, así como el otorgamiento de habilitaciones a otros Candidatos distintos de las EE.FF, para la adjudicación de Capacidad de infraestructura ferroviaria.
- ♦ El otorgamiento de los certificados de seguridad a las EE.FF y las autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras ferroviarias.
- ♦ El otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios declarados de interés público y el establecimiento del régimen de ayudas a las EE.FF adjudicatarias.
- ♦ La definición y supervisión del régimen tarifario y su aprobación.
- ♦ El establecimiento o, en su caso, la modificación de la cuantía de los cánones ferroviarios, de conformidad con los elementos o parámetros fijados en la LSF.
- ♦ La investigación de accidentes ferroviarios de conformidad con la normativa vigente.
- ♦ La aplicación del régimen sancionador.
- ♦ Otras competencias que le vengan atribuidas de acuerdo a la normativa vigente.

☉ Organigrama del Ministerio Fomento.

Ver Anexo E.

Órgano Regulador

☉ Comité de Regulación Ferroviaria, CRF

Es el órgano regulador del Sector Ferroviario, sus competencias vienen determinadas por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre del Sector Ferroviario, conforme a la modificación introducida por la Disposición Final Vigésimo Tercera, de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, así como por la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, siendo sus funciones más relevantes las siguientes:

- a) El Comité de Regulación Ferroviaria es un órgano colegiado al que corresponde la supervisión del mercado ferroviario y la salvaguarda de la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios de transporte.
- b) Es un órgano adscrito al Ministerio de Fomento que actúa con independencia funcional plena.
- c) Las competencias del Comité de Regulación Ferroviaria son las enumeradas en el artículo 83.2 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- d) Todas las empresas ferroviarias y los candidatos tienen la facultad de acudir al Comité de Regulación Ferroviaria si se consideran perjudicados por cualquier actuación que consideren contraria a Derecho y, en particular, respecto de las actuaciones que realice el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en aplicación de la declaración sobre la red (artículo 4.4 de 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).
- e) Las resoluciones del Comité de Regulación Ferroviaria son vinculantes para todas las entidades afectadas (artículo 4.4 de la Orden FOM/897/2005).



Órganos Colegiados

☉ Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF)

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF, es un órgano colegiado especializado, regulada por el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. Realiza sus actividades de forma transparente y no discriminatoria, independientemente de la Dirección General de Ferrocarriles, 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 gestionada por **Adif**. De igual modo, las EE.FF. 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 EE.FF. 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, cuyo fin es coordinar las competencias de los departamentos ministeriales en todo lo referente al transporte de mercancías peligrosas y a la aplicación de las disposiciones vigentes reguladoras del mismo, siendo preceptivo recabar su informe por los distintos Ministerios en relación con cualquier disposición que proyecten dictar sobre esta materia, así como servir de órgano de enlace en las relaciones con los organismos internacionales en materia de transporte de mercancías peligrosas, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación y de acuerdo con éste.

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

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

⊙ Consejo Nacional de Transportes Terrestres (CNTT)

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

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

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

Tiene como cometidos principales:

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

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, **Adif**, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento, goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la LSF, en la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, LOFAGE, en las normas de desarrollo de ambas, en el Estatuto de **Adif** y en la legislación presupuestaria y demás normas que le son de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

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

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

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

⊙ Competencias de Adif

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

- ◆ La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la REFIG, cuando así se establezca en la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga dicho Ministerio.
- ◆ La construcción de infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- ◆ La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de aquellas que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- ◆ El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- ◆ La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- ◆ La elaboración y publicación de la DR, en los términos previstos en la LSF y en sus normas de desarrollo.
- ◆ La adjudicación de capacidad de infraestructura a las EE.FF y otros Candidatos que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.
- ◆ La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de EF y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la LSF.

- ♦ La elaboración de las órdenes, circulares y consignas necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red gestionada por **Adif**.
- ♦ La prestación de Servicios Adicionales y, en su caso, Complementarios y Auxiliares, al servicio del transporte ferroviario.
- ♦ La propuesta al Ministerio de Fomento de las Tarifas por la prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios y el cobro de las mismas, así como la fijación y cobro de los precios por la prestación de los servicios auxiliares.
- ♦ La gestión, liquidación y recaudación de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, de conformidad con lo establecido en la LSF, y de las Tasas Ferroviarias cuando así lo tenga atribuido.
- ♦ La cooperación con los organismos que en otros Estados de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- ♦ La celebración, con las empresas ferroviarias, de acuerdos marco.
- ♦ El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan, y la elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.
- ♦ La elaboración de un Plan de Contingencias que recoja las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico, o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.
- ♦ La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial a causa de su actividad.
- ♦ Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

© Misión, Visión y Valores de Adif

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

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

Éstos son los siguientes:

Misión

Potenciar el sistema de transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, de calidad y sostenible económica, social y medioambientalmente.

Visión

Ser el modelo de empresa pública para los ciudadanos.

Valores

- ♦ Ser éticos en la actividad de cada día.
- ♦ Estar comprometidos con la seguridad.
- ♦ Ser transparentes, racionales y eficientes en la gestión de los recursos públicos.
- ♦ Ser respetuosos con las personas que trabajan para **Adif**.
- ♦ Proteger el medio ambiente.
- ♦ Trabajar por la excelencia.
- ♦ Ser creativos. Innovación empresarial e iniciativa individual.

© Responsabilidad Social Corporativa

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

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

El Comité de Dirección de **Adif** aprobó el 20 de julio de 2011, la estrategia de Responsabilidad Social Corporativa para los próximos años, plasmada en el PEC 14 (Plan de Empresa Ciudadana 2011- 2014). El PEC 14 contempla más de 80 proyectos a desarrollar en los próximos cuatro años, para generar más eficiencia y productividad. Por otra parte el PEC 14 se estructura en torno a siete compromisos de **Adif** con sus grupos de interés:

1. Compromiso con la seguridad integral del sistema ferroviario.
2. Compromiso con el medio ambiente.
3. Compromiso con el desarrollo profesional de los empleados y con el orgullo de pertenencia a **Adif**.
4. Compromiso con aumentar la aportación de valor añadido en los entornos locales.
5. Compromiso con la profundización y extensión del modelo de gestión ética y socialmente responsable.
6. Compromiso con la transparencia y el diálogo con los grupos de interés.
7. Compromiso con la gestión responsable de los recursos económicos.

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

Adif es miembro desde su constitución de FORÉTICA, que es la asociación de empresas y profesionales de la Responsabilidad Social Empresarial líder en España, que tiene como misión fomentar la cultura de la gestión ética y la responsabilidad social en las empresas.

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

La necesidad de respetar y conservar el Medio Natural en el que **Adif** desarrolla su actividad, forma parte esencial de su estrategia y así queda recogido en el Nuevo Ciclo Estratégico (NCE) 2011-2014, de tal forma que se haga compatible el desarrollo económico y el progreso de la sociedad con el respeto al patrimonio ambiental que compartimos y que tienen derecho a seguir disfrutando las generaciones futuras.

El esfuerzo técnico y económico necesario para avanzar en las operaciones de construcción, mantenimiento y explotación de la infraestructura, se complementa con el esfuerzo en la mejora de la gestión para la optimización de los procesos, de tal forma que favorezcan la eficiente utilización de los recursos y la consecución de los objetivos.

Las principales líneas de actuación de **Adif** en relación al Medio Ambiente, Calidad y Excelencia en la Gestión se recogen en su planificación estratégica y se desarrollan mediante las siguientes iniciativas:

- ♦ La línea de actuación en seguridad ambiental, tiene como objetivo la reducción de los riesgos ambientales asociados a las actividades de **Adif** mediante el desarrollo de un sistema de gestión de los mismos, acorde con la Norma UNE-EN ISO 31.000:2010. En tanto dicho sistema se encuentre operativo se están empleando dos tipos de herramientas: los programas específicos de vigilancia ambiental, como el de suelos contaminados y el de gestión de residuos peligrosos, y los sistemas de gestión ambiental certificados externamente, conforme a la Norma UNE-EN ISO 14.001:2004. Con todo ello, **Adif** asegura el cumplimiento de la legislación ambiental y la mejora continua de su eco eficiencia, colaborando a incrementar la sostenibilidad ambiental de la infraestructura ferroviaria.
- ♦ El Plan "Compartimos Talento" tiene como objetivo generalizar la cultura de la Participación en **Adif**, para que todos sus trabajadores tengan la posibilidad de implicarse en la innovación y mejora continua de la Entidad, con el fin último de mejorar su gestión. A través de los diferentes Sistemas de Participación con los que cuenta **Adif**: Equipos, Grupos y Propuestas de Iniciativa y Mejoras (EIM, GIM y PIM), los trabajadores canalizan sus conocimientos, talento, creatividad y experiencia.
- ♦ En el año 2012, **Adif** renueva la certificación de su Sistema de Gestión según la Norma ISO 9.001:2008. Con esta renovación el Sistema de Gestión de **Adif** integra bajo su propio registro de empresa, a los cinco certificados que mantenían los sistemas de los órganos corporativos. Esta certificación tiene como alcance: 1.- La gestión de la construcción y mantenimiento de la plataforma, vías e instalaciones ferroviarias. 2.- La gestión de la capacidad de la infraestructura y el tráfico de material ferroviario. 3.- La explotación de las estaciones de viajeros e instalaciones logísticas de mercancías. 4.- La comercialización de la red de telecomunicaciones. Y a todos los procesos asociados para realizar estas actividades.
- ♦ El Sistema de Gestión de **Adif** está basado en el Modelo EFQM de Excelencia, con el fin de ganar en eficiencia y competitividad, y apoya la Visión de **Adif**, de convertir a la Compañía en un referente empresarial. Desde diciembre del 2012, **Adif** se convierte en el primer administrador ferroviario europeo que entra en el grupo de organizaciones reconocidas con el Sello de Oro de la Excelencia por la Fundación Europea para la Gestión de la Calidad (EFQM).

Fruto de las iniciativas anteriormente descritas y a un importante esfuerzo de integración para la mejora de la calidad, **Adif** se ha comprometido con la adaptación de sus procesos a normas internacionales de certificación y, en ese sentido, ha conseguido en 2010 y renovado en 2012, en aplicación de las Normas ISO de Gestión de Calidad y Medioambiental, la certificación global ISO 9.001 para su sistema de gestión de calidad y la certificación ISO 14.001 en su proceso de seguimiento y vigilancia de la Declaración de Impacto Ambiental en las obras.

Asimismo, **Adif** dispone, como parte de su estrategia de Responsabilidad Social Corporativa, de un "Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética", que establece medidas de ahorro energético y reducción de emisión de toneladas de CO₂ y desarrolla programas de generación de energías renovables, la puesta en marcha de este Plan 2009-2014 de **Adif** permitirá generar a su conclusión un ahorro anual de 533 Gigavatios hora, lo que representa un porcentaje del 15,2% en relación al consumo del año 2008. Del mismo modo, **Adif** dispone de un manual "Estación Sostenible 360°", para el diseño, construcción y gestión de estaciones de ferrocarril bajo el prisma de la sostenibilidad integral, entre otras actuaciones. Además, **Adif** participa en el Plan de Activación de la Eficiencia Energética en 330 edificios de la Administración General del Estado, el Plan de Intensificación del Ahorro y la Eficiencia Energética y el Plan de Ahorro, Eficiencia Energética y Reducción de Emisiones en el Transporte y la Vivienda.

⊙ Compromiso con I+D+i

Adif, que ha apostado desde sus inicios por la innovación y el desarrollo tecnológico, cuenta con 42 proyectos de I+D+i en fase de ejecución, estando próximos a iniciarse además 4 nuevos proyectos aprobados en la convocatoria INNPACTO 2012. En la mayor parte de ellos colaboran distintos organismos, que representan una inversión global de 90 millones de euros. La mayor parte del esfuerzo inversor (63 millones, que suponen el 71%) corresponde a inversión del sector privado. La participación de 24 centros tecnológicos y 26 universidades en estos proyectos supone una aportación de 21 millones de euros, esto es, el 23% del presupuesto. Finalmente **Adif** soporta el resto, 6 millones de euros, que representan el 6% de la inversión total en estos proyectos I+D+i. La capacidad tractora de **Adif** permite que por cada euro que invertimos, las empresas invierten 11, y las universidades y centros tecnológicos 4.

El esfuerzo de la entidad en la actividad innovadora se articula, por un lado, en tres líneas de I+D+i: mercancías, sostenibilidad y operaciones. Por otro lado, se han fijado cuatro clases de objetivos, de modo que la clasificación de todos los proyectos de I+D+i se define por el cruce de unas y otros. Las clases de objetivos son:

- ◆ Aumento de la eficiencia energética
- ◆ Incremento de prestaciones del sistema ferroviario (velocidad, carga por eje, capacidad de la infraestructura, etc.)
- ◆ RAMS y costes: mejora de la eficiencia del sistema (fiabilidad, disponibilidad, mantenimiento y seguridad) y reducción del ciclo del coste de vida de los activos ferroviarios.
- ◆ Desarrollo del ferrocarril del futuro.

Entre los desarrollos tecnológicos principales, destacan los siguientes:

- ◆ Ferrolinera: el objetivo del proyecto Ferrolinera es el desarrollo, experimentación y validación de un sistema de carga de vehículos eléctricos (VE), mediante la energía proveniente del frenado eléctrico de los trenes. El proyecto parte de la experiencia previa en el desarrollo que ha sido patentado por **Adif**, y ha despertado interés por otras administraciones ferroviarias. El proyecto actualmente cuenta con una instalación en el Laboratorio de Energía situado en Madrid, donde se validan los prototipos. Tras esta validación de los primeros prototipos, se ha implantado en Málaga la primera Ferrolinera abierta al público, en el parking de la estación de Málaga María Zambrano, conectada a la catenaria para aprovechar la energía de frenado de los trenes de alta velocidad.
- ◆ Subestación Reversible: sistema que permite recuperar la Energía Eléctrica procedente del frenado regenerativo de los trenes, para su devolución a la Red de Suministro, mediante acuerdo previo con la Compañía Eléctrica Distribuidora. El primer prototipo se ha implantado en la subestación eléctrica de tracción de La Comba, situada en la línea de cercanías Málaga-Fuengirola. Un sistema de control monitoriza en todo momento el estado de la catenaria, y en caso de que exista energía eléctrica a recuperar, la transforma en energía alterna de alta calidad que es inyectada en la Red de Suministro.
- ◆ Aerotravesía: se trata de un producto resultado de varios proyectos de I+D+i relacionados con la problemática del vuelo de balasto en alta velocidad. Se ha patentado por **Adif** y las empresas que han participado en su desarrollo. Se trata de una travesía que minimiza el efecto del levante de balasto, habiendo sido probada en un tramo de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona.
- ◆ Georadar: se ha desarrollado un sistema automatizado de auscultación y evaluación continua de la plataforma ferroviaria que no interfiere el tráfico, y que está enlazado a una base de datos eficiente que permite un mantenimiento predictivo de la plataforma ferroviaria. Este sistema de auscultación mediante Georadar tridimensional permite la evaluación de una serie de parámetros que definen el estado de la plataforma y de la banqueta de balasto: Espesor de las diferentes capas (balasto, subbalasto), grado de contaminación por finos de la banqueta de balasto y grado de humedad de la banqueta de balasto y de la plataforma.
- ◆ Ifzone: se trata de un proyecto que desarrolla diferentes soluciones para mejorar la transición del tren por las zonas neutras de catenaria. Estas soluciones se están probando en la subestación eléctrica de tracción en La Roda de Andalucía, en la línea de alta velocidad entre Córdoba y Málaga.
- ◆ Tecrail: este proyecto aborda el estudio de la viabilidad del despliegue de LTE (Long Term Evolution), un nuevo estándar de comunicaciones móviles, para su uso como tecnología de acceso radio en el sistema de gestión ferroviaria: conducción automática, señalización ferroviaria, comunicaciones embarcadas y comunicaciones tren-tierra. El propósito es contribuir a su estandarización y desarrollo, y afrontar el despliegue de nuevos servicios que requieren mayores prestaciones de calidad de servicio. Se está desarrollando parte de este proyecto en el Laboratorio GSM-R/ERTMS del Centro de Tecnologías Ferroviarias e incluye el despliegue de un sistema piloto de LTE en un entorno real en vía con equipamiento embarcado en trenes.

Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF), concebido como un espacio de innovación abierta, multidisciplinar y con presencia estable de grupos de investigación y empresas de vanguardia tecnológica, está ubicado en el Parque Tecnológico de Andalucía en Campanillas, Málaga. Cuenta con varios laboratorios especializados: el laboratorio de GSM-R, para la tecnología de comunicaciones GSM-R, la tecnología de comunicaciones RBC-Tren y el desarrollo de ingeniería de datos ERTMS 2, y el laboratorio de Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), dedicado a sistemas inteligentes de transporte y a la evolución del sistema Da Vinci, sistema avanzado de gestión del tráfico ferroviario. Un laboratorio de estación para estudiar la problemática de la accesibilidad y un banco de ensayos de catenaria rígida completan la dotación del Centro.

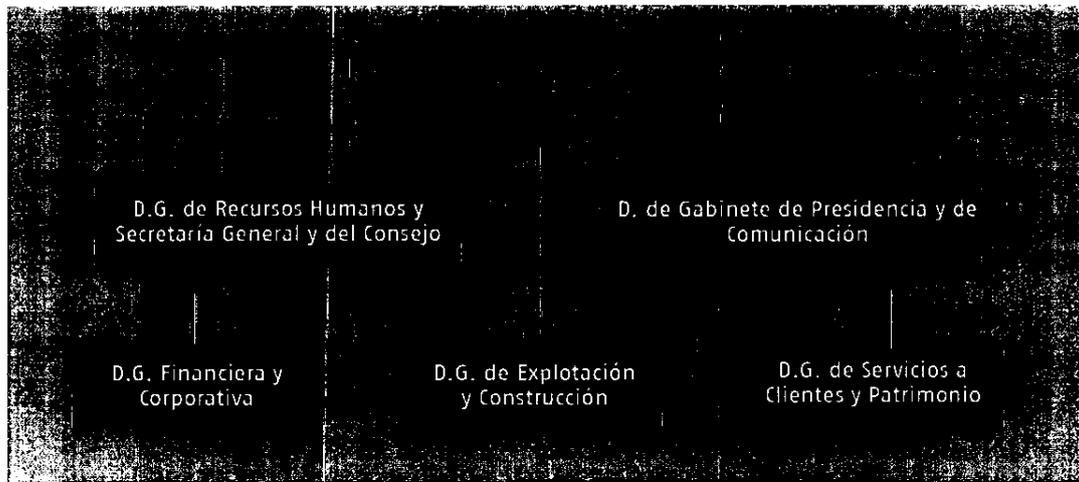
En el Centro se han establecido departamentos especializados de Formación, Vigilancia Tecnológica y Gestión de la I+D+i para el desarrollo de proyectos nacionales e internacionales propios de **Adif**, en cooperación o incluso destinados a terceros bajo contrato. También existe un departamento específico para la coordinación del clúster ferroviario que agrupa a todas las empresas que han suscrito acuerdos de incorporación al CTF. El proyecto integrador del CTF ha tenido un éxito tal en el sector privado que la demanda de espacios ha superado a la oferta inicial, lo que ha obligado a habilitar nuevos espacios de trabajo en un edificio contiguo para satisfacer las demandas de incorporación al Centro de nuevas empresas. Hasta el momento, son 37 los acuerdos suscritos con otras tantas empresas, 23 de las cuales cuentan con presencia permanente de personal dedicado a la actividad de I+D+i, con un total de 81 investigadores en activo.

Desde el Centro de Tecnologías Ferroviarias se gestionan y coordinan diferentes infraestructuras de I+D+i de **Adif**, que constituyen una red de centros dedicados a la innovación: Laboratorio de Energía e Instituto de Magnetismo Aplicado (Madrid); Centro de Ensayos de Alta Velocidad (Brihuega, km 64 LAV Madrid-Barcelona), más las instalaciones propias del CTF.

El CTF, por lo tanto, está concebido como un centro de excelencia mundial en materia de innovación ferroviaria, aspira a convertirse en una referencia mundial, gracias al proyecto de la futura construcción del Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria en Antequera. Estas instalaciones, complementarias del propio CTF, darán respuesta a la demanda del sector de fabricación de material rodante, ofreciendo una instalación avanzada para la realización de procesos de homologación y certificación de innovaciones en dinámica ferroviaria, tracción y frenado de nuevas generaciones de trenes, nuevas tecnologías en energías renovables y eficiencia energética, telecomunicaciones, desarrollo de ERTMS y sistema de señalización, catenaria polivalente e infraestructura de vía.

Adif ha sido una de las entidades premiadas en la VI edición de los Premios concedidos por la Unión de Consumidores de Málaga, en noviembre de 2012, que de este modo ha reconocido la apuesta de **Adif** por la I+D+i a través del Centro de Tecnologías Ferroviarias.

Organigrama



Empresas Ferroviarias

☉ Transporte Ferroviario de Mercancías:

Desde el 1 de enero de 2005, se permite el libre acceso a la Adjudicación de Capacidad a las EE.FF 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 EE.FF 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 2012, el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de mercancías, conforme a la

normativa vigente, las siguientes Licencias de EF, por orden de concesión:

- ♦ RENFE-OPERADORA.
- ♦ COMSA RAIL TRANSPORT, S.A.
- ♦ CONTINENTAL RAIL, S.A.
- ♦ ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.
- ♦ ACTIVA RAIL, S.A.
- ♦ TRACCIÓN RAIL, S.A.
- ♦ EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS S.A.
- ♦ ARCELORMITTAL SIDERAIL, S.A.
- ♦ LOGITREN FERROVIARIA, S.A.U.
- ♦ FESUR, FERROCARRILES DEL SUROESTE S.A.
- ♦ FGC MOBILITAT S.A.
- ♦ ALSA FERROCARRIL S.A.U.
- ♦ GUINOVART RAIL S.A.U.
- ♦ FERROVIAL RAILWAY, S.A.
- ♦ LOGIBÉRICA RAIL, S.A.U.

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

- ♦ TAKARGO, TRANSPORTES DE MERCADORÍAS S.A. con licencia expedida en Portugal

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

Candidatos Habilitados

⊙ Transporte Ferroviario de Mercancías:

A fecha 31 de diciembre de 2012, el Ministerio de Fomento ha otorgado Títulos Habilitantes para solicitar adjudicación de capacidad de infraestructura a los siguientes Candidatos distintos de Empresas Ferroviarias:

- ♦ CONTE RAIL, S.A.
- ♦ PECOVASA.
- ♦ TRAMESA.

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

Empresas Ferroviarias con Certificado de Seguridad

⊙ Transporte Ferroviario de Mercancías:

A fecha 31 de diciembre de 2012, se han otorgado once Certificados de Seguridad, para las líneas o tramos especificados en los mismos, a las siguientes EE.FF; por orden de concesión:

- ♦ RENFE-OPERADORA
- ♦ CONTINENTAL RAIL, S.A.
- ♦ ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.
- ♦ COMSA RAIL TRANSPORT, S.A.
- ♦ TRACCIÓN RAIL, S.A.
- ♦ LOGITREN FERROVIARIA S.A.U.
- ♦ ACTIVA RAIL, S.A.
- ♦ FESUR, FERROCARRILES DEL SUROESTE S.A.
- ♦ ALSA FERROCARRIL, S.A.U.
- ♦ FERROVIAL RAILWAY, S.A.
- ♦ FGC MOBILITAT S.A.

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

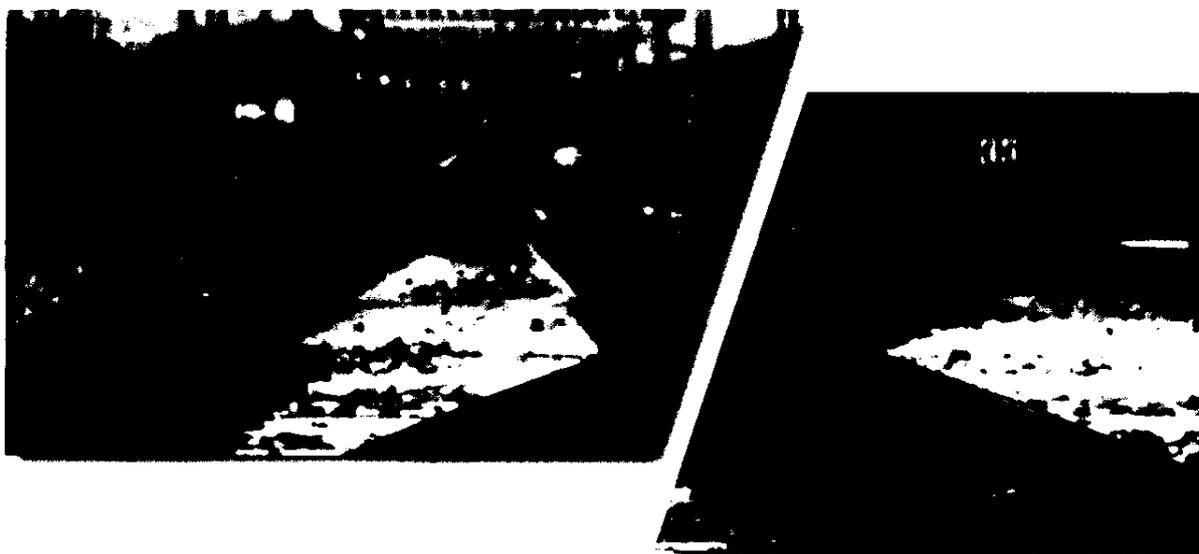
La DR es el documento que **Adif** ofrece a las EE.FF y otros Candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la Red. Se estructura siguiendo un índice común fijado por Rail Net Europe, conforme a la última actualización de la estructura común y Guía de Implementación aprobada por Rail Net Europe con fecha 09 de mayo de 2012, en la Asamblea General celebrada en Frankfurt Main, Alemania, organización a la que contribuye activamente **Adif** y que se describe detalladamente en el apartado 1.9.

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

La LSF transpone al Derecho Nacional la Directiva 2001/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001. Determinadas cuestiones relativas al contenido de esta DR y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, se desarrollan mediante la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, conforme a lo exigido por los artículos 29.2, 33.1, 33.2 y 35.3 de dicha Ley.

1.2.1. Red Ferroviaria de Interés General, REFIG

La Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional, conforme el art. 4 de la LSF. En el anexo I de esta DR se incluye el Catálogo de Líneas y Tramos que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 38 del Real Decreto-Ley 4/2013, de 22 de febrero.



1.2.2. Grandes Cifras de Adif

Grandes Cifras de Adif

Activos no corrientes	39.879* Mill. €
Fondos Propios	15.499* Mill. €
Empleados	13.946

A partir del 1 de enero de 2013, y de conformidad con lo dispuesto en la Orden FOM/2814/2012, de 28 de diciembre, se incorporan 769 empleados procedentes de la extinta entidad pública empresarial FEVE

* Datos provisionales disponibles a 31 de diciembre 2012

Infraestructura y Circulación

(*) Red Ferroviaria Gestionada por Adif:	15.333	km
• Red de Alta Velocidad de Ancho Internacional puro (1.435 mm)	2.322	km
• Red de Alta Velocidad de Ancho Ibérico (1.668 mm)	84	km
• Red Convencional de Ancho Ibérico puro (1.668 mm)	11.596	km
• Red Mixta (combinación Ancho Ibérico y Ancho Internacional)	119	km
• Red de Vía Estrecha de Ancho Métrico (1.000 mm)	1.211	km
A partir del 1 de enero de 2013, en aplicación del RDL22/2012, de 20 de julio, se incorporan 1.192 km procedentes de la extinta entidad pública empresarial FEVE		
Líneas Equipadas con ERTMS	1.974	km
Líneas Equipadas con ASFA	13.398	km
Líneas Equipadas con LZB	498	km
Líneas Equipadas con ATB - EBICAB	449	km
Línea dotada con CTC (Red Convencional Ancho Ibérico, Red Mixta y Red Ancho Métrico)	9.024	km
Red de Fibra Óptica (incluidos 705 km procedentes de la extinta entidad pública empresarial FEVE)	17.339	km
Nº Circulaciones de Trenes / Año 2012	1.852.747	
Puntualidad (global en toda la Red gestionada)	93-98	%

* Cifras redondeadas a kilómetros

Estaciones

1.972

- ♦ Puesta en servicio, desde el 20 de febrero de 2012, de la nueva línea de Cercanías C-2, que enlaza la estación de Sevilla- Santa Justa con el apeadero de La Cartuja.
- ♦ Con fecha 4 de abril de 2012, se inauguró la nueva estación de Zaragoza Goya incluida en el núcleo de Cercanías de esta capital.
- ♦ En servicio, desde finales de mayo de 2012, el intercambiador modal de la estación de Valencia San Isidro. Los trabajos realizados han tenido como objetivo fundamental la integración del ferrocarril y el metro de Valencia.
- ♦ A partir del 1 de enero 2013, y de conformidad con lo dispuesto en la Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre, se incorporan las 403 estaciones situadas en las líneas de ancho métrico.
- ♦ Puesta en servicio, desde el 18 de junio de 2013, de la nueva estación Villena A.V.

Instalaciones Logísticas

Nº Instalaciones Logísticas Principales (De las cuales, 47 permanecen abiertas 24 horas, 365 días, al acceso y expedición de trenes).	57
Nº Instalaciones Logísticas Red Autoprestación	107

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

1.4.1. Consideraciones Generales

La DR tendrá carácter vinculante para las EE.FF y para los Candidatos Habilitados que quieran acceder a las infraestructuras para prestar servicios de transporte ferroviario, así como para **Adif**, en cuanto a los derechos y a las obligaciones que de ella se deriven.

El instrumento por el que se formalice el acto de Adjudicación de Capacidad a los Candidatos conllevará implícita la aceptación de los derechos y obligaciones contenidos en la DR.

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

1.4.2. Información sobre Seguridad en la Circulación

En cuestiones de seguridad, en relación con la circulación y 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. Solicitudes, Alegaciones y Reclamaciones

Se podrán efectuar solicitudes a **Adif** en el ámbito de competencia de la entidad, así como formular alegaciones en los procedimientos instruidos por la misma y presentar reclamaciones que deba resolver **Adif**, así como las que deba atender esta entidad, cuando se considere que alguno de los servicios prestados por **Adif** no se ha ajustado a lo que determina la presente DR, o a los niveles de calidad establecidos en la prestación de los servicios.

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

Adjudicación de Capacidad

Dirección de Planificación y Gestión de Red
Calle Titán, 8 3ª Planta. 28045 Madrid

Gestión de Tráfico.

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

Servicios en Instalaciones para Viajeros.

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

Servicios en Instalaciones Logísticas para Mercancías.

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

Servicios de Suministro de Combustible de Tracción.

Dirección de Telecomunicaciones, Energía y Eficiencia Energética
Avda. Pío XII, 97 - 1ª planta. 28036 Madrid.

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

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

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

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

Otras Solicitudes o Reclamaciones Derivadas del Ejercicio de Potestades Públicas Ejercidas por Adif.

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

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

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

Adif no será responsable frente a las Empresas Ferroviarias de los daños y perjuicios que se produjeran en la prestación de los servicios cuando éstos sean consecuencia de situaciones de Fuerza Mayor.

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

El Comité de Regulación Ferroviaria resolverá, en caso de discrepancia entre **Adif** y las EE.FF, los conflictos que se refieran a los supuestos expresamente definidos en el Art. 83.2 de la Ley del Sector Ferroviario. Para más información ver apartado (Órgano Regulador) de este mismo capítulo.

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

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

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

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

- Capítulo 1:** Información General; Breve descripción del sector ferroviario en España.
- Capítulo 2:** Condiciones de Acceso; Contiene los requisitos legales necesarios que regulan el acceso a la REFIG gestionada por **Adif** de las empresas ferroviarias.
- Capítulo 3:** Descripción de la Red; Características principales de la REFIG gestionada por **Adif**, disponible para la solicitud de adjudicación de capacidad.
- Capítulo 4:** Adjudicación de Capacidades; Describe el proceso por el cual **Adif** asigna franjas horarias a las Empresas Ferroviarias y Candidatos habilitados.
- Capítulo 5:** Servicios de **Adif**; Descripción de los servicios que puede prestar **Adif**.
- Capítulo 6:** Régimen Económico y Tributario; Descripción de las tasas ferroviarias y cánones, así como de las tarifas por prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios.
- Anexos:** En los distintos Anexos se ha agrupado toda la información que puede ser objeto de frecuente actualización, incluyendo además contenidos de carácter informativo.

1.6.1. Periodo de Validez

La DR se mantendrá vigente durante el plazo previsto por la Orden FOM/897/2005 y podrá ser actualizada por **Adif** cuando así lo requieran sus contenidos. En cuanto al Calendario de Adjudicación de Capacidad, el Horario de Servicio 2013 permanecerá vigente hasta el 14 de diciembre de 2013 y el Horario de Servicio 2014 mantendrá su vigencia hasta el 13 de diciembre de 2014.

1.6.2. Proceso de Actualización

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

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

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

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

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

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

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 EE.FF 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 apartado 1.9 de esta DR.

Directorio de Adif

Adif

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

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

Comunicación y Relaciones Externas

SUBDIRECCIÓN DE RELACIÓN CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN
Dirección de Gabinete de Presidencia y Comunicación

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid

Información y Atención al Cliente para Empresas Ferroviarias y Candidatos

SUBDIRECCIÓN COMERCIAL
Dirección de Gabinete y Recursos

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid

Autorización de Conexiones a la REFIG gestionada por Adif, Apartaderos

SUBDIRECCIÓN COMERCIAL
Dirección de Gabinete y Recursos

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.
28020 Madrid

Información sobre Principales Estaciones de Viajeros

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

Avenida Pío XII 110. Edificio 18.
28036 Madrid.

Información sobre Otras Estaciones con Servicio de Viajeros

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

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

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

Plaza de los Ferroviarios, s/n
33012 Oviedo
Asturias

Información sobre Instalaciones de Mercancías (Servicios Logísticos)

SUBDIRECCIÓN COMERCIAL
Dirección de Servicios Logísticos

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

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

VENTANILLA ÚNICA ADIF (Adif OSS)
Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad
Dirección de Planificación y Gestión de Red

C/ Titán,8 -3ª Planta
28045 Madrid

Asignación de Capacidades

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

C/ Titán,8 -3ª Planta
28045 Madrid

Control de Tráfico de Trenes y Planes de Contingencias

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

Calle Méndez Álvaro, 1.
28045 Madrid

Seguridad en la Circulación

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Estación Madrid Chamartín.
Calle Agustín de Foxá s/n.
Edificio 21 - 2ª planta
28036 Madrid

Autorización del Material Rodante

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Estación Madrid Chamartín.
Calle Agustín de Foxá s/n.
Edificio 21 - 2ª planta
28036 Madrid

Estudios para Transportes Excepcionales

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Estación Madrid Chamartín.
Calle Agustín de Foxá s/n.
Edificio 21 - 2ª planta
28036 Madrid

Información sobre Protección Civil

DIRECCIÓN DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD

Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid

Innovación Tecnológica

CENTRO DE TECNOLOGÍAS FERROVIARIAS
Subdirección de Innovación y Desarrollo Tecnológico

Calle Severo Ochoa, 9
29590 Campanillas - (Málaga)

Cooperación Internacional entre

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

Objetivos de RNE:

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

Tareas de RNE:

Las tareas de RNE se llevan a cabo por cuatro grupos de trabajo permanentes y por grupos de proyectos ad-hoc coordinados por la oficina central de RNE, con sede en Viena, Austria.

Red de RNE:

Actualmente, Rail Net Europe es una asociación de 37 Administradores de Infraestructuras y organismos de adjudicación de capacidad AI/OAC, que son miembros de pleno derecho o candidatos asociados. En conjunto, sus redes ferroviarias suman más de 230.000 km de infraestructura.

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

- ♦ Horarios de toda Europa,
- ♦ Enfoques comunes en materia de marketing y ventas (incluyendo declaraciones sobre la red).
- ♦ Cooperación entre Administradores de Infraestructuras en el ámbito de las operaciones,
- ♦ Intercambio de información, en tiempo real, sobre circulación de trenes a través de fronteras,
- ♦ Servicios de posventa (por ejemplo, informes).

1.9.1. 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.

Una Europa - Un Servicio

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

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

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

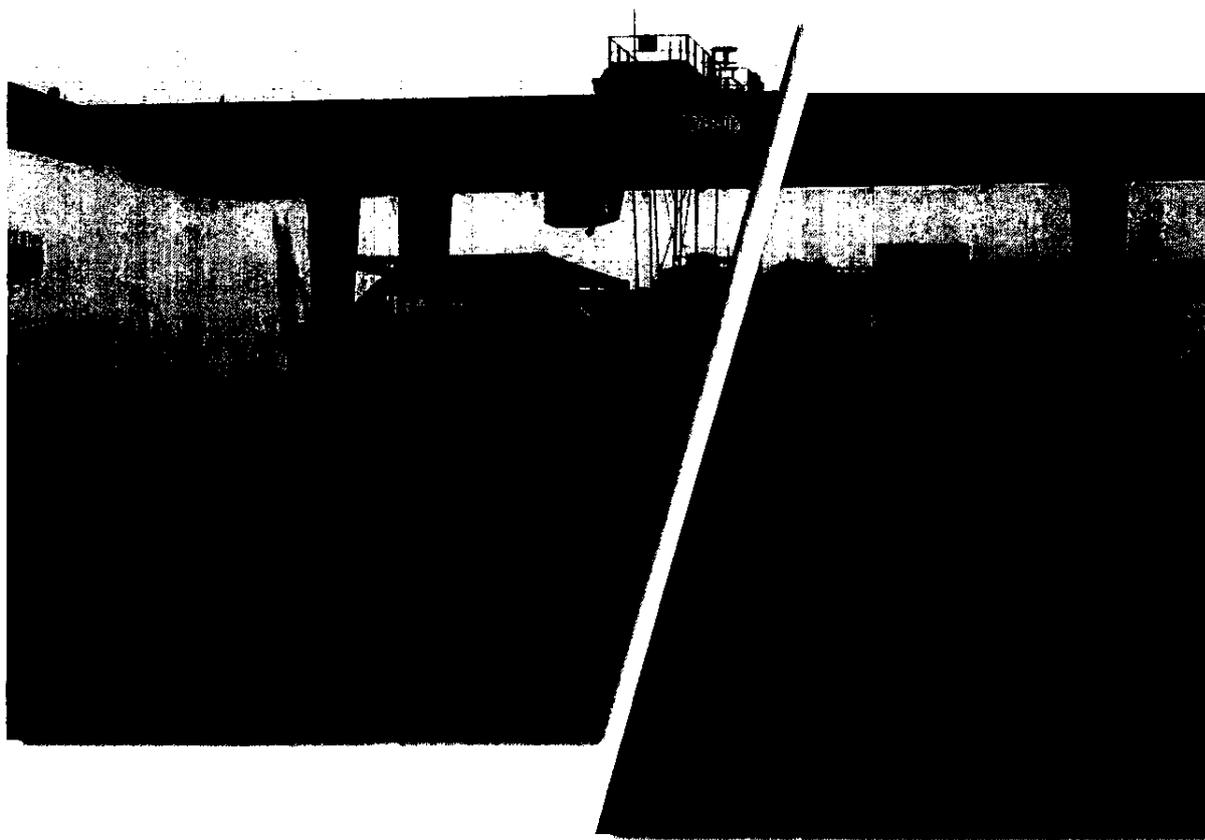
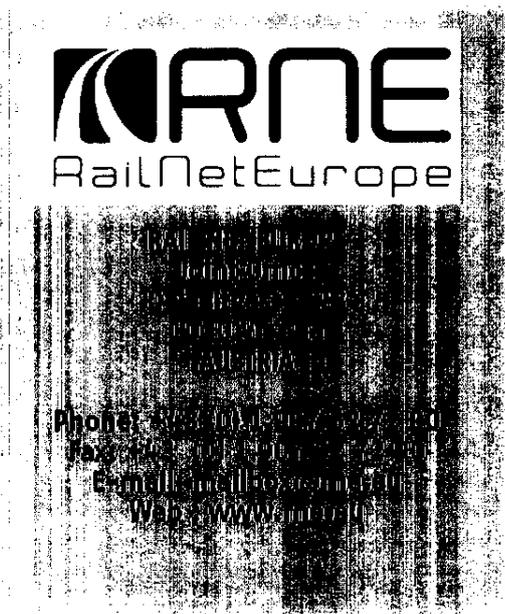
Los clientes de los miembros de RNE que realizan servicios ferroviarios internacionales pueden, por lo tanto, hacer uso del paquete de servicios de la red de OSS de RNE:

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

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

Directorio OSS

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



Ventanilla Única Europea (OSS)

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

Ventanilla Única Europea (OSS)

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

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

1.9.2. Aplicaciones Informáticas Vía Web de RNE

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



Path Coordination System (PCS)

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

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

Para obtener más información, visite el sitio Web: www.pfndr.org o escriba al servicio de asistencia:

support.pcs@rne.eu



Charging Information System (CIS)

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

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

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

support.cis@rne.eu



Train Information System (TIS)

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

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

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

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

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

TIS es accesible a través de: <https://www.europtirails.eu>

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

1.9.3. Corredores Internacionales

Está previsto que los Corredores Internacionales de Mercancías Atlántico y Mediterráneo (4 y 6 respectivamente) estén operativos para el mes de Noviembre de 2013.

El Corredor 4 Atlántico transita por Portugal, España y Francia. Las principales estaciones de su recorrido son: Sines-Lisboa/ Leixões/ Sines-Elvas/ Algeciras-Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/ San Sebastián-Irún-Burdeos-Paris/ Le Havre/ Metz.

El Corredor 6 Mediterráneo discurre por España, Francia, Italia, Eslovenia y Hungría. Las principales estaciones de su recorrido son: Almería-Valencia/ Madrid-Zaragoza/ Barcelona-Marsella-Lyon-Turín-Milán-Verona-Padua/ Venecia-Trieste/ Koper-Ljubljana-Budapest-Zahony (frontera Hungría-Ucrania)

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

http://www.rne.eu/index.php/ns_glossary.html

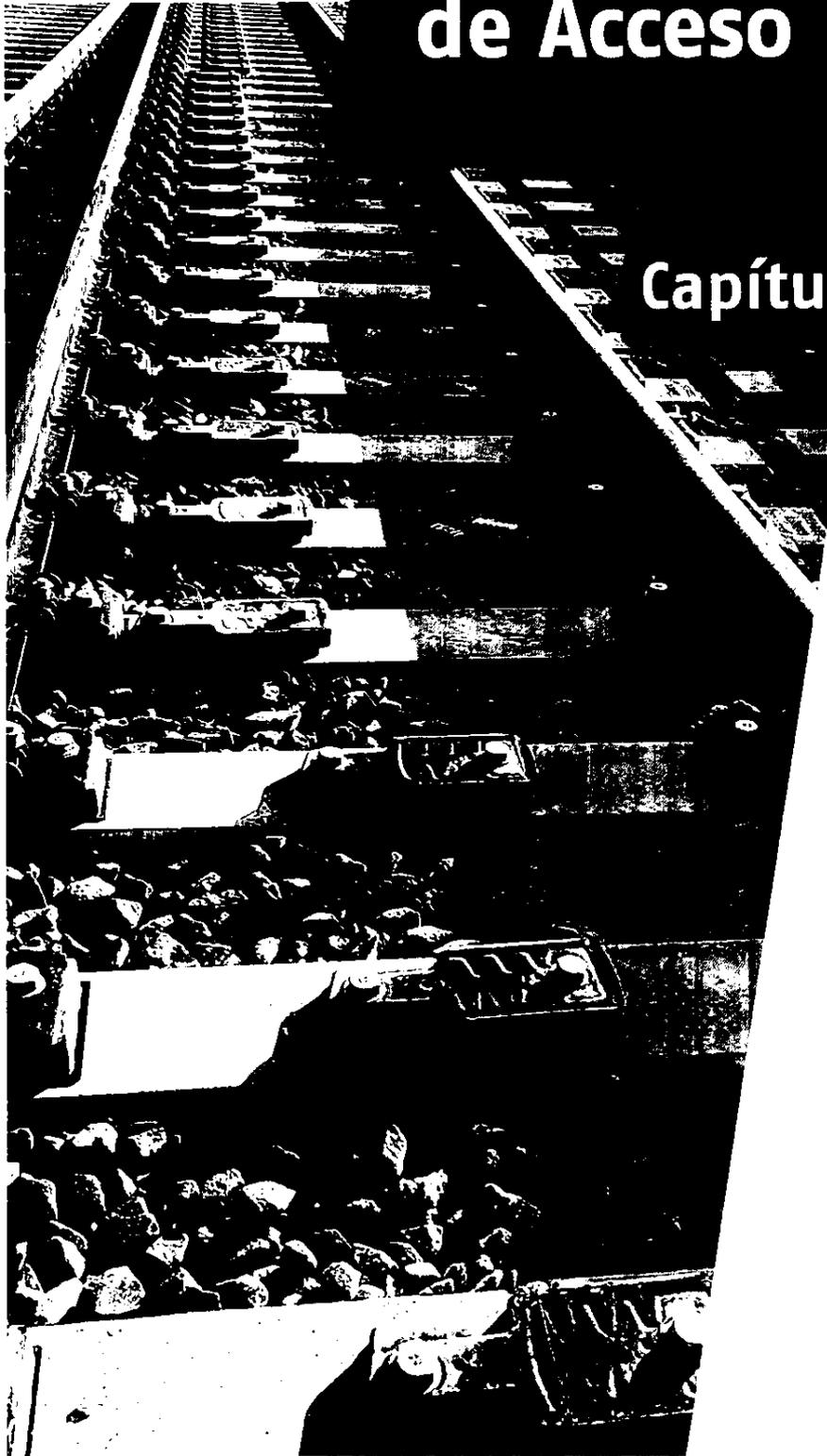
Condiciones de Acceso

Capítulo 2



Condiciones de Acceso

Capítulo 2



De acuerdo con la LSF, pueden acceder a la REFIG gestionada por **Adif** en las condiciones que en la misma se determinan, las EE.FF 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 EE.FF aquellas entidades titulares de una Licencia de Empresa Ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril en los términos establecidos en la LSF. Las EE.FF deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, EE.FF aquellas que aporten exclusivamente la tracción (Art. 43 de LSF y Art. 58, 1º y 2º RSF).

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

El acceso por una empresa a la Red gestionada por **Adif** debe cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo (Art. 58 al Art.97 del RSF).

Entre los requisitos más importantes a cumplir destacan:

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

2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Adjudicación de Capacidad

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

El modelo de solicitud de Capacidad Nacional se encuentra disponible en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la web de **Adif**, www.adif.es, consultar Anexo C.

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

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

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

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

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

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

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

Tráfico Nacional de Viajeros

En el Real Decreto Ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, en su título IV "medidas en el sector ferroviario", se sientan las bases para la liberalización del transporte ferroviario de viajeros por ferrocarril y garantizar que la misma prevista en el Real Decreto Ley 22/2012, se produzca de manera ordenada y progresiva, mediante la adición de los apartados 2, 3, 4 y 5 a la disposición transitoria tercera de la LSF. Según la redacción dada a la referida disposición transitoria tercera por los Reales Decretos Ley 22/20102 y 4/2013:

Los servicios de transporte ferroviario de viajeros que discurran por red ferroviaria de interés general de ancho internacional, UIC, y los que discurran por la red ferroviaria de interés general de ancho ibérico convencional y métrico, quedarán abiertos al mercado a partir del 31 de julio de 2013. Una vez que se imponga el régimen de apertura del mercado de transporte ferroviario de viajeros, de conformidad con lo previsto en el párrafo anterior, RENFE-Operadora conservará el derecho a explotar la capacidad de red que entonces utilice efectivamente y podrá solicitar que se le asigne otra capacidad de red, con arreglo a lo previsto en esta Ley.

Sin perjuicio de lo anterior, la apertura a la competencia de los servicios de transporte ferroviario de viajeros de competencia estatal se realizará con el fin de garantizar la prestación de los servicios, la seguridad y la ordenación del sector.

A partir del 31 de julio de 2013 el transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se prestará en régimen de libre competencia según lo establecido en el artículo 42.2 de la LSF. A tal efecto, tendrá la consideración de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística aquellos servicios en los que, teniendo o no carácter periódico, la totalidad de las plazas ofertadas en el tren se prestan en el marco de una combinación previa, vendida u ofrecida en venta por una agencia de viajes con arreglo a un precio global en el que, aparte del servicio de transporte ferroviario, se incluyan, como principales, servicios para satisfacer de una manera general las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados con actividades recreativas, culturales o de ocio, siendo el servicio de transporte por ferrocarril complemento de los anteriores. En ningún caso se podrá asimilar a esta actividad aquella que tuviera como objeto principal o predominante el transporte de viajeros por ferrocarril. Mediante Orden del Ministerio de Fomento, se regularán las condiciones de prestación de este tipo de servicios.

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

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

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

Mediante Orden del Ministerio de Fomento, se determinarán los requisitos y condiciones exigibles para participar en los procedimientos de licitación señalados en el párrafo anterior, así como los criterios de adjudicación que resulten aplicables y las distintas fases de dicho procedimiento. En todo caso, será de aplicación lo dispuesto en el 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, en tanto no se dicte la Orden del Ministerio de Fomento que regule las licitaciones, la Ley de contratos del sector público y sus normas de desarrollo.

RENFE-Operadora dispondrá de un título habilitante para operar los servicios en todo el territorio sin necesidad de acudir al proceso de licitación.

En la actualidad 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 EE.FF y las Habilitaciones a otros Candidatos distintos a las EE.FF es la Dirección General de Transporte Terrestre, perteneciente al Ministerio de Fomento. Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Título IV, capítulo II de la Ley del Sector Ferroviario y en el Título III, capítulos II y III del RSF (RD 2387/2004, de 30 de diciembre). Para contactar con este órgano se dirigirán las comunicaciones a dicha Dirección General. El otorgamiento de la Licencia y de la Habilitación se lleva a cabo mediante Resolución del titular del Ministerio de Fomento.

2.2.4. Certificado de Seguridad

El órgano competente para la solicitud del Certificado de Seguridad es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, modificado por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo. Para contactar con este órgano se dirigirán las comunicaciones a dicha Dirección General.

2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros

La entidad solicitante de una Licencia deberá tener suficientemente garantizada, y durante la vigencia de la misma, la Responsabilidad Civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias. Todo ello conforme a lo establecido en el Art. 48 de la LSF, así como en el Art. 63 del RSF, según redacción dada al mismo por la disposición adicional séptima del RD 810/2007, de 22 de junio.

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

Condiciones Comerciales

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

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

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

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

Por otra parte, toda empresa ferroviaria, en posesión de la correspondiente Licencia y con Certificado de Seguridad según línea, deberá firmar un acuerdo con **Adif** para poder obtener suministro de energía eléctrica de tracción y/o suministro de combustible.

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

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

Las más importantes son:

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

Hasta tanto no se apruebe un nuevo Reglamento General de Circulación, serán de aplicación las normas de desarrollo de la LSF en materia de seguridad en el tráfico ferroviario y, en cumplimiento de la disposición transitoria primera del RSF, serán de aplicación en dicha materia las disposiciones anteriormente enumeradas.

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

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.

Un transporte se considera excepcional cuando presenta dificultades especiales para su realización debido a sus dimensiones, peso y/o acondicionamiento, teniendo en cuenta la infraestructura o el material a utilizar, que requieren unas condiciones técnicas o de explotación especiales. El procedimiento que regula la tramitación de estos transportes está regulado en la Instrucción General, IG 02, de 24 de julio de 2009. (Ver Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, y el apartado 4.7.1. y Anexo F de este documento). Para más información, consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación (Directorio de **Adif** apartado 1.8).

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

Se definen como las materias u objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) y demás normativa específica reguladora de dicho transporte, como la IG 43. Consultar el apartado 4.7.2 de este documento y Anexo F. Sólo podrán realizar este tipo de transporte las EE.FF que así lo tengan expresamente autorizado en su Licencia.

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

Los criterios de homologación y autorización del material rodante, así como los del mantenimiento del propio material, vienen descritos en el RSF, en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material, y en el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la REFIG.

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

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

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

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

2.7.1. Inspección sobre el Material Rodante

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

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

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

2.8.1. Habilitación y Formación

El personal ferroviario debe cumplir con las prescripciones que dispone la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación; además la citada Orden FOM determina el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal. La Resolución Circular 3/2010 de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, de fecha 13 de diciembre de 2010, regula el plazo de validez de los certificados de aptitud psicofísica expedidos por los centros médicos homologados de personal ferroviario, con anterioridad y posterioridad al 9 de noviembre de 2010.

Las EE.FF deben acreditar 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 EE.FF 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.

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

2.8.2. Idioma

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

2.8.3. Inspección de Adif sobre el Personal

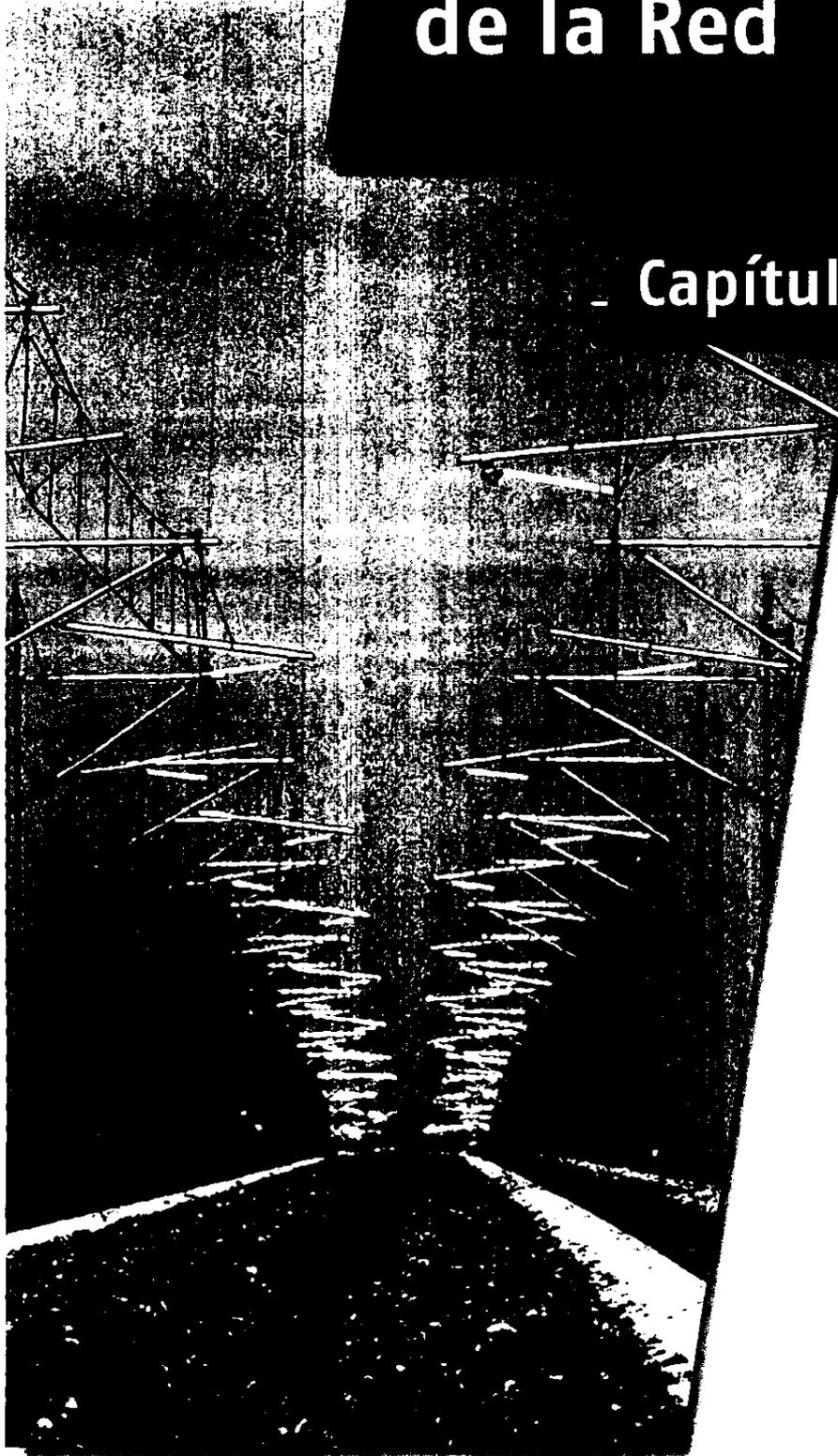
Cualquier posible infracción detectada, por incumplimiento de las normas, dará lugar a la iniciación del correspondiente expediente sancionador de conformidad con la LSF.

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

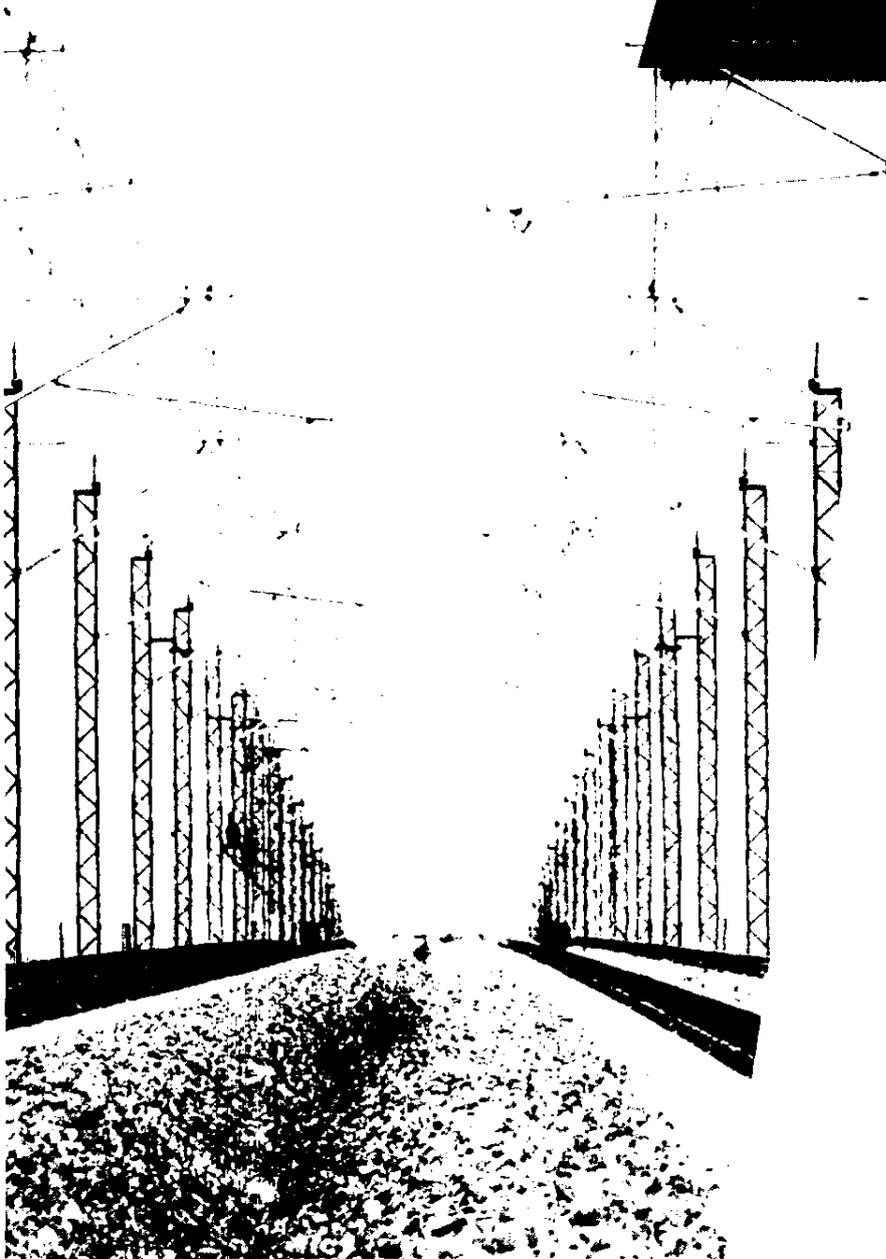
Descripción de la Red

Capítulo

3



Descripción de la Red



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

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

En el anexo I de esta DR apartados a) y c) se incluye el Catálogo de Líneas y Tramos de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por Adif, conforme a lo dispuesto en el artículo 38 del Real Decreto-Ley 4/2013, de 22 de febrero.

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), fundamentalmente en la Red de Alta Velocidad.
- ♦ Ancho Métrico (1.000 mm), implantado en las nuevas líneas incorporadas a partir del 1 de enero de 2013 y en la línea Cercedilla-Los Cotos.

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

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

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

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

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

3.2.1. Límites Geográficos

Ver Mapas, Anexo H.

3.2.2. Conexiones con otras Redes

La Red gestionada por **Adif** está conectada con la red de Portugal (REFER), en general, de ancho ibérico, a través de los puntos fronterizos de Tuy, Fuentes de Oñoro y Badajoz, y con la red de Francia (RFF) por ancho ibérico a través de Irún, Portbou y La Tour de Carol (si bien el tránsito a la red francesa por estos accesos requiere el cambio a ancho UIC de los trenes) y por ancho UIC se realiza por Figueres- Vilafant a través del Gestor de Infraestructura TP Ferro.

3.2.3. Información Adicional sobre la Red

La integración del transporte por ferrocarril en Europa exige una compatibilidad técnica de la infraestructura, del material rodante y de la señalización, así como una compatibilidad de procedimientos operacionales y legales en toda la red ferroviaria europea para lograr el objetivo de la interoperabilidad del sistema ferroviario. En España existen actualmente 1.974 Km. de líneas que operan con ERTMS.

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 9, Anexo H.

3.3.1.2. Ancho de Vías

En el Mapa 14 del Anexo H, se representan los tipos de vía existentes en la Red gestionada por **Adif**, descritos en el apartado 3.2.

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

Ver apartados 3.6 y 3.7 y consultar los Mapas 2 y 3, Anexo H.

3.3.2. Prestaciones de la Red

3.3.2.1. Gálibo

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 EE.FF 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 principales gálibos aplicables en la Red gestionada por **Adif**.

☉ Gálbo 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.

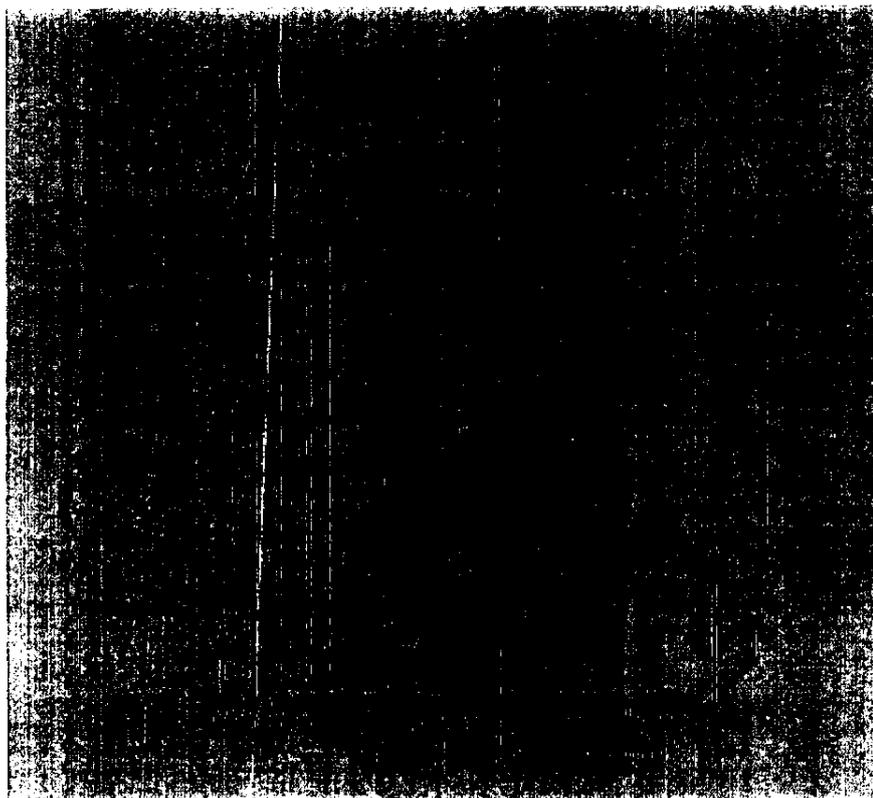
☉ Gálbo de Transportes Excepcionales

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

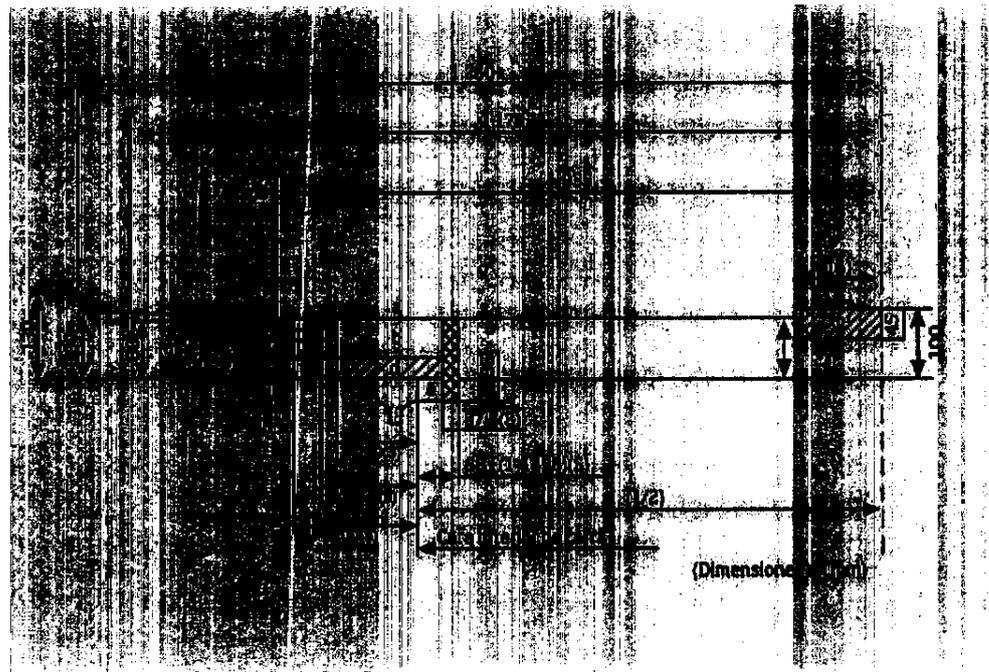
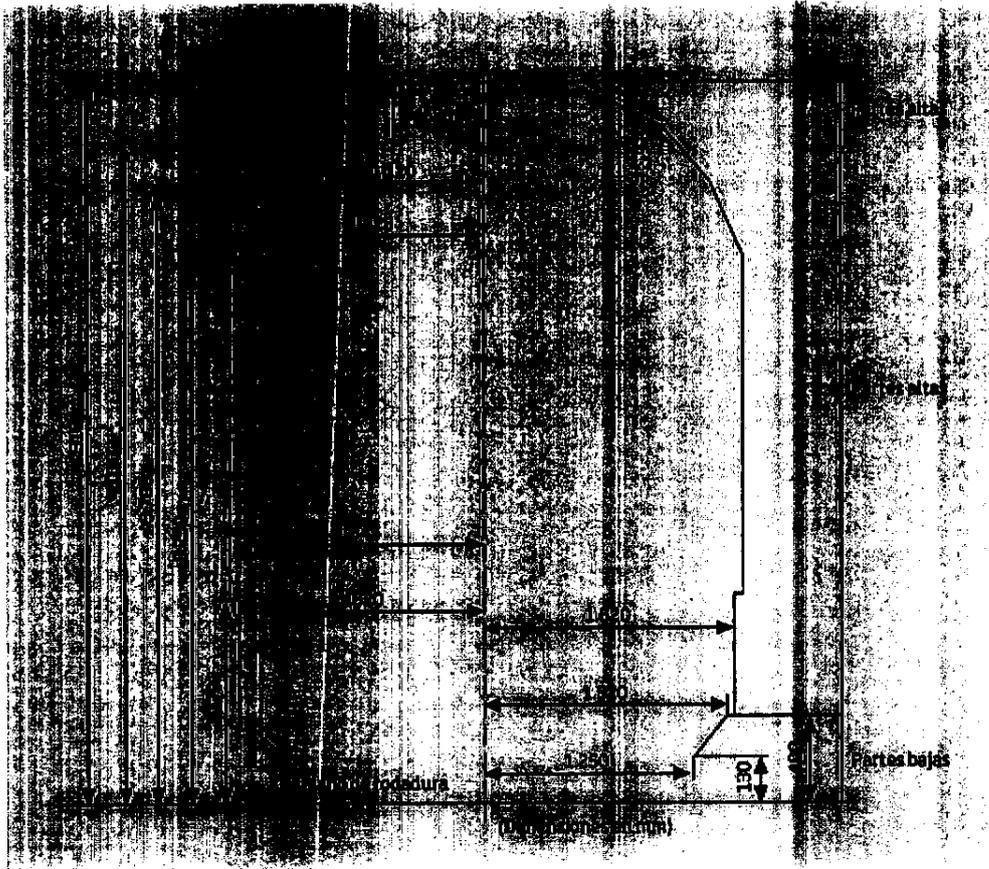
En particular, las dimensiones del cargamento y las condiciones de la infraestructura que generan la consideración de un tráfico bajo este epígrafe, se recogen en la Instrucción General "IG 02", del 24 de julio de 2009 o, en su defecto, la que esté vigente. Para la circulación de trenes con gálbo superior 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 Gálbos

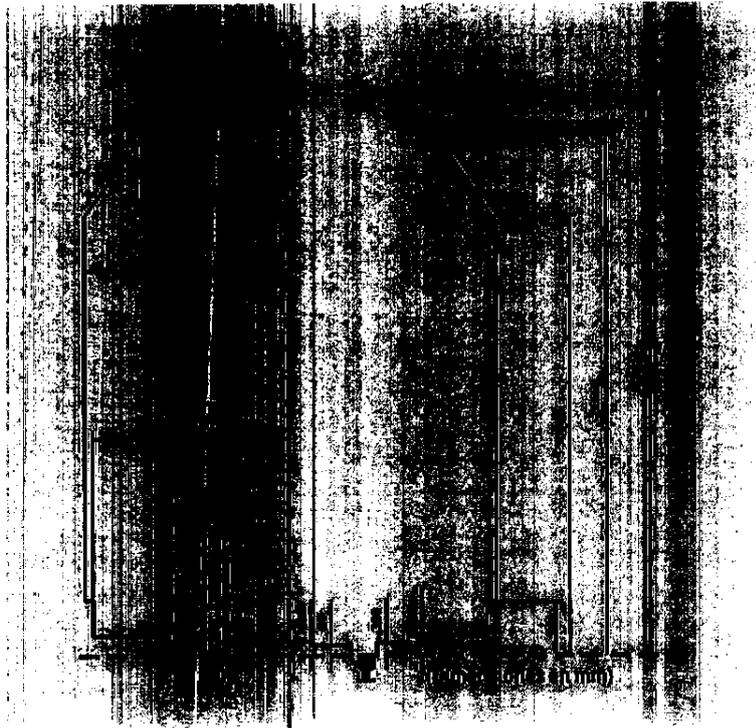
GÁLBO ANCHO IBÉRICO (1.668 mm)



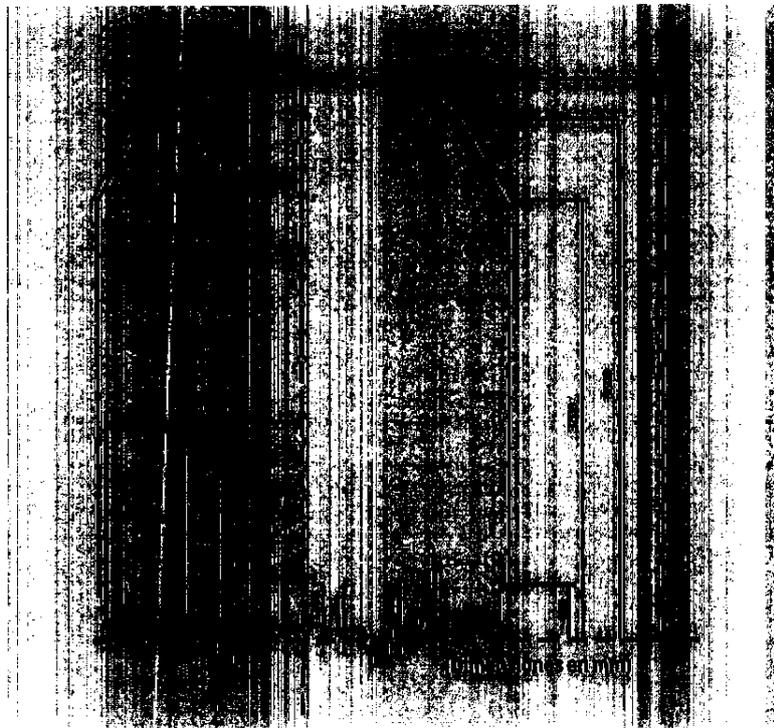
GÁLIBO ANCHO UIC (1.435 mm)



GÁLIBO ANCHO MÉTRICO (1.000 mm)
Para líneas electrificadas



Para líneas sin electrificar



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.

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

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

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

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

La aplicación de la carga máxima a los trenes puede dar lugar, especialmente en caso de locomotoras diesel, a velocidades de circulación bajas, las cuales pueden resultar incompatibles con la explotación, o con un aprovechamiento razonable de la capacidad de vía. Por este motivo, independientemente de la carga máxima establecida, **Adif** puede poner condicionantes o rechazar las solicitudes que den lugar a velocidades inadecuadas debido a la carga propuesta por el Candidato en una determinada solicitud de Capacidad.



3.3.2.3. Rampas Características

En el Mapa 7 del Anexo H se representan las rampas características de los tramos más importantes de la Red en ambos sentidos de circulación.

3.3.2.4. Velocidades Máximas

☉ Tipos del Material Rodante

A efectos de velocidades máximas, el material rodante se clasifica por Tipos, con relación a los siguientes elementos determinantes:
La velocidad máxima autorizada para cada vehículo.

La aceleración sin compensar admitida por los vehículos, según las siguientes cinco clases contempladas:

TIPOS	N	A	B	C	D
Aceleración (m / s 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.

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

Se incluye en el Mapa 8 del Anexo H un resumen del régimen de velocidades máximas de cada trayecto.

3.3.2.5. Longitud Máxima de los Trenes

La longitud de las vías de las estaciones así como otros condicionantes de explotación, sirven de base para la determinación de la longitud máxima de los trenes en las distintas líneas. Se incluyen los Mapas 10 y 11, Anexo H, con la longitud máxima de los trenes admitidos en cada línea, diferenciado para los tráficos de viajeros y de mercancías.

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

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

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

3.3.2.6. Suministro de Energía Eléctrica

La Red gestionada por **Adif** cuenta con más de 9.000 Km de líneas electrificadas, en los diferentes anchos de vía, empleándose dos tipos distintos de tensión:

Corriente Continua

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

Corriente Alterna

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

La potencia eléctrica está limitada a la disponible en función de la potencia suministrada por la red de subestaciones. Se incluyen en el Mapa 9, Anexo H, los tramos electrificados de la Red gestionada por **Adif**, así como el tipo de electrificación disponible en los mismos.

3.3.3. Sistemas de Seguridad, Control del Tráfico y Comunicaciones

3.3.3.1. Sistemas de Seguridad:

⊙ A. Sistemas de Señalización

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

A.1. Enclavamiento

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

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

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

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

A.2. Detección del Tren

Circuitos de Vía (CDV)

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

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

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

Contadores de Ejes (CE)

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

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

A.3. Bloqueos

Bloqueo de Control Automático (BCA)

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

Bloqueo de Señalización Lateral (BSL)

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

Bloqueo de Liberación Automática (BLA)

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

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

Bloqueo Automático (BA)

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

Control de Circulación por Radio (CCR)

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

Bloqueo Eléctrico Manual (BEM)

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

Bloqueo Telefónico (BT)

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

Se incluyen en el Mapa 12, Anexo H, los bloqueos existentes en cada línea.

© B. Sistemas Automáticos de Protección del Tren, ATP

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

Se detallan en el Mapa 13 del Anexo H las líneas que están dotadas con estos sistemas.

ERTMS

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

LZB

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

EBICAB

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

ASFA. Anuncio de Señales y Frenado Automático.

Este sistema anuncia en cabina la indicación de las señales por medio de balizas, estableciendo controles de velocidad en función de dichas indicaciones. Este sistema en su desarrollo más moderno se denomina ASFA Digital.



3.3.3.2. Sistemas de Control del Tráfico

Da Vinci

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

CTC, Control de Tráfico Centralizado

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

PCE, Puesto Central de ERTMS

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

PRO, Puesto Regional de Operaciones

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

PLO, Puesto Local de Operación

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

CRC, Centro de Regulación y Control

Centro para la gestión del tráfico ferroviario y los sistemas de seguridad y protección civil.

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

3.3.3.3. Sistemas de Comunicaciones

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

☉ Comunicaciones Móviles

GSM-R (Voz y Datos)

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

Tren-Tierra

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



3.4.1. Líneas Especializadas

Existen ciertas líneas especializadas para tráficos de viajeros en las cuales la circulación está restringida para algún tipo de tráfico, o bien tal restricción únicamente tendrá efectos en la asignación prioritaria de capacidades para ese tráfico determinado o en la regulación de la circulación de trenes. La relación completa de líneas especializadas podrá ser consultada en el Manual de Capacidades, que se encuentra a disposición de las EE.FF y los Candidatos para su consulta, remitiéndose el mismo por la Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección de Planificación y Gestión de Red a todos aquellos que realizan tráfico.

3.4.2. Normativa Medioambiental

Las EE.FF 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.

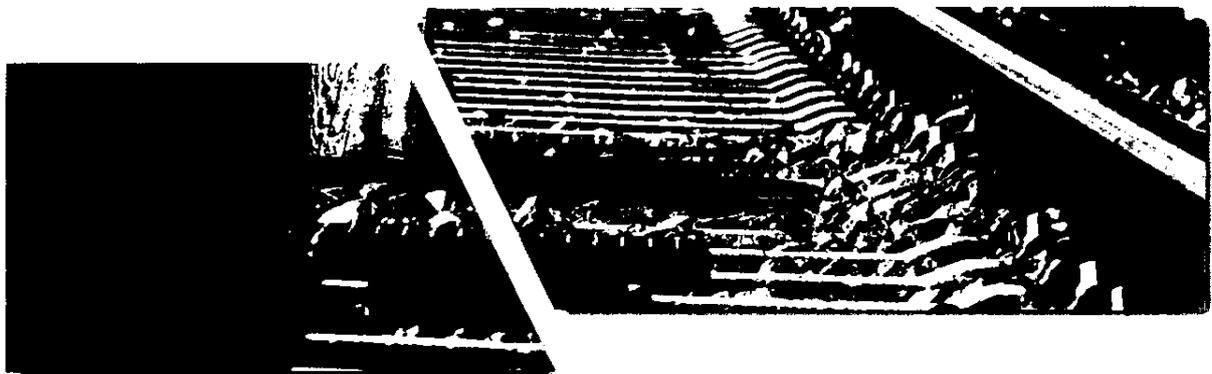
En caso de anomalía, **Adif** podrá adoptar las medidas oportunas de circulación o de estacionamiento de los trenes.

3.4.4. Restricciones en Túneles

Existe un documento complementario a la DR denominado Manual de Circulación que se encuentra a disposición de las EE.FF y los Candidatos para su consulta, remitiéndose el mismo por la Dirección de Seguridad en la Circulación, a todos aquellos que realizan tráfico.

3.4.5. Restricciones en Puentes/Viaductos

Existe un documento complementario a la DR denominado Manual de Circulación que se encuentra a disposición de las EE.FF y los Candidatos para su consulta, remitiéndose el mismo por la Dirección de Seguridad en la Circulación, a todos aquellos que realizan tráfico.



Pese a que la tendencia generalizada es que las principales líneas de la Red gestionada 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 Direcciones de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de **Adif**, o en el denominado Documento de Tren en los casos en que se determine su aplicación.

La titularidad y gestión de las 1.972 estaciones existentes en la REFIG gestionada por **Adif**, corresponde a **Adif**, quien podrá decidir la modalidad de gestión de las mismas.

3.6.1. Principales Estaciones

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

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

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

Se ofrece un modelo de comercialización de estaciones a los clientes y a las ciudades mediante una oferta comercial diversa y atractiva, bajo las marcas "vialia" y "tiendas de la estación".

Una relación de Estaciones clasificadas por categorías se encuentra en la TABLA 4 "Clasificación de Estaciones" conforme a lo publicado en la Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. Asimismo, se incluyen las Estaciones de Viajeros principales de la REFIG gestionada por **Adif**, en el Mapa 2, Anexo H. Para más información consultar www.adif.es.

3.6.2. Estaciones de Cercanías

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

Los núcleos de Cercanías donde se presta servicio son: Asturias, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Madrid, Málaga, Murcia/Alicante, San Sebastián, Santander, Sevilla, Valencia y Zaragoza.

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

3.6.3. Estaciones en Líneas de Ancho Métrico

Son estaciones que cuentan con servicios de Cercanías y Regionales y vertebran ferroviariamente parte del territorio Español.

3.6.4. Otras Estaciones con Servicio de Viajeros

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

3.6.5. Plan de Accesibilidad de Estaciones de Adif

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

Con carácter general, la altura de los andenes en España se ajusta a lo expresado en la Decisión de la Comisión 2008/164/CE, de 21 de diciembre de 2007, publicada en DOUE de 07/03/2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a las personas de movilidad reducida en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad.

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

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

3.6.6. Servicio Adif Dialoga

Adif ha recibido el "Premio Fundación CNSE 2011", en su categoría institucional, por el servicio Dialoga, que facilita a las personas sordas y con discapacidad auditiva el acceso a la información y comunicación en entornos ferroviarios.

Se trata de la segunda vez que **Adif** recibe un galardón por el servicio Dialoga, ya que a finales de 2010 esta prestación recibió el "Premio Corresponsables" por ser una de las iniciativas más innovadoras y sostenibles en el ámbito de la responsabilidad social.

El servicio Dialoga nace en el año 2010, dentro del Plan Empresa Ciudadana, con el fin de convertir las infraestructuras e instalaciones ferroviarias en espacios accesibles para todos. Este servicio se basa principalmente en dos líneas de acción: la adaptación de las estaciones a las necesidades de las personas sordas y con discapacidad auditiva y, por otro lado, la puesta en marcha de un servicio de información telefónica para dispositivos móviles vía texto.

El servicio consta de las siguientes líneas de acción:

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

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

3.6.7. Puntos de Información Interactivos y de Acogida

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

Los citados puntos de información se ubican en las 17 estaciones siguientes: Albacete Los Llanos, Barcelona Sants, Ciudad Real, Córdoba, Intermodal Abando Indalecio Prieto, Lleida Pirineus, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano,

Pontevedra, Puertollano, Salamanca, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valencia Estació del Nord, Valladolid Campo Grande y Zaragoza Delicias.

Asimismo, también se han instalado 10 puntos de acogida, concebidos como el primer punto de orientación e información a los clientes y viajeros de la estación, en 7 estaciones: Barcelona Sants, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla y Zaragoza Delicias.

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

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

Tipos de Instalaciones Logísticas

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

- **Instalaciones Técnicas.**

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

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

- **Instalaciones Logísticas.**

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

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

- **Centros Logísticos**

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

Situación, Características y Servicios

Aquellas instalaciones y centros logísticos que **Adif** se reserve para la prestación de servicios complementarios y, en su caso, auxiliares, constituirán la Red de Instalaciones Logísticas Principales, y su ubicación se encuentra recogida en el Mapa 3, Anexo H.

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

De igual forma, **Adif** puede prestar servicios en otros horarios diferentes a los recogidos en www.adif.es. 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.

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

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

Actualmente 107 Instalaciones Logísticas disponen de este modelo de gestión, las cuales se relacionan en el apartado 3.7.2 y se encuentran disponibles en la página web de **Adif**.

Convenios de Calidad Concertada

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

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

3.7.1. Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías

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



3.7.2. Instalaciones Logísticas de Mercancías en Régimen de Autoprestación

A Susana	Granollers Canovelles	Plá de Vilanoveta
Albacete Mercancías	Guillarey	Ponferrada
Alconera	Herradón - La Cañada	Puerto Escandón
Algodor	Jerez de los Caballeros	Redondela
Alhondiguilla - Villaviciosa	Jerez Mercancías	Robledo de Chavela
Almería	La Encina	San Felices
Altsasu	La Felguera	San Vicente de Castellet
Alzira	La Llagosta	Sanchidrián
Aranda de Duero	La Roda de Albacete	Santa Eulalia del Campo
Araia	La Roda de Andalucía	Santiago de Compostela
Aranjuez	La Salud	Sarria
Ávila	Les Borges del Camp	Selgua
Azuqueca de Henares	Linares Baeza Mercancías	Sestao - Urbinaga
Badajoz	Llanos de Granja	Sevilla Majarabique Mercancías
Bobadilla	Los Prados Mercancías	Tamarite Altorricón
Briviesca	Los Rosales	Tardienta
Burriana - Alquerías	Luceni	Tembleque
Cabezón de Pisuerga	L'Arboc	Teruel
Cáceres	Magaz	Texeiro
Canfranc	Manresa	Toral de los Vados
Casetas	Manzanares	Torrejón Mercancías
Cella	María de Huerva	Valencia de Alcántara
Cuarte de Huerva	Medina del Campo	Vallecas
Curtis	Moncofa	Vedra - Rivadulla
Dos Hermanas	Montcada - Bifurcació	Vic Mercaderies
El Carpio de Córdoba	Monzón - Río Cinca	Viana
El Sequero - Arrubal	Mora de Rubielos	Vila - Real
Féculas de Navarra	Morata de Jalón	Villacañas
Ferrol	Navalperal	Villarrobledo
Flix	Novelda	Villaverde - Alto
Fuencarral	O Barco de Valdeorras	Villaverde Orcasitas
Gandía Mercancías	Osorno	Zafra
Getafe Centro	Oural	Zarzalejo
Getafe Industrial	Peñarroya Pueblo Nuevo	Zuera
Girona	Picón de los Serranos	Zumarraga
Granada	Pinto	

3.8.1. Vías de Formación de Trenes

Para obtener información adicional consultar con:

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

3.8.2. Vías de Apartado

Para obtener información adicional consultar con:

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

3.8.3. Instalaciones de Mantenimiento de Material Rodante

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

3.8.4. Instalaciones de Suministro de Combustible

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

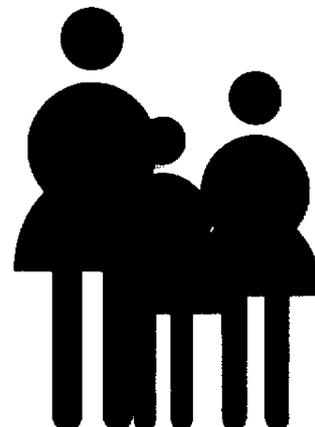
Existe una red de puntos de suministro de combustible, gestionados directamente por **Adif**. Se incluye en el Mapa 4 del Anexo H un resumen de los puntos de suministro de gasóleo con que cuenta la Red gestionada por **Adif**. Para obtener información adicional ver www.adif.es o consultar con:

Dirección de Telecomunicaciones, Energía y Eficiencia Energética
Avenida Pío XII, 97 1ª planta. 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 gálbo de carga, etc. Están orientadas a la seguridad en la circulación y disponen de las tecnologías adecuadas para cumplir su misión. Para obtener más información contactar con:

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



3.8.6. Instalaciones para Cambio de Ancho de Vía

En la Red gestionada por **Adif** existen en la actualidad dos anchos de vía interoperables entre sí: Ancho UIC (1.435 mm) y Ancho ibérico (1.668 mm). Para facilitar las conexiones internas entre ambos anchos, así como con otras redes europeas, se han desarrollado instalaciones automáticas denominadas Cambiadores de Ancho de Vía. En otras instalaciones tradicionales se permite la transición física de ancho mediante el cambio de ejes o de bogies, o bien el transbordo físico de la mercancía. Igualmente, existen instalaciones de transbordo de contenedores y mercancías en los puntos fronterizos de Irún y de Portbou. Su ubicación se encuentra recogida en el Mapa 14, Anexo H.

3.8.6.1. Cambiadores de Ancho de Vía

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

- ♦ De tecnología TALGO
- ♦ De tecnología CAF

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

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red de Alta Velocidad
Calle Titán 4-6, 4ª Planta. 28045 Madrid

En el Mapa 14 del Anexo H, aparecen representadas las instalaciones de cambio de ancho de vía, junto a la información del tipo de ancho de vía de cada línea.

3.8.6.2. Cambiadores de Ejes y Bogies

Son instalaciones de cambio de bogies o de ejes de los vagones (en la actualidad, sólo para 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.

3.8.7. Otras Infraestructuras Ferroviarias Conectadas a REFIG gestionada por Adif

3.8.7.1. Puertos de Interés General con Convenio de Conexión a la REFIG Administrada por Adif

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

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

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

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

En la actualidad se han firmado 17 convenios de conexión con la Red de Puertos del Estado, que se recogen en el Mapa 5 del Anexo H

3.8.7.2. Infraestructuras Ferroviarias de Titularidad Privada (Apartaderos)

Se define un apartadero como aquella Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la REFIG gestionada por **Adif**.

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

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

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

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

Desde el 1 de enero de 2005 se han autorizado 42 conexiones particulares a la REFIG, gestionada por **Adif**, de las cuales, a 31 de diciembre de 2012, se encuentran 14 en explotación comercial y 28 pendientes de inicio de actividad (elaboración proyecto constructivo, construcción, etc.). A 31 de diciembre de 2012 existen 201 apartaderos en explotación comercial.

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

3.9.1. Actuaciones Previstas para el Año 2013

Durante el año 2013 el Ministerio de Fomento prevé poner en servicio dos nuevos tramos de líneas de alta velocidad:

En la línea Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona-frontera francesa, el tramo de línea comprendido entre Barcelona y la frontera francesa en los primeros días de enero, que permitirá enlazar directamente Barcelona con Figueres Vilafant.

En el mes de junio está prevista la llegada de la alta velocidad a Alicante con la puesta en servicio del trayecto Albacete-Alicante.



3.9.2. Actualización de Activos de la REFIG gestionada por Adif, datos a 31.12.2012

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

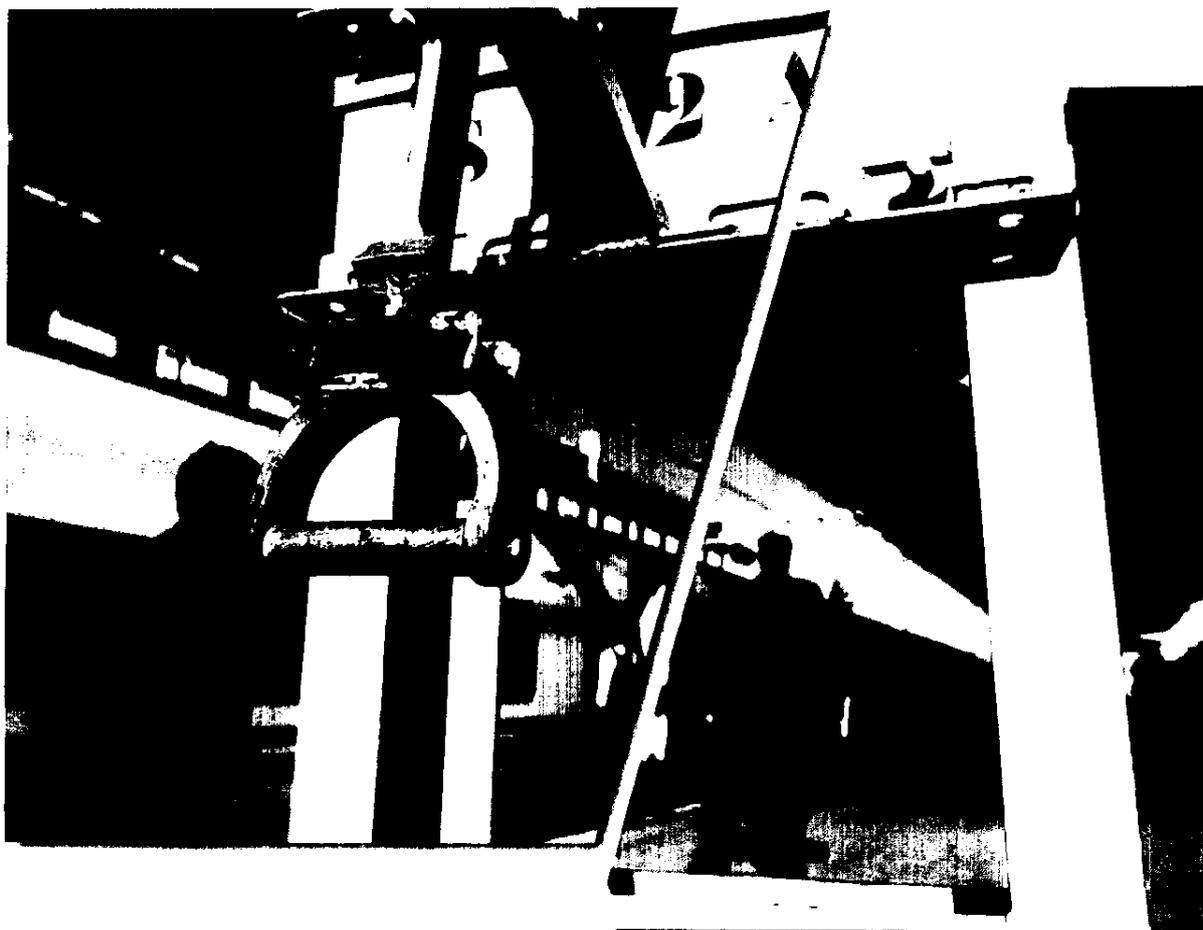
- ◆ Incremento de la red en 58 km. de ancho internacional por puesta en servicio, en la línea de alta velocidad Madrid - Barcelona - Frontera francesa, de los tramos: Barcelona Sants - Bifurcación Mollet (20 km.), Bifurcación Girona Mercaderías - Girona (4 km.) y Girona - Figueres Vilafant (34 km.) que completan los 131 km que dan continuidad a esta línea entre Barcelona - Figueres Vilafant y la frontera francesa.
- ◆ Incremento de 164,8 km de ancho internacional en las líneas de alta velocidad Madrid-Levante por la puesta en servicio del trayecto que une Albacete y Alicante.

Red de Ancho Mixto

Sin Variaciones

Red de Ancho Convencional

Sin Variaciones



© Tramos Modificados

Modificaciones de trazado

LÍNEA DE ANCHO IBÉRICO DE REDONDELA A SANTIAGO DE COMPOSTELA en el Eje Atlántico, electrificación del tramo Cesantes-Bifurcación Arcade-Pontevedra (13,8 km), con duplicación de vía entre Bifurcación Arcade y Pontevedra (10,2 km).

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

Sistema ERTMS de gestión del tráfico:

- El Nivel 1, aumenta en 58 km de ancho internacional en la línea de alta velocidad Madrid - Barcelona - Frontera francesa como consecuencia de la puesta en servicio de los tramos Barcelona Sants - Bifurcación Mollet, Bifurcación Girona Mercaderías - Girona y Girona - Figueres Vilafant
- El Nivel 1, aumenta en 39 km de ancho mixto en la línea de Bifurcación Sagrera a Cerbère
- El Nivel 2, aumenta en 164,8 km de ancho internacional en la línea bifurcación Albacete-Alacant Terminal, perteneciente a la línea de alta velocidad Madrid-Levante, por la puesta en servicio del trayecto que une Albacete y Alicante

El sistema de Comunicación GSM-R ha sido implantado en la red de Cercanías de Bilbao, en los nuevos tramos de la línea de alta velocidad Madrid - Barcelona - Frontera francesa (Barcelona Sants - Bifurcación Mollet, Bifurcación Girona Mercaderías - Girona y Girona - Figueres Vilafant) y en los 164,8 km de ancho internacional puestos en servicio que enlazan Albacete y Alicante.

El sistema de CTC (Control de Tráfico Centralizado) ha sido implantado en 221,2 km de la Red Convencional de ancho ibérico.

Detalle Red de Alta Velocidad:

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

- LÍNEA MADRID - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA: tramos Barcelona Sants - Bifurcación Mollet (20 km.), Bifurcación Girona Mercaderías - Girona (4 km.) y Girona - Figueres Vilafant (34 km.).
- LÍNEA BIFURCACIÓN ALBACETE - ALACANT TERMINAL: tramos que unen Albacete los Llanos y Alacant Terminal (164,8 km).

Detalle Red de Ancho Mixto:

Puesta en servicio del sistema ERTMS Nivel 1 en:

- LÍNEA BIFURCACIÓN SAGRERA - CERBÈRE: tramo de Girona a Vilamalla de 36,1 km y tramo de Girona Mercaderías a Girona de 2,9 km.

Detalle Red Convencional de Ancho Ibérico:

Puesta en servicio del sistema de comunicación GSM-R en la red de Cercanías de Bilbao:

- LÍNEA CASETAS a INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO: tramo de Orduña a Intermodal Abando Indalecio Prieto de 40,3 km
- LÍNEA INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO a SANTURTZI de 13,6 km
- LÍNEA DESERTU BARAKALDO a MUSKIZ de 13,1 km.

Principales tramos con ampliación del ámbito del CTC (Control de Tráfico Centralizado):

- LÍNEA MADRID CHAMARTÍN a VALENCIA NORD: tramo de La Roda de Albacete - Albacete Los Llanos - Almansa - La Encina de 116,1 km
- LÍNEA MADRID CHAMARTÍN a IRÚN-HENDAYA: tramo de Ávila a Medina del Campo 85,6 km
- LÍNEA VENTA DE BAÑOS a GIJÓN SANZ CRESPO: tramo de Venta de Baños a Palencia 12 km
- LÍNEA DE BIFURCACIÓN MAGAZ a MAGAZ: tramo de Palencia Arroyo Villalobón a Magaz 7,5 km

© Tramos Fuera de Servicio

Red de Alta Velocidad de Ancho UIC

Línea Córdoba Central a Cambiador de Córdoba a 2 km

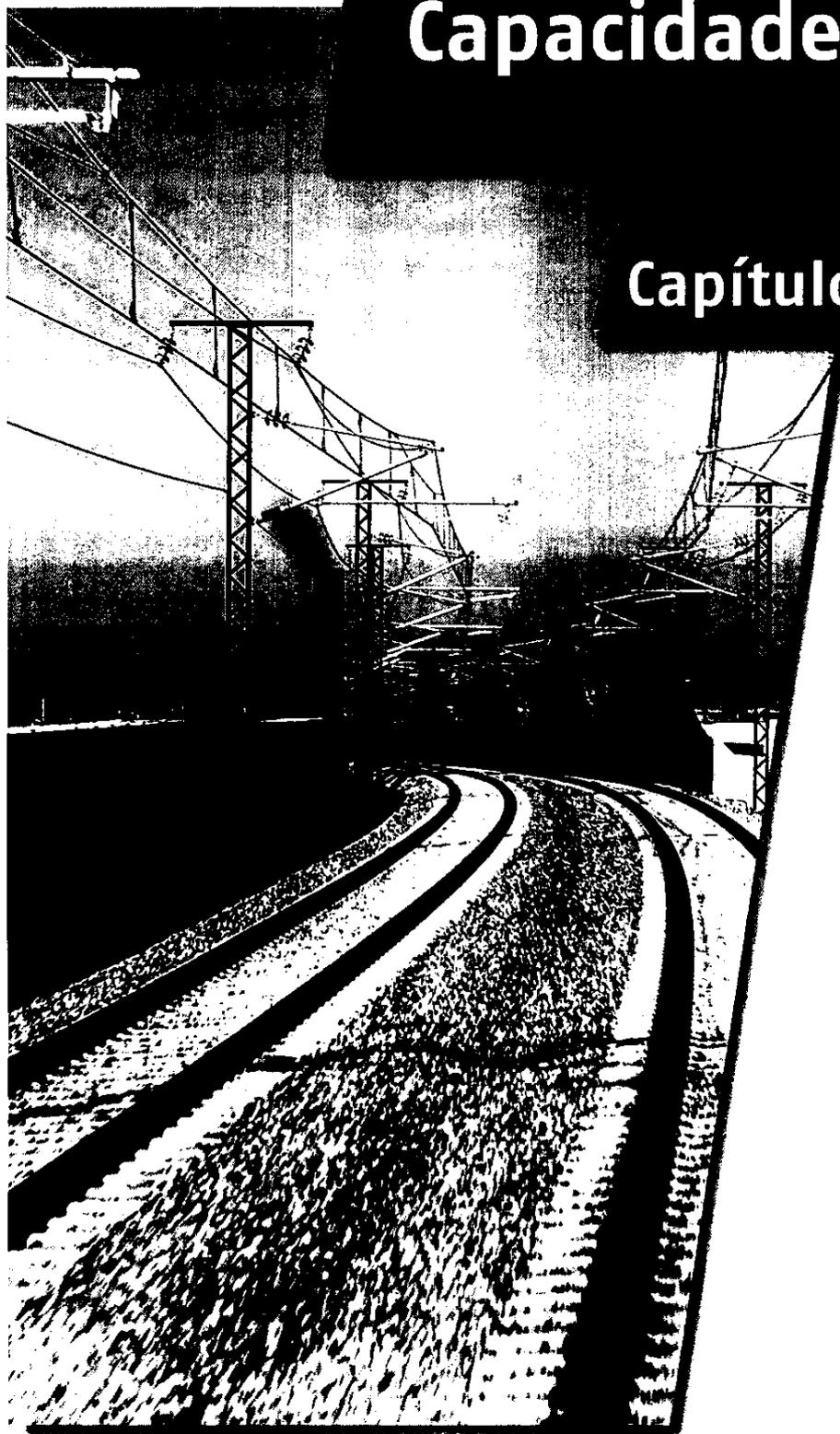
Red Convencional de Ancho Ibérico

- ◆ LÍNEA DE BIFURCACIÓN MÁLAGA a LA RODA DE ANDALUCÍA de 8,3 km.
- ◆ LÍNEA DE ARANJUEZ a VALENCIA NORD: tramo de Valencia Sant Isidre a Valencia-Nord de 5,2 km
- ◆ LÍNEA DE VALENCIA SANT ISIDRE a QUART DE POBLET: tramo de Xirivella-L'Alter a Quart de Poblet de 3 km
- ◆ LÍNEA VIGO - MONFORTE DE LEMOS: tramo de Bifurcación Chapela a Vigo de 6,8 km (por la entrada en servicio de la estación provisional de Vigo-Guixar)
- ◆ ENLACE DE LA LÍNEA ALGODOR - VILLALUENGA Y YUNCLER con el cargadero de Asland, de 1,2 km
- ◆ ENLACES DE MADRID: modificaciones en el nudo de O'Donnell - Vicálvaro Clasificación - Vicálvaro Puerto Seco con disminución de 4,3 km.



Adjudicación de Capacidades

Capítulo 4



Adjudicación de Capacidades



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

4.2.1. Candidatos para Solicitar Capacidad

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

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

4.2.2. Documentación para la Solicitud de Capacidad

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

Identificación del Candidato y su Representante

El Candidato que efectúa la solicitud declarará las personas debidamente acreditadas que les represente a tales efectos, así como el domicilio social al que **Adif** enviará las notificaciones oportunas, y presentará un documento que acredite su inscripción en el Registro Especial Ferroviario.

Certificado de Seguridad

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

Garantías por Transporte de Mercancías Peligrosas

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

Determinación Concreta de la Solicitud de Capacidad

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

Adif pondrá a disposición de los Candidatos diversas aplicaciones informáticas como SIPSOR, SIGES o PCS. Si algún Candidato no dispusiese de conexión informática adecuada, o los sistemas estuviesen fuera de servicio, las solicitudes se dirigirán por correo electrónico a la OSS de **Adif**.

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

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

4.2. Tipos de Solicitudes de Surcos

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

A. Surcos con Reserva

Cuando las solicitudes de Capacidad se realicen en tiempo y forma oportuna, el Candidato podrá reservar los surcos, obteniendo unos atributos de calidad adecuados, preferencia en la regulación del tráfico y unos compromisos de puntualidad por parte de **Adif**. Las peticiones se realizarán, en general, a través de la aplicación informática SIPSOR, mediante los terminales autorizados al efecto, excepto para aquellos Candidatos que no dispongan de la conexión informática oportuna, en cuyo caso podrán remitir los datos en el modelo de solicitud de Capacidad por cualquier otro medio escrito que garantice su recepción y registro y sea dirigido a la Subdirección de Planificación y Gestión de la Capacidad, de la Dirección de Planificación y Gestión de Red.

⊙ A.1 Surcos Regulares (Servitren)

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

⊙ A.2 Surcos Ocasionales (Trendía)

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

B. Surcos sin Reserva

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

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

⊙ B.1 Surcos Inmediatos

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

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

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

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

© B.2 Surcos Especiales

Estos surcos son asignados con motivo de incidencias o por incumplimiento de las condiciones de transporte programadas por las EE.FF o por los Candidatos, normalmente a iniciativa de las Gerencias de Tráfico de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional o la Gerencia de Circulación de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad.

4.2.4. El Horario de Servicio

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

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

Para ofrecer a las EE.FF y a los Candidatos una agilidad adecuada y dar respuesta a las oportunidades que ofrece el mercado, con unos niveles de calidad aceptables de los surcos, independientemente del momento en que se soliciten los mismos, está prevista la modificación del Horario de Servicio durante la vigencia del mismo. Previamente a la entrada en vigor del Horario de Servicio, **Adif** podrá programar fechas de ajuste para que los Candidatos puedan introducir modificaciones en su Plan de Transporte. Para el establecimiento del calendario se consultará con los distintos Candidatos.

Dichos ajustes podrán ser de dos clases:

Ajustes Concertados

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

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

Ajustes Mensuales

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

Modificaciones

Las modificaciones que generen los Candidatos mediante sus solicitudes en los surcos de otros Candidatos deberán de ser acordadas entre ellos mismos, como requisito previo a su implantación, comunicando por escrito al GC los acuerdos alcanzados. El GC ejercerá, no obstante, su facultad de coordinación, estudiando posibles soluciones técnicas y, eventualmente, mediando entre los Candidatos.

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

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

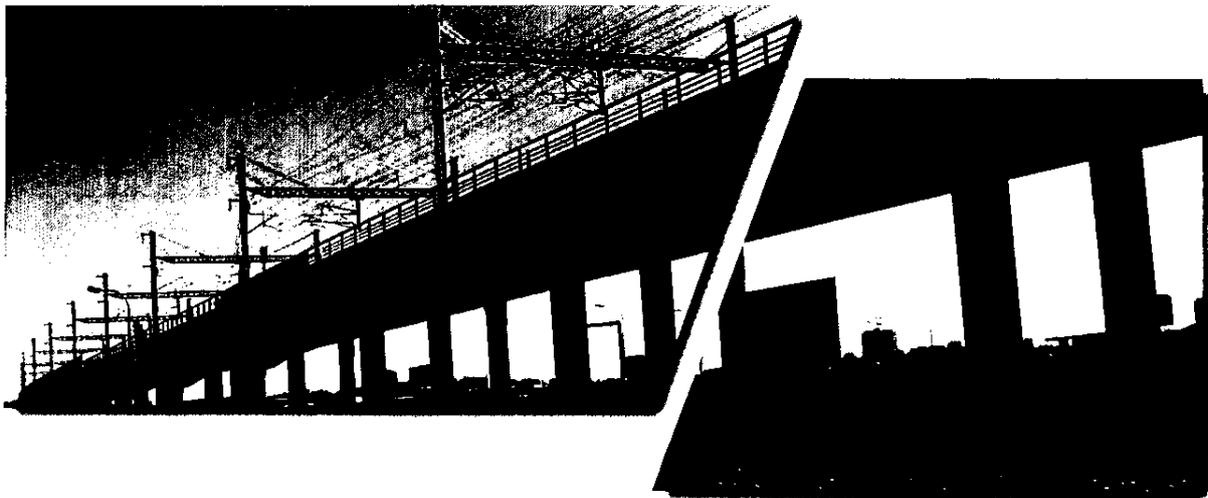
No se considerarán variaciones de surco, de cara a los Candidatos, las alteraciones en las cuales:

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

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



- ◆ Las solicitudes de Adjudicación de Capacidad se sustentarán en una necesidad comercial confirmada y en una viabilidad técnica. En caso contrario, el Candidato canalizará sus consultas a modo de estudio por medio de un correo electrónico al GC.
- ◆ Los Candidatos utilizarán preferentemente las herramientas informáticas que **Adif** pone a su disposición (SIPSOR y PCS). Aquellos que soliciten surcos internacionales podrán asimismo realizar sus peticiones a través de la OSS de **Adif** o de cualquier OSS de la red de ventanillas únicas de RNE.
- ◆ Las solicitudes formuladas a través de **Adif** deberán ser presentadas al menos cinco días hábiles antes de la salida de origen del surco.
- ◆ El Candidato queda obligado a actualizar los datos de sus solicitudes. Particularmente comunicará, a la mayor brevedad, cualquier supresión de surcos o la renuncia a una petición.
- ◆ Para facilitar la labor a los Candidatos que acuerden con **Adif** el uso de SIPSOR, cuando se vaya a iniciar el periodo de peticiones para un nuevo Horario de Servicio, el GC generará automáticamente una solicitud informática en el sistema, a partir de los surcos regulares que estén vigentes en esa fecha. Los Candidatos tendrán obligación de comprobar que se han introducido en el sistema todas las peticiones de surcos para el nuevo periodo Horario y que todos los datos se encuentran debidamente cumplimentados; también deberán anular la petición de los surcos para los que no deseen una nueva adjudicación.
- ◆ El GC comunicará en tiempo oportuno en SIPSOR, o por el medio con que fueron solicitados, los surcos asignados o las modificaciones realizadas sobre los surcos ya asignados por cuestiones de ajuste técnico de la malla. En el campo de "Observaciones" se indicarán aquellas circunstancias que condicionen la aplicación del surco.
- ◆ Los Candidatos tienen la obligación de aceptar las marchas asignadas o rehusarlas, por el medio en que fueron 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.



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

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

4.3.1. Calendario de Reserva de Surcos

Surcos Regulares (Servitren)

Adif pone a disposición de los Candidatos una amplia oferta de ajustes con unos plazos adecuados para dar respuesta a la mayoría de las necesidades de transporte.

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

Los calendarios que figuran a continuación incluyen las fechas límite de forma genérica, para la publicación del calendario anual. En el Anexo A se incluye el calendario de Adjudicación de Capacidad con las fechas concretas para el Horario de Servicio en vigor para el año 2013 y 2014.

Calendario Internacional

Establecimiento de surcos internacionales de catálogo	15 enero
Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	15 abril
Asignación provisional de Capacidad	15 junio
Comunicación del proyecto de horario de servicio	15 septiembre
Alegaciones	15-30 septiembre
Comunicación definitiva del horario de servicio	2º domingo de octubre
Comunicación del anuncio	30 de octubre
Inicio del horario de servicio	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

Calendario Nacional

Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	15 junio
Asignación provisional de Capacidad (proyecto Horario de Servicio)	15 septiembre
Alegaciones	15-30 septiembre
Comunicación definitiva del horario de servicio	2º domingo octubre
Comunicación del anuncio	1 noviembre
Inicio del horario de servicio	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

☉ Ajustes Concertados

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

Ajustes Concertados

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

En el Anexo A figuran las fechas concretas para cada Ajuste Concertado de los años 2013 y 2014.

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 Mensuales

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

Ajustes Mensuales

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

En el Anexo A figuran las fechas concretas para cada Ajuste Concertado de los años 2013 y 2014.

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

☉ Surcos Ocasionales (Trendía)

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

Surcos Ocasionales (Trendía)

Plazo máximo de respuesta

5 días hábiles

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

El GC requerirá unos plazos distintos para aquellas solicitudes que conlleven un volumen elevado de surcos como, por ejemplo, en el caso de campañas, o cuando 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.

4.4.1. Uso Diferenciado de la Infraestructura

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

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

El Manual de Capacidades aporta mayor transparencia al proceso de la Adjudicación de Capacidad y representa una simplificación de la realidad de las mallas de trenes ya que, en su diseño definitivo, pueden influir decisivamente aspectos tales como las paradas solicitadas, las características técnicas de los trenes, las cargas solicitadas, etc. Por tanto, el Manual de Capacidades facilita estas informaciones a efectos únicamente orientativos, quedando el GC facultado para asignar los surcos en función de cada caso, mientras mantenga el espíritu general de los cupos expresados en el Manual de Capacidades.

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

4.4.2. Proceso de Adjudicación de Capacidades

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

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

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

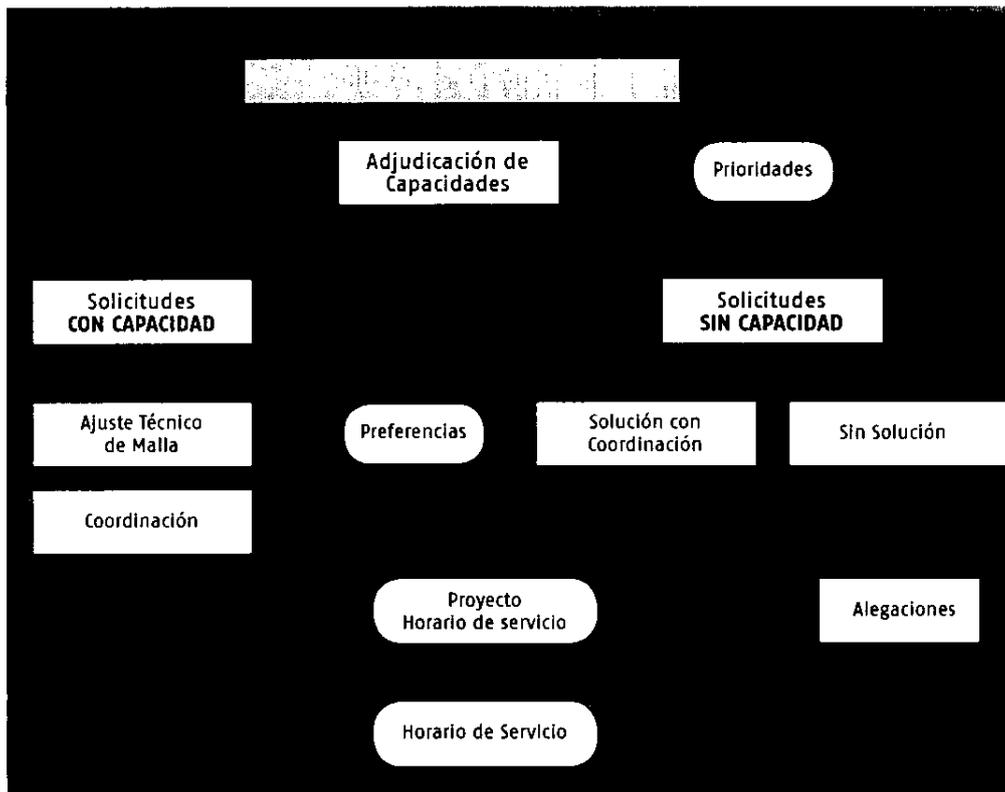
Fases del Proceso de Adjudicación de Capacidades

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

Fases del Proceso de Adjudicación de Capacidades

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Criterios de Prioridad en la Adjudicación

Cuando varias solicitudes estén en disposición de obtener una misma franja horaria, especialmente si la línea hubiese sido declarada como congestionada, los criterios de prioridad son, por orden descendente de prioridad, los siguientes (Art. 11 Orden FOM/ B97/2005):

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

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

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

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

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

© II. Fase de Ajuste Técnico de Malla

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

El GC queda facultado para aplicar los criterios técnicos siguientes:

Adaptación Técnica de Surcos

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

Servicios Cadenciados

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

Líneas Especializadas

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

Tráficos de Servicio Público

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

Trenes de Larga Distancia (Viajeros o Mercancías)

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

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

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

© III. Fase de Coordinación

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

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

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

© IV. Fase de Alegaciones

Se fija un plazo de presentación de alegaciones de 15 días naturales a contar desde la comunicación del proyecto del Horario de Servicio a los Candidatos.

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

4.4.3. Proceso de Coordinación

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

4.4.4. Proceso de Alegaciones

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

4.4.5. Infraestructura Congestionada

La Orden FOM/B97/2005, de 7 de abril, relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura ferroviaria, en su artículo 17, determina las condiciones y los procedimientos para este proceso consecuentemente se aplicarán los criterios de prioridad en la adjudicación, ya reseñados y su posibilidad de modulación.

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

4.4.6. Acuerdos Marco entre Adif y los Candidatos

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

Los acuerdos marco no especificarán las franjas horarias, pero establecerán las características de la capacidad de Infraestructura solicitada y ofrecida a los Candidatos y los procedimientos para satisfacer sin merma los derechos de los demás Candidatos y sus legítimas necesidades comerciales. Asimismo, podrán establecer pautas de colaboración entre **Adif** y los Candidatos para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos.

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

Los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años, renovables por 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, in versiones 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.

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

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

⊙ Comisiones TOC

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

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

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

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

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

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

⊙ Bandas de Mantenimiento

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

Se programarán entre tres y cinco horas por día en cada línea, en función de sus características y equipamiento. En vía doble, se procurará dejar paso por una de las dos vías, excepto que **Adif** disponga otra medida, atendiendo a razones técnicas. Por lo tanto, la capacidad de la línea se restringe en 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 las EE.FF y Candidatos afectados, con la antelación que se estime necesaria.

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

El GC realizará mensualmente un análisis del nivel de utilización de los surcos asignados. Sin perjuicio de las acciones contempladas en la LSF y que **Adif** pueda emprender en aquellos casos que supongan un quebranto importante para un uso eficaz de la infraestructura, el GC propondrá a las EE.FF y Candidatos la supresión o modificación de los surcos cuando detecte la falta de utilización sistemática, especialmente en el caso de líneas congestionadas.

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

4.7.1. Transportes Excepcionales

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

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

4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas

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

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

En cuanto a la admisión del tren a vía regulada, las EE.FF tienen que informar de los datos reales de los vagones que transportan Mercancías Peligrosas, el número de orden que ocupan en la composición del tren, el tipo de mercancías que se transportan, el n° ONU, denominación de las mismas, cantidad, origen y destino de las mismas.

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

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

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

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

4.8.1. Criterios para el Control del Tráfico

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

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

4.8.2. Normas Aplicables para el Control del Tráfico

La puntualidad no es responsabilidad exclusiva de **Adif**. Las EE.FF tienen un papel muy importante que desempeñar para conseguir que los trenes (propios o de otras EE.FF) circulen sin retraso. Por ese motivo, **Adif** promoverá la suscripción de convenios de calidad concertada con las distintas EE.FF, en los que se podrán establecer objetivos de calidad del servicio y compromisos de actuaciones para la consecución de los mismos.

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

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

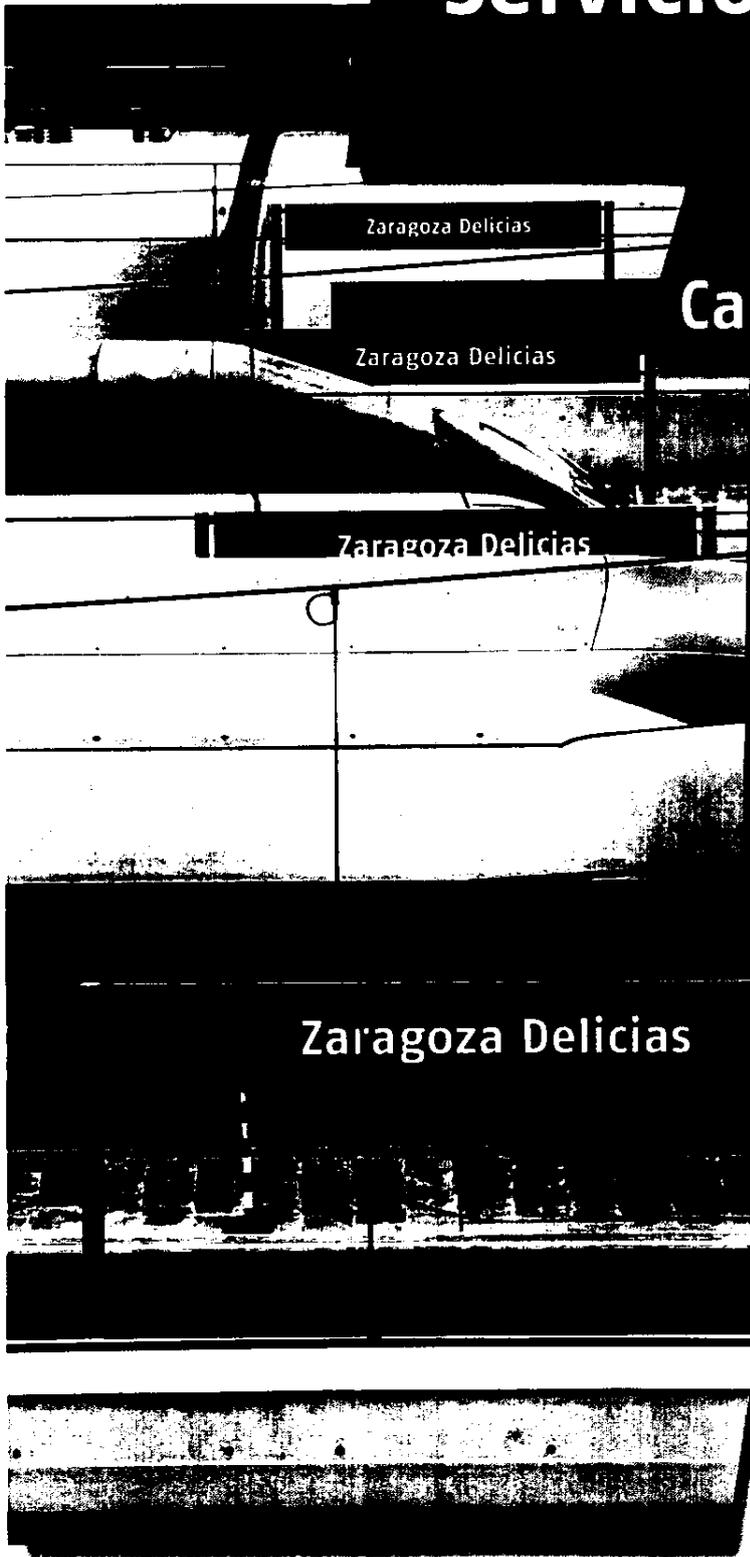
En caso de urgencia, y cuando sea absolutamente necesario, debido a una inutilización temporal de la infraestructura, **Adif** podrá, sin previo aviso, suprimir, desviar o modificar los surcos durante el tiempo necesario hasta restablecer la normalidad del sistema y realizar con carácter urgente las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

Adif, en los términos previstos en el Art. 29 del RD 810/2007, podrá exigir a las EE.FF 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 EE.FF actuarán en coordinación y colaboración mutuas, para asegurar el servicio y la atención a los clientes de la manera más eficaz posible.



Servicios de Adif

Capítulo 5

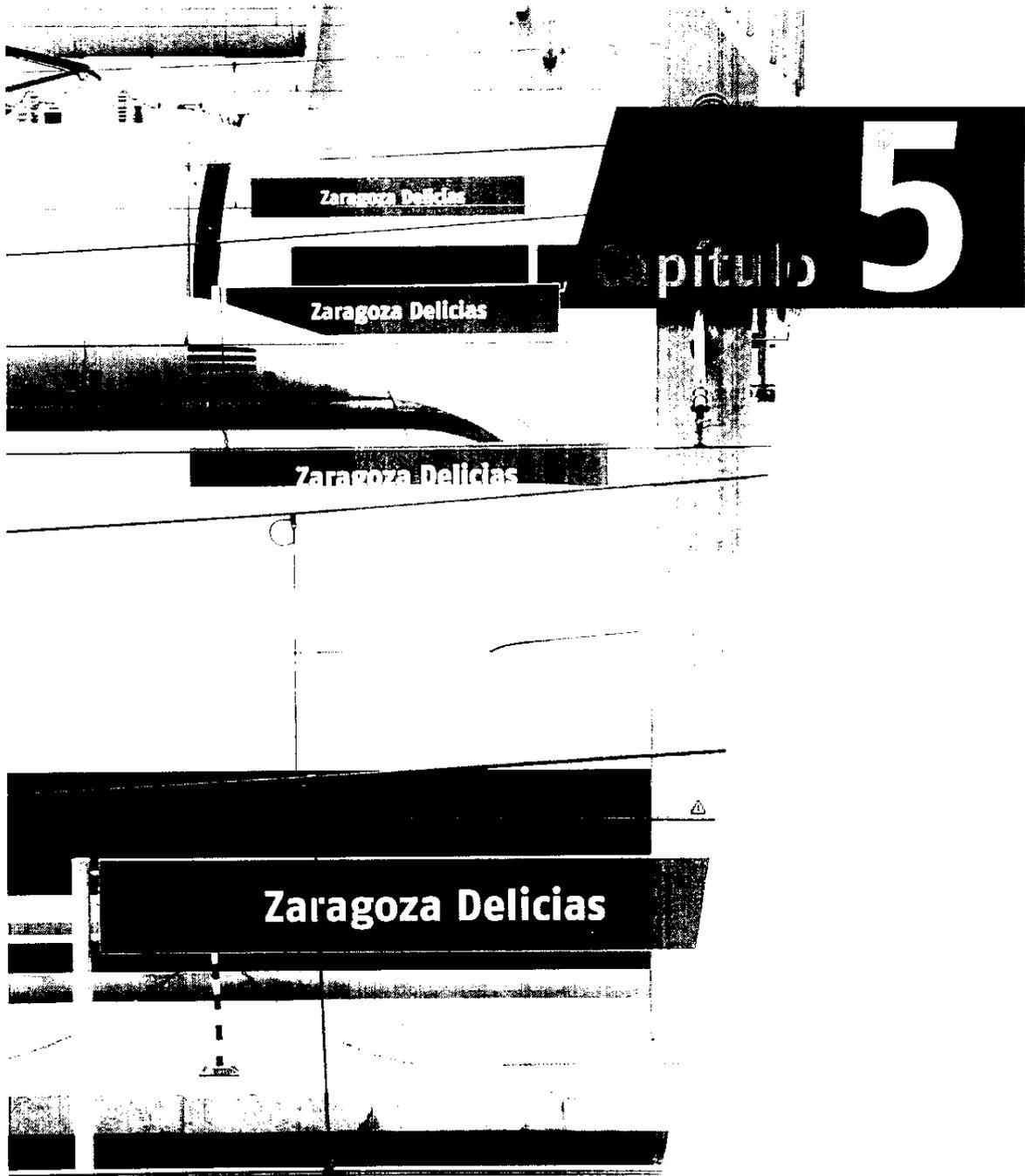


Zaragoza Delicias

Zaragoza Delicias

Zaragoza Delicias

Zaragoza Delicias



Zaragoza Delicias

5.1 Introducción a la Prestación de Servicios de Adif

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

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

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

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

5.2 Paquete de Acceso a la REFIG

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

5.2.1. Adjudicación de Capacidades

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

5.2.2. Uso de la Infraestructura

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

5.2.3. Información Básica

- ♦ Obtener una copia de la DR, en las condiciones estipuladas.
- ♦ Obtener por el medio más oportuno la documentación reglamentaria y el Horario de los Trenes, en la parte que les afecte.
- ♦ Consultar los proyectos de Horarios, a través, de la aplicación MALLAS.
- ♦ Consultar la última situación de los trenes a través de la aplicación SIGES.

5.2.4. Acceso a las Estaciones de Viajeros

Las EE.FF tendrán derecho a:

- ♦ La utilización de las instalaciones comunes de las estaciones por parte de sus viajeros. Se entiende por instalaciones comunes de las estaciones los andenes, salas de espera, accesos de los viajeros, etc.
- ♦ El estacionamiento de los trenes y la utilización de los andenes. El estacionamiento de trenes conlleva la obtención de Capacidad de estacionamiento. Dicha Capacidad se obtiene en el momento de la asignación del surco. El Candidato tiene la obligación de solicitar en SIPSOR, o cualquier otro medio conocido, el tiempo de estacionamiento requerido en vías de estación.
- ♦ La utilización de las vías de apartado. El estacionamiento de trenes conlleva la obtención de Capacidad de apartado. Dicha Capacidad será requerida por el Candidato ante el organismo de **Adif** que gestione esas vías de apartado.
- ♦ Recibir servicio de dirección de maniobras. Se refiere este concepto al establecimiento de itinerarios por parte del personal de **Adif**. Se ofrecerá el servicio de dirección de maniobras en aquellas estaciones y periodos horarios en que sea posible y se considere necesario para que las EE.FF desarrollen lo más eficazmente posible sus operaciones.
- ♦ La prestación de servicio de vigilancia y control de acceso a las estaciones. A tal efecto, la LSF establece una Tasa por Seguridad en el Transporte Ferroviario de viajeros.

5.2.5. Acceso a Cambiadores de Ancho de Vía

Las EE.FF tendrán derecho al uso de los Cambiadores de Ancho de Vía 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 EE.FF desarrollen lo más eficazmente posible sus operaciones.

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

Servicios Adicionales y

Los Servicios Adicionales y Complementarios en la REFIG, gestionada por **Adif** y sus zonas de servicio ferroviario, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos conforme se establece en el Art. 40 de la Ley 39/2003. Se entiende por zonas de servicio ferroviario las referidas en el Art. 9 de la Ley 39/2003.

5.3.1. Servicios Adicionales

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

- ♦ Las de aprovisionamiento de combustible, este servicio supone el acceso a aquellas instalaciones que cuentan con los medios adecuados para el suministro de combustible.
- ♦ Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible, este servicio supone el acceso a aquellas líneas que disponen de la tecnología adecuada para la prestación de este servicio.
- ♦ Las de formación de trenes, excluyendo las operaciones sobre el material, que corresponden a la Empresa Ferroviaria.
- ♦ Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
- ♦ Las instalaciones logísticas de carga y estaciones de clasificación.

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

5.3.2. Servicios Complementarios

Tales servicios pueden comprender:

- ♦ El suministro de la corriente de tracción. (Con anterioridad y como se detalla en el apartado 2.3.2 de este documento, se deberá haber suscrito el correspondiente acuerdo para regular este suministro). Ver Mapa 9 del Anexo H.
- ♦ El suministro de combustible. (Previamente y al igual que en el caso del suministro de Energía Eléctrica para Tracción se debe haber suscrito el correspondiente acuerdo para regular este suministro). Ver Mapa 4 del Anexo H.
- ♦ El precalentamiento de trenes de viajeros.
- ♦ El de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones sobre el material ferroviario prestado en las instalaciones de mantenimiento, reparación, suministro e instalaciones de carga y estaciones de clasificación.
- ♦ Los específicos para control de transporte de mercancías peligrosas y para la asistencia a la circulación de convoyes especiales.

La prestación de Servicios Complementarios en la REFIG, gestionada por **Adif** y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif**, se efectuará en régimen de Derecho Privado y podrá ser realizada por éste por sus propios medios o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas habilitadas al efecto, que hayan sido seleccionadas conforme a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, y, en los supuestos en que ésta no sea de aplicación, conforme al ordenamiento jurídico privado con observancia de los principios de publicidad y concurrencia.

5.3.3. Ámbito de Aplicación de los Servicios

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

Para la prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios en la REFIG, gestionada por **Adif** y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif**, cabe diferenciar las instalaciones en función de dónde se realizan los servicios y del uso a que están destinadas:

- ♦ Instalaciones de aprovisionamiento de combustible.
- ♦ Instalaciones de electrificación para la tracción.

Terminales de carga (Instalaciones técnicas y logísticas), para la formación de trenes, clasificación de vagones y operaciones de carga y descarga.

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

La prestación de Servicios Adicionales se circunscribe exclusivamente a las operaciones relacionadas con el control de las instalaciones y la seguridad en la circulación, y será de aplicación en todas las instalaciones ferroviarias administradas por **Adif**.

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

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento **Adif**, a través de la Declaración sobre la Red o documento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos.

La relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que ofertan sus servicios Complementarios a las Empresas Ferroviarias se recogen en el Capítulo 3, apartado 3.7.1, de esta DR. Asimismo se encontrarán disponibles en la web de **Adif**, www.adif.es, los horarios de servicios de dichas instalaciones.

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

Se mantiene para el año 2013 la distinción de las modalidades contempladas para la prestación de los Servicios Complementarios de maniobras en las instalaciones logísticas principales y que se exponen a continuación:

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

De esta forma, las Empresas Ferroviarias y Candidatos podrán optar por aquella modalidad que más se aproxime a su propia planificación de intereses, fomentando la planificación eficaz y la petición previa de los servicios.

En orden a seleccionar la modalidad a la que acogerse, por parte de las Empresas Ferroviarias y Candidatos se aplicarán los siguientes criterios de adhesión:

- ◆ Cada Empresa Ferroviaria o Candidato podrá optar por una sola de las modalidades propuestas, según sea más adecuada a su planificación que tenga prevista para este tipo de servicios.
- ◆ Cada Empresa Ferroviaria o Candidato, que se encuentre ya operando en una de las modalidades, deberá manifestarse de forma fehaciente, por la modalidad a la que quiere adherirse, si implica cambio con la relación a la que tiene suscrito en el año 2012, dentro del mes siguiente a la publicación de las Tarifas Provisionales 2013 por parte del Ministerio de Fomento. La aplicación de la nueva modalidad seleccionada será dentro de los quince primeros días naturales del mes siguiente a la recepción de su adhesión.
- ◆ La Empresa Ferroviaria o Candidato, que vaya a demandar servicios complementarios de maniobras de **Adif** por vez primera durante el año 2013, deberá manifestarse, de forma fehaciente, por la modalidad a la que quiere adherirse antes del comienzo de sus solicitudes. Si no existe dicha manifestación será de aplicación la modalidad A.
- ◆ La adhesión a cualquiera de las dos modalidades supone la permanencia en ella durante todo el año 2013 y será de aplicación para el conjunto de todas las instalaciones donde **Adif** preste estos servicios complementarios de maniobras.

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

Los servicios SC-3A, SC-5A, SC-2B, SC-3B y SC-5B sólo serán prestados en instalaciones de ancho ibérico, salvo en los puertos fronterizos de Portbou e Irún.

Para la prestación de los servicios de suministro de combustible y energía eléctrica de tracción, las Empresas Ferroviarias que participen en el tráfico ferroviario, deberán suscribir un convenio de prestación del servicio anterior al inicio de su actividad ferroviaria.

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

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

Las condiciones particulares para la prestación del servicio y su normativa general aplicable, será accesible a cualquier usuario de los servicios que lo solicite, tanto en las instalaciones de **Adif**, como por medios telemáticos. La suscripción de un contrato de prestación de servicios o la formalización de la petición del servicio presupone la aceptación y conformidad del usuario con las condiciones establecidas, así como con los requisitos de colaboración y facilitación de información que, a tal efecto, le sean requeridos por **Adif**.

Adif podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las tarifas correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

5.3.5. Oferta de Servicios, Definición y Descripción

De acuerdo con lo expresado en el presente documento, **Adif** oferta a las Empresas Ferroviarias la prestación de los servicios recogidos en la siguiente clasificación:

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



Servicios Complementarios

- SC-1 Operaciones sobre el material asociadas al acceso o expedición de trenes.
- SC-2A Operaciones de acceso a Instalaciones exteriores sin vehículo de maniobras.
- SC-2B Maniobras de posicionamiento en las instalaciones logisticas de las Instalaciones Principales.
- SC-3A Operaciones de acceso a Instalaciones exteriores con vehículo de maniobras.
- SC-3B Maniobras de entrega y/o recogida en otras Instalaciones.
- SC-4A Maniobras en Instalaciones sin vehículo de maniobras.
- SC-4B Maniobras de formación / selección, sin vehículo de maniobras.
- SC-5A Maniobras en Instalaciones con vehículo de maniobras.
- SC-5B Maniobras de formación / selección, con vehículo de maniobras.
- SC-6 Manipulación de unidades de transporte intermodal.
- SC-7 Suministro de la corriente de tracción.
- SC-8 Suministro de combustible.
- SC-9 Transportes Excepcionales.



Servicios Adicionales

SA-1 Acceso de Trenes a Instalaciones	
Descripción	Este servicio consiste en la entrada de un tren desde la vía de circulación regulada por Adif , a las instalaciones ferroviarias, con el objeto de realizar alguno de los Servicios Complementarios y/o auxiliares.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Planificación del itinerario desde las vías de circulación, reguladas por Adif, hasta las vías de la instalación. • Establecimiento del itinerario, gobernando y controlando los sistemas de señales, comunicaciones y seguridad para garantizar la recepción del tren, así como el apartado de su, o sus locomotoras. • Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la llegada del tren a la Instalación.
Unidad de Facturación	Tren Recibido.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • Será de aplicación en todas las instalaciones ferroviarias en las que se realiza la prestación. • El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Planificación y Gestión de red de Adif. • No será de aplicación esta Tarifa, cuando desde Adif, se haya establecido o programado la entrada del tren en una instalación por necesidades propias de Adif. • Quedan excluidas de la aplicación de esta Tarifa, las circulaciones en régimen de tren que no realicen servicios en la instalación.

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

Servicios Complementarios

SC-1 Operaciones sobre el Material asociadas al Acceso o Expedición de Trenes

Descripción	Este servicio consiste en realizar todas o alguna de las operaciones asociadas.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Retirada/colocación de las señales de cola al tren y entrega/recogida al maquinista. • Enganche/desenganche de la locomotora a los vagones de la composición. • Aseguramiento del estacionamiento del tren. • Realización de las pruebas de frenado que corresponda para la puesta en circulación del tren. • Elaboración de la documentación que corresponda a la Empresa Ferroviaria.
Unidad de Facturación	Por servicio realizado a trenes que acceden o se expiden de la instalación.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • Será de aplicación en aquellas instalaciones logísticas Principales que se relacionan en el Capítulo 3, apartado 3.7.1, de la Declaración sobre la Red. • El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Planificación y Gestión de red de Adif.

SC-2 A Operaciones de Acceso a Instalaciones Exteriores sin Vehículo de Maniobras

Descripción	<p>Este servicio consiste en la realización, por parte del personal de la Instalación a la que se ha producido acceso, de las operaciones asociadas para poder desplazar el material y acceder a Instalaciones exteriores.</p> <p>Se entenderán como Instalaciones exteriores los apartaderos, los puertos, los talleres u otras estaciones, situadas fuera de la Instalación.</p> <p>La actividad realizada por el personal en el recorrido Origen-Destino y viceversa, para:</p>
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • La ejecución y realización de las funciones atribuidas en la normativa de aplicación al personal de maniobra para esta actividad. • Otras operaciones que posibiliten la entrada o salida de trenes (cubrir paso a nivel, establecer y dirigir el itinerario, etc.).
Unidad de Facturación	Por servicio prestado según la distancia real ferroviaria.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • La distancia Origen-Destino será considerada como distancia real ferroviaria. • Se computaran tantos servicios, asociados a la petición, como entregas o recogidas se hayan realizado en la instalación. • Otras operaciones distintas de las asociadas y descritas en este servicio, realizadas en Origen y/o Destino, se facturarán de acuerdo a la Tarifa correspondiente. • No será de aplicación a las EE.FF que se adhieran a la modalidad B.



SC-2 B Maniobras de Posicionamiento en las Instalaciones Logísticas de las Instalaciones Principales.	
Descripción	Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal de maniobras, con o sin vehículo de maniobras, con el objeto de efectuar la entrega y recogida de material ferroviario en las instalaciones logísticas de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro, etc. que se encuentren dentro de una Instalación Principal.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con garantías suficientes de seguridad, para posicionar y/o retirar el material ferroviario en las instalaciones logísticas de la Instalación Principal. • Conducción del vehículo de maniobras de Adif, si es de aplicación. • Informar al maquinista de los movimientos a realizar. • Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios. • Asegurar la inmovilización del material. • Colocación / retirada de calces.
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> • Por maniobra efectuada para posicionar/retirar material ferroviario en la instalación logística sin vehículo de maniobras. • Por maniobra efectuada para posicionar/retirar material ferroviario en la instalación logística con vehículo de maniobras.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • Será de aplicación en las Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3, apartado 3.7.1, de la Declaración sobre la Red. • Se computará UNA ÚNICA maniobra ASOCIADA AL TREN cuando éste se posicione en la playa de carga /descarga, independientemente de la longitud del tren. • Para el resto de instalaciones logísticas se computarán tantas maniobras como desplazamientos sean realizados. • Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación. • Será de aplicación a las EE.FF adheridas a la modalidad B.

SC-3 A Operaciones de Acceso a Instalaciones Exteriores con Vehículo de Maniobras	
Descripción	Este servicio consiste en la realización, por parte del personal de la Instalación a la que se ha producido acceso, de las operaciones asociadas para poder desplazar el material y acceder a Instalaciones exteriores con vehículo de maniobras propio de Adif.
Operaciones Asociadas	<p>Se entenderán como Instalaciones exteriores los apartaderos, los puertos, los talleres u otras estaciones, situadas fuera de la Instalación.</p> <p>La actividad realizada por el personal en el recorrido Origen - Destino y viceversa, para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La ejecución y realización de las funciones atribuidas en la normativa de aplicación al personal de maniobras para esta actividad. • Otras operaciones que posibiliten la entrada o salida de trenes (cubrir paso a nivel, establecer y dirigir el itinerario, etc.). • Conducción del vehículo de maniobras propiedad de Adif.
Unidad de Facturación	Por servicio prestado según la distancia real ferroviaria.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • La distancia Origen - Destino será considerada como distancia real ferroviaria. • Se computaran tantos servicios, asociados a la petición, como entregas o recogidas se hayan realizado en la instalación. • Otras operaciones distintas de las asociadas y descritas en este servicio, realizadas en Origen y/o Destino, se facturarán de acuerdo a la Tarifa correspondiente. • No será de aplicación a las EE.FF adheridas a la modalidad B.

SC-3 B

Maniobras de Entrega y/o Recogida en otras Instalaciones

Descripción	<p>Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal de maniobras, con o sin vehículo de maniobras, con el objeto de efectuar la entrega y/o recogida de material ferroviario en las instalaciones logísticas de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro, etc., situadas fuera de las Instalaciones Principales, ya sean éstas administradas por Adif o no.</p>
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con las garantías suficientes para la seguridad, para posicionar y/o retirar el material ferroviario en las instalaciones logísticas que se indiquen. • Conducción del vehículo de maniobras de Adif, si es de aplicación. • Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios. • Asegurar la inmovilización del material. • Colocación / retirada de calces.
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> • Por maniobra de entrega o recogida de material ferroviario, según se realice con o sin vehículo de maniobras, y en función de la distancia ferroviaria entre la Instalación Principal y la instalación donde se solicita el servicio. • Se asocian a dos tramos de facturación distintos: Tramo I y II.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • Será de aplicación en aquellas instalaciones que se encuentren dentro del ámbito de actuación de las Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3, apartado 3.7.1, de la Declaración sobre la Red, las cuales se encuentran disponibles en la página web de Adif. • Se computarán tantas maniobras, asociadas a la petición, como desplazamientos se hayan realizado sobre la instalación. • Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación. • Cuando el desplazamiento del personal de Adif no se realice en la locomotora de la Empresa Ferroviaria, los gastos de desplazamiento por otros medios irán por cuenta y cargo de la Empresa Ferroviaria. • Será de aplicación a las EE.FF adheridas a la modalidad B.

SC-4 A

Maniobras en Instalaciones sin Vehículo de Maniobras

Descripción	Este servicio consiste en la realización de las operaciones asociadas que permitan la clasificación del material para formar o descomponer trenes, desplazando el material, ya sean vagones y/o locomotoras y dentro de una Instalación de Adif.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento y dirección del Itinerario (manejando los cambios manuales / automáticos), que han de seguir tanto los vagones como las locomotoras, hasta las zonas correspondientes. • Asimismo, comprende las operaciones solicitadas para la formación de trenes, agregando y segregando material, posicionamiento de vagones a la carga o a la descarga, posicionamiento de material para reparación, o cualquier otra operación solicitada relacionada con el movimiento de material dentro de la Instalación.
Unidad de Facturación	Por Tren maniobrado por instalación que sea origen del tren o intermedia.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Planificación y Gestión de Red de Adif. • Si el tren tiene maniobras de formación en origen (con independencia de su número), se factura una única maniobra en origen. • Si el tren, en su recorrido, tiene maniobras en instalaciones in-termedias, se factura una única maniobra en cada una de las instalaciones en la que dicho tren es maniobrado, con independencia de las maniobras efectuadas en cada instalación. • Quedan excluidas de la facturación las maniobras que se pudieran realizar en las instalaciones que sean el destino del tren. • Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Instalación. • No será de aplicación a las EE.FF adheridas a la modalidad B.



SC-4 B

Maniobras de Formación / Selección sin Vehículo de Maniobras

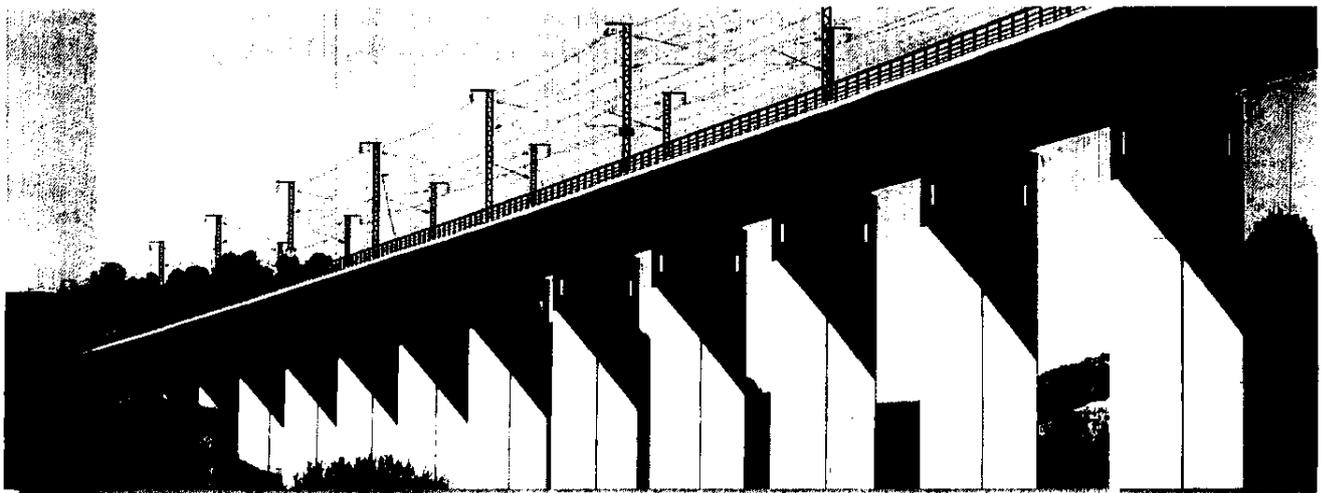
Descripción	<p>Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal de maniobras, para agregar / segregar / clasificar /agrupar vagones, con el objetivo de llevar a cabo la formación del tren para su puesta en circulación, o bien formar una composición de vagones para su entrega posterior en una instalación logística de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro, etc.</p>
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con las garantías suficientes para la seguridad. • Informar al maquinista de los movimientos a realizar. • Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios. • Asegurar la inmovilización del material. • Colocación / retirada de calces.
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> • Por tren o composición maniobrado. • Suplemento por vagón agregado / segregado.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • Será de aplicación en aquellas Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3, apartado 3.7.1., de la Declaración sobre la Red, y en las de su ámbito de actuación, las cuales se encuentran disponibles en la página web de Adif. • En la Instalación ORIGEN del tren, se computará una ÚNICA maniobra asociada al tren o composición formada, más un suplemento por cada uno de los vagones que forman el tren o la composición. Siempre se entenderá que existe maniobra de formación de tren o de composición, cuando contenga vagones que hayan llegado a la instalación en trenes distintos. • En las Instalaciones INTERMEDIAS, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón agregado/segregado. • En la Instalación de DESTINO del tren, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón segregado. • Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación. • Será de aplicación a las EE.FF adheridas a la modalidad B.



SC-5 A

Maniobras en Instalaciones con Vehículo de Maniobras

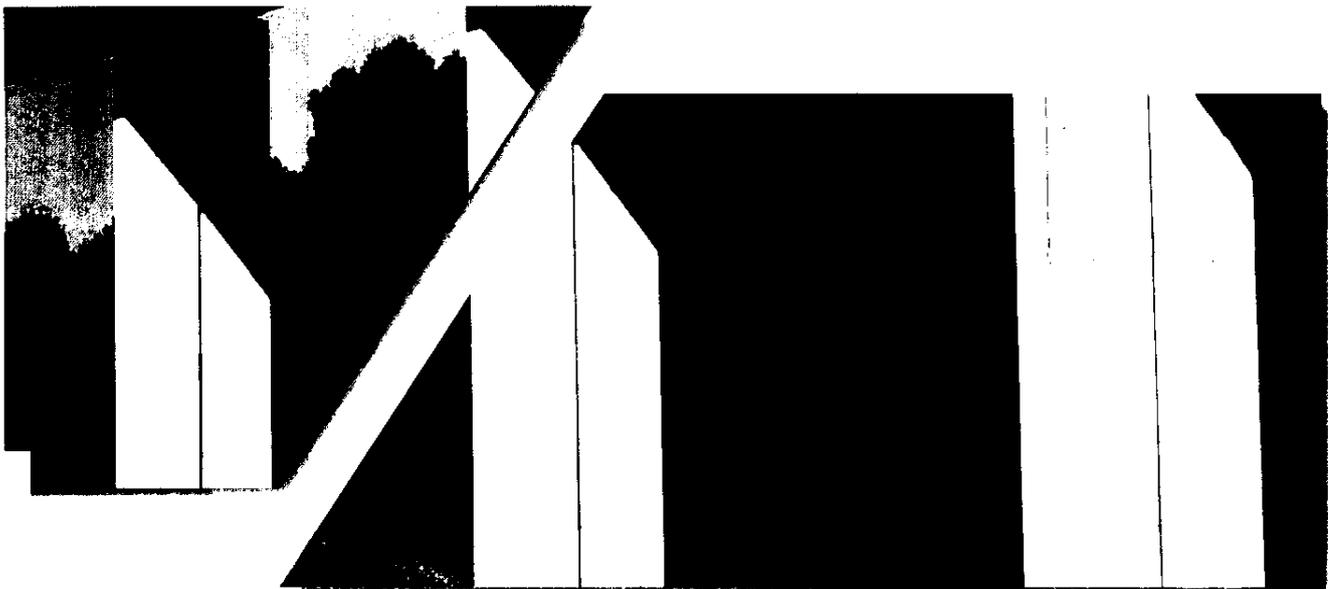
Descripción	<p>Este servicio consiste en la realización de las operaciones asociadas que permitan la clasificación del material para formar o descomponer trenes, desplazando el material, ya sean vagones y/o locomotoras, dentro de una Instalación de Adif y con vehículo de maniobras propio de Adif.</p>
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento y dirección del itinerario (manejando los cambios manuales /automáticos), que han de seguir tanto los vagones como las locomotoras, hasta las zonas correspondientes. • Asimismo, comprende las operaciones solicitadas para la formación de trenes, agregando y segregando material, posicionamiento de vagones a la carga o a la descarga, posicionamiento de material para reparación, o cualquier otra operación solicitada relacionada con el movimiento de material dentro de la Instalación. • Conducción del vehículo de maniobras propiedad de Adif.
Unidad de Facturación	<p>Por Tren maniobrado por instalación que sea origen del tren o intermedia.</p>
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Planificación y Gestión de Red de Adif. • Si el tren tiene maniobras de formación en origen (con independencia de su número), se factura una única maniobra en origen. • Si el tren, en su recorrido, tiene maniobras en instalaciones intermedias, se factura una única maniobra en cada una de las instalaciones en la que dicho tren es maniobrado, con independencia de las maniobras efectuadas en cada instalación. • Quedan excluidas de la facturación las maniobras que se pudieran realizar en las instalaciones que sean el destino del tren. • Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Instalación. • No será de aplicación a las EE.FF adheridas a la modalidad B.



SC-5 B

Maniobras de Formación / Selección con Vehículo de Maniobras

Descripción	<p>Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal y el vehículo de maniobras, para agregar / segregarse / clasificar / agrupar vagones con el objetivo de llevar a cabo la formación del tren para su puesta en circulación, o bien formar una composición de vagones para su entrega posterior en una instalación logística de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro, etc.</p>
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con las garantías suficientes para la seguridad. • Conducción del vehículo de maniobras de Adif. • Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios. • Asegurar la inmovilización del material. • Colocación / retirada de calces.
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> • Por tren o composición maniobrado. • Suplemento por vagón agregado / segregado.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • Será de aplicación en aquellas Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3, apartado 3.7.1., de la Declaración sobre la Red, y en las de su ámbito de actuación, las cuales se encuentran disponibles en la página web de Adif. • En la Instalación ORIGEN del tren, se computará una ÚNICA maniobra asociada al tren o composición formada, más un suplemento por cada uno de los vagones que forman el tren o la composición. Siempre se entenderá que existe maniobra de formación de tren o de composición, cuando contenga vagones que hayan llegado a la instalación en trenes distintos. • En las Instalaciones INTERMEDIAS, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón agregado/segregado. • En la Instalación de DESTINO del tren, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón segregado. • Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación. • Será de aplicación a las EE.FF adheridas a la modalidad B.



SC-6

Manipulación de Unidades de Transporte Intermodal

Descripción	<p>Este servicio consiste en la carga / descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI's), dentro del modo de transporte ferroviario.</p>
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 vagón, sobre camión, zona de tránsito, etc. • Control de vigilancia y seguridad. • Control de pesos de UTI's para garantizar la seguridad en su manipulación
Unidad de Facturación	<p>Por UTI manipulada.</p>
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • Se aplicará UNA ÚNICA manipulación a la entrada de la UTI en la instalación, bien sea por tren o por camión, para aquellas UTI's que a su llegada a la instalación faciliten información sobre destino (tren/ fecha o stock), y su salida se produzca como máximo en las dos fechas hábiles siguientes a la de su llegada. • O se aplicará UNA ÚNICA manipulación a la entrada de la UTI en la instalación bien sea por tren o por camión que incluye un tránsito temporal en la instalación, por un máximo de 7 días, contados a partir de la fecha siguiente de la llegada de la UTI a la instalación (excepto para las UTI's con Mercancías Peligrosas que deberán cumplir con la normativa que sea de aplicación para cada Instalación o para aquellas otras que realicen trámites aduaneros en la Instalación). • Cuando la UTI supere el tránsito temporal máximo de 7 días, se facturará, además de este servicio, un movimiento de grúa adicional y los días de exceso, siempre que no se haya suscrito un contrato de almacenaje en la instalación. • Quedan excluidas del cómputo aquellas manipulaciones que se realicen como consecuencia directa de necesidades de la Instalación.



SC-7 Suministro de la Corriente de Tracción

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

SC-8 Suministro de Combustible

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

SC-9**Transportes Excepcionales**

Descripción	Este servicio consiste, en la asistencia a la circulación de Transportes Excepcionales.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> • Acompañamiento y asistencia al transporte. • Servicios contratados de apoyo y seguridad.
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> • Por Acompañamiento. • Por Servicio contratado.
Condiciones de Aplicación	Estos tráficos están regulados por lo dispuesto en la normativa nacional e internacional vigente de Transportes Excepcionales, la Instrucción Técnica de Gálibos y la ficha UIC 502/1.

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

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

La prestación de Servicios Auxiliares en la REFIG, gestionada por **Adif** y las áreas de sus zonas de servicio administradas por **Adif** se efectuará en régimen de Derecho privado, sin que sea precisa autorización previa alguna de la administración ferroviaria y sin que sea obligatoria dicha prestación.

Podrán prestar Servicios Auxiliares, **Adif** en cualquier caso, y empresas prestadoras que deberán haber suscrito con **Adif** el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización le hubiera solicitado al mismo. El objeto social de la empresa prestadora deberá abarcar la realización de los citados servicios; sin embargo, las EE.FF y otros Candidatos titulares de material rodante que no cumplan este requisito podrán realizar para sí los referidos servicios en régimen de autoprestación, directamente o a través de terceros, siempre que hayan suscrito con **Adif** el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización le hubieran solicitado.

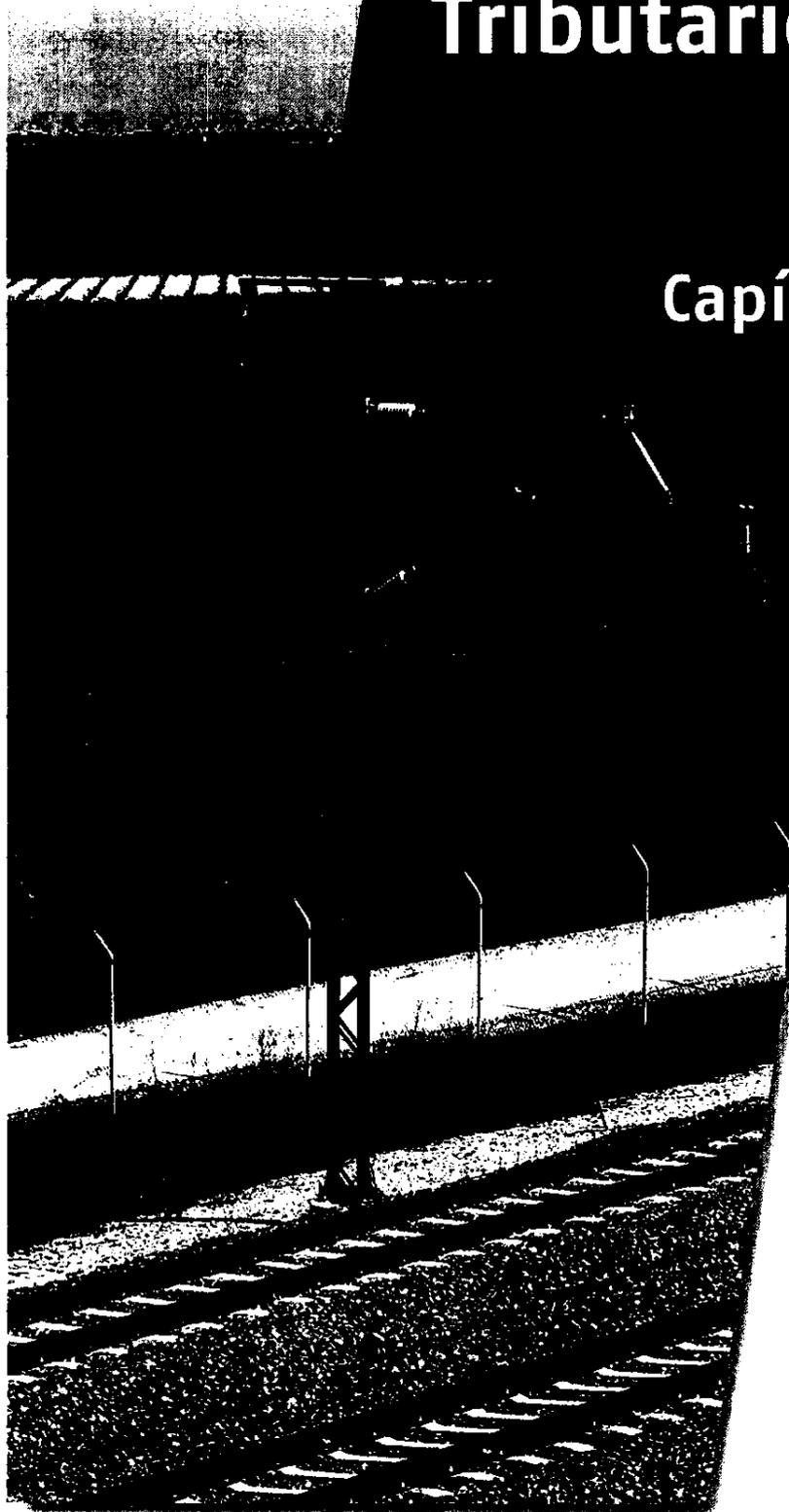
El uso de los espacios, instalaciones y medios disponibles en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif**, para la prestación de Servicios Auxiliares por parte de Empresas prestadoras, se regulará a través del correspondiente contrato de disponibilidad entre las partes,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

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

En el anexo D se numeran y describen los servicios auxiliares y las condiciones de prestación de los mismos.

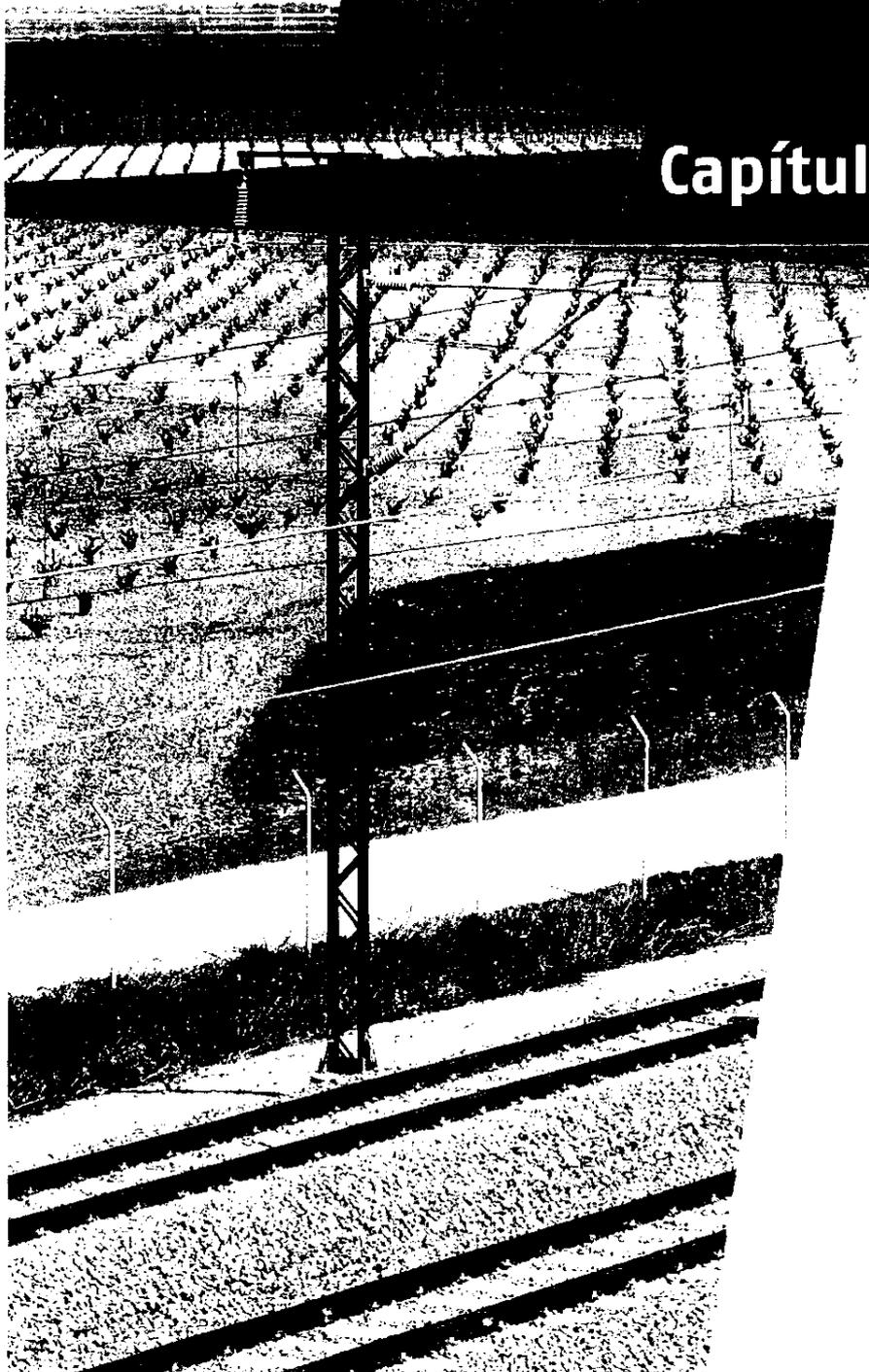
Régimen Económico y Tributario

Capítulo 6



Régimen Económico y Tributario

Capítulo **6**



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 mediante la Orden FOM 898/2005, modificada por Orden FOM 2336/2012, de 31 de octubre, de conformidad con el Art. 77.1 de dicha Ley, 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.

6.2.1. Tasas

Las Tasas ferroviarias satisfacen los hechos imposables 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 mes de validez del título

6.2.1.2 Otras Tasas

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

Estas tasas son:

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

6.2.2. Cánones

Los Cánones son las tasas que **Adif** recibe de las EE.FF 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 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, modificada por la Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre, por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

A continuación se detallan los principales Cánones:

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

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

Constituye el hecho imponible del Canon la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la REFIG, gestionada por **Adif**, 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, gestionada por **Adif** o de parte de ella. Su importe se devengará y liquidará de una sola vez al inicio de cada Horario de Servicio al que afecte la Adjudicación de Capacidad. En el caso de Adjudicaciones de Capacidad no recogidas en el Horario de Servicio aprobado para cada año por **Adif**, el Canon se liquidará con la primera adjudicación que reciba dentro de dicho horario.

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.a	≤ 0,2 millones km/Tren-año	13.120,36
N1.b	> 0,2 y ≤ 0,5 millones de km/Tren-año	32.800,91
N1.c	> 0,5 y ≤ 1 millones de km/Tren-año	65.601,81
N2.a	> 1 y ≤ 2,5 millones de km/Tren-año	115.028,32
N2.b	> 2,5 y ≤ 5 millones de km/Tren-año	164.004,55
N2.c	> 5 y ≤ 10 millones de km/Tren-año	360.810,01
N3.a	> 10 y ≤ 15 millones de km/Tren-año	754.420,93
N3.b	> 15 millones de Tren- km / año	1.541.642,76

(*) Los niveles de tráfico de los Habilitados, se asociarán a los volúmenes de tráfico previstos en esta tabla.

⊙ Canon por Reserva de Capacidad (Modalidad B)

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

Las cuantías del Canon se establecen en función de los kilómetros-tren reservados, tomando en cuenta el tipo de línea, el tipo de servicio a prestar, el tipo de tren y el periodo del día al que afecte la reserva (valle, normal o punta).

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

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

Canon por Reserva de Capacidad (Modalidad B)

Periodo Horario	Tipo Línea	Tipo de Servicio			
		V1	V2	M	P
€/Tren-km reservado					
Punta	A1	3,7300	2,2800	0,3300	0,9300
	A2	3,6300	2,1800	0,3300	0,8400
	(*) B1	3,0700	0,5600	0,3300	0,0600
	C1	-	0,4000	0,3300	-
Normal	A1	2,3900	1,1400	0,0500	0,9300
	A2	2,2800	1,0900	0,0500	0,8400
	(*) B1	0,4000	0,4000	0,0500	0,0600
	C1	-	0,4000	0,0500	-
Valle	A1	0,8400	0,7600	0,0500	0,9300
	A2	0,7600	0,7100	0,0500	0,8400
	(*) B1	-	0,2000	0,0500	0,0600
	C1	-	0,2000	0,0500	-

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

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

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

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

⊙ Canon por Circulación (Modalidad C)

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

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

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

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

Canon por Circulación (Modalidad C)				
Tipo Línea	Tipo de Servicio			
	V1	V2	M	P
	€/ Tren-km circulado			
A1	2,1800	0,8400	0,0600	-
A2	2,0800	0,7600	0,0600	-
B1	0,6600	0,1200	0,0600	-
C1	-	0,1200	0,0600	-

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

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 y V2 definidos en el apartado 6.2.6, Tabla 2, de las "Tablas de Referencia". La cuantía del Canon por tráfico será la que resulte de multiplicar las cantidades unitarias que se indican a continuación, por cada 100 plazas -kilómetro ofertadas o fracción.

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

Servicios tipo V1:

Canon por Tráfico (Modalidad D)			
Tipo Línea	Periodo Horario		
	Punta	Normal	Valle
	€/ 100 plazas-km		
A1	1,5700	1,0700	0,9100
A2	1,4400	0,9600	0,7800
B1	-	-	-
C1	-	-	-

Servicios tipo V2:**Canon por Tráfico (Modalidad D)**

Tipo Línea	Periodo Horario		
	Punta	Normal	Valle
	€/ 100 plazas-km		
A1	0,7800	0,5400	0,4600
A2	0,7200	0,4800	0,3900
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, gestionada por **Adif**, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

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

© Canon por Utilización de Estaciones (Modalidad A)

Esta modalidad se aplica a los viajeros que utilicen el servicio de transporte ferroviario, en función de la distancia recorrida y de la categoría de estación en la que se inicie o finalice el viaje.

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

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

Canon por Utilización de Estaciones (Modalidad A)

Categoría*	Duración del Recorrido / Trayecto			
	A	B	C	D
	€/ Viajero			
1	0,9775	0,5290	0,2300	0,0800
2	0,6085	0,3795	0,1725	0,0600
3	0,0460	0,0460	0,0460	0,0200

* 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	2,1800	3,2700	4,3600
2	1,0900	1,6500	2,1800
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 por Paso por Cambiadores de Ancho (Modalidad C)

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

Canon por Paso por Cambiadores de Ancho (Modalidad C)	
Valor unitario por tren	109,33 €

© 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	Tipo de Servicio / Tren	Estacionamiento			
		a	b	c	d
€/ Tren					
A	V1-V2	15,7900	2,0800	3,0700	39,3600
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.

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

Zona de dominio público	0,6600 €/ m ² - mes
-------------------------	--------------------------------

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



6.2.3. Modificación de las Tasas Ferroviarias y Cánones

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

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

Se ha procedido a actualizar la Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros, de conformidad con lo estipulado en el Art. 73.1 de la Ley 17/2012, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, (BOE del 28 de diciembre de 2012), que establece un incremento del 1% para dichas actualizaciones a partir del 1 de enero de 2013 y los Cánones Ferroviarios de acuerdo con la Orden FOM/2336/2012 de 31 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM 898/2005, de 8 de abril.

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 EE.FF y se ingresarán en el patrimonio de **Adif** (Art. 67 LSF).

En cuanto a los Cánones Ferroviarios, las modalidades descritas podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta, en los términos previstos en la Orden FOM 898/2005, de 8 de abril, que aprueba los modelos de liquidación y regula los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles. El ingreso de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias debe ser efectuado por la EE.FF o Candidatos Habilitados, una vez hayan recibido la notificación de pago correspondiente, en los términos, plazos y demás condiciones indicadas en la 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.

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 EE.FF 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/2336/2012, de 31 de octubre, que modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios.

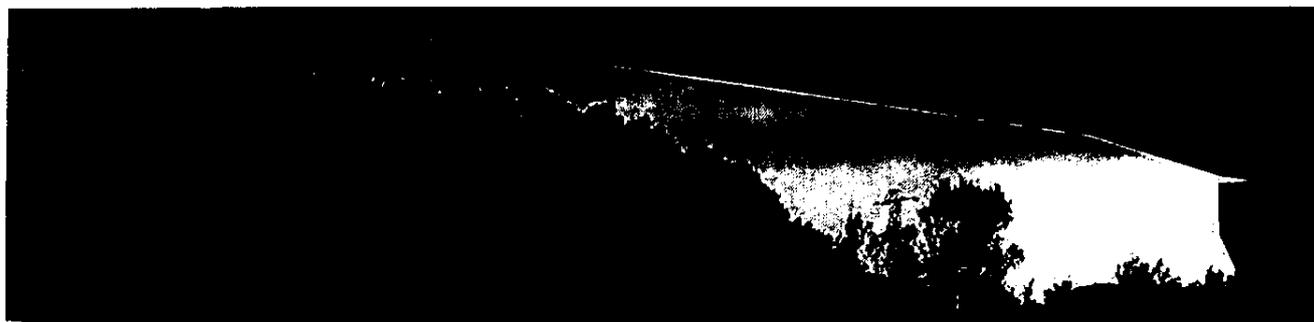


Tabla 1 Clasificación Nominativa de las Líneas Ferroviarias

Tipo	Líneas
A	A.1 Madrid - Barcelona - Girona - Figueres Vilafant - límite con el tramo internacional (ancho UIC) Córdoba - Málaga (ancho UIC) Madrid - Valladolid (ancho UIC) Madrid - Albacete - Alicante (ancho UIC) Madrid - Valencia (ancho UIC) Ourense-Santiago de Compostela (ancho ibérico)
	A.2 Madrid - Sevilla (ancho UIC)
B	B.1 Tramo La Sagra - Toledo (ancho UIC)
C	C.1 Resto de líneas

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.

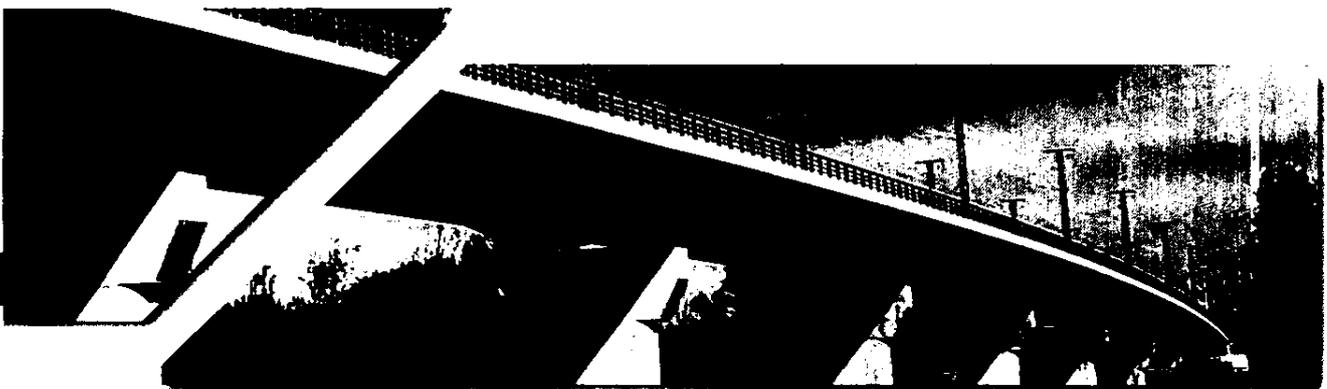


Tabla 3

Periodos Horarios

Período	Tramo Horario	
	Inicio	Fin
Valle	0:00	5:59
Punta	6:00	9:29
Normal	9:30	17:59
Punta	18:00	20:29
Normal	20:30	23:59

El periodo punta no se aplica a sábados, domingos, ni a los doce días festivos de carácter nacional o autonómico. Los tramos horarios de dicho período en estos días se consideran período normal.

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

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

Asimismo, en los servicios de mercancías, en líneas del tipo B y C, sólo será de aplicación el 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.

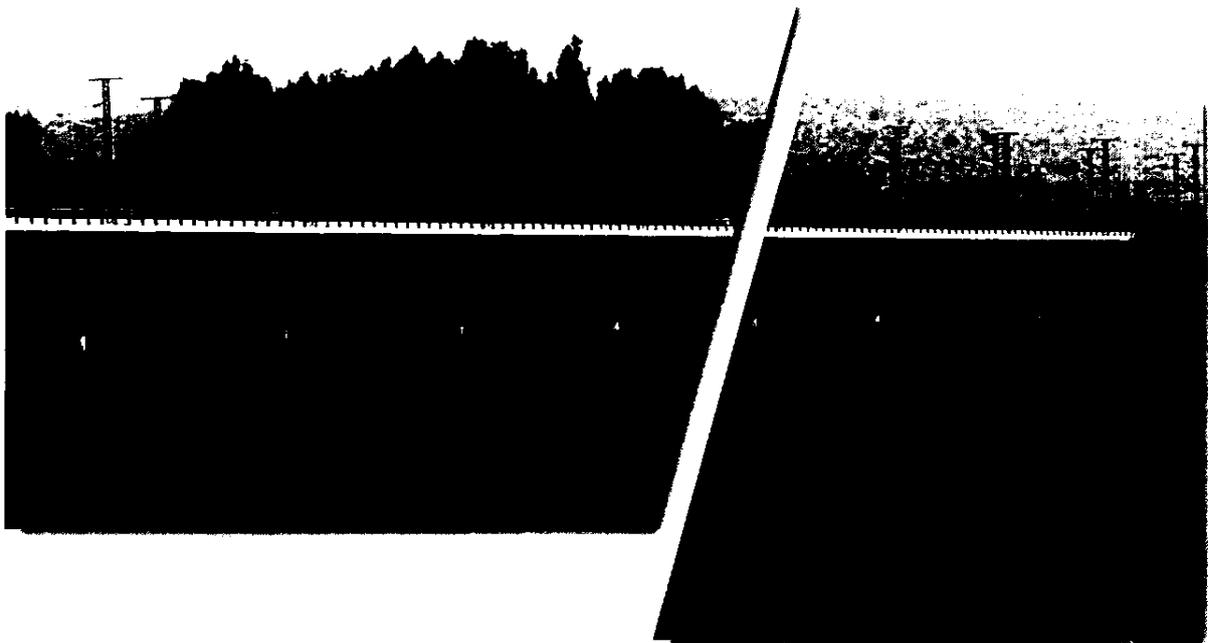


Tabla 4 Clasificación Nominativa de Estaciones (En vigor desde 01/02/2013, actualizado a 18/06/2013)

Categoría 1

Alacant - Terminal	Madrid - Puerta de Atocha	Valencia Joaquín Sorolla
Barcelona - Sants	Málaga - María Zambrano	Valladolid - Campo Grande
Camp de Tarragona	Pamplona	Zaragoza - Delicias
Córdoba - Central	Sevilla - Santa Justa	
Madrid - Chamartín	Valencia Estación del Nord	

Categoría 2

A Coruña	Granada	Requena - Utiel
Albacete Los Llanos	Granollers - Centre	Reus
Alcázar de San Juan	Guadalajara	Ronda
Algeciras	Guadalajara - Yebes	S. Fernando Bahía Sur
Almería	Huelva - Término	Salamanca
Altafulla - Tamarit	Huesca	Salou
Ametlla de Mar	Irún	San Bernardo
Ampolla Perello Deltebre	Jaén	San Sebastián / Donostia
Antequera - Santa Ana	Jerez de la Frontera	Sant Celoni
Ávila	L'Aldea - Amposta - Tortosa	Sant Vicenç de Calders
Badajoz	Lebrija	Santander
Barcelona - Estació de França	León	Santiago de Compostela
Barcelona - Passeig de Gràcia	L'Hospitalet de L'Infant	Segovia
Bericaló - Peñíscola	Linares - Baeza	Segovia - Guiomar
Bilbao - Abando Indalecio Prieto	Llança	Sils
Burgos - Rosa de Lima	Lleida - Pirineus	Soria
Cáceres	Logroño	Tarragona
Cádiz	Lugo	Teruel
Calatayud	Madrid - Atocha Cercanías	Toledo
Caldes de Malavella	Marchena	Torredembarra
Cambrils	Medina del Campo	Tortosa
Cartagena	Mérida	Tudela de Navarra
Castelló de la Plana	Miranda de Ebro	Universidad Rabanales
Ciudad Real	Murcia del Carmen	Vigo Guixar
Cuenca	Ourense	Vilagarcía de Arousa
Cuenca Fernando Zóbel	Oviedo	Vila-Seca
Dos Hermanas	Palencia	Vilanova i la Geltru
El Clot - Arago	Plasencia - Ciudad	Villena
Elda Petrer	Pontevedra	Villena A.V.
Figueres	Port - Aventura	Vinaròs
Figueres - Vilafant	Portbou	Vitoria / Gasteiz
Flaçà	Puente Genil - Herrera	Xativa
Gijón Sanz Crespo	Puerto de Santa María	Zamora
Girona	Puertollano	Zaragoza - Goya

Categoría 3 Estaciones No Incluidas En Categoría 1 y 2

Tabla 5 Estaciones con Andenes Reservados para los Servicios de Cercanías y Regionales

Gerencia	Estación
Madrid	Atocha, Chamartín, Fuenlabrada, Móstoles, Aranjuez, Villalba, Alcalá de Henares, El Escorial, Guadalajara, Parla, Tres Cantos, Colmenar, Ávila, Segovia, Valladolid, Medina, Ciudad Real, Toledo, Badajoz, Puertollano, Soria.
León	Gijón Cercanías, Oviedo, León, A Coruña, Ferrol, Vigo, Ponferrada, Santiago de Compostela.
Sevilla	Cádiz, Sevilla Santa Justa, Córdoba - Central, Málaga, Granada, Almería, Ronda, Jaén, Huelva, Fuengirola, Jerez de la Frontera, Linares, Bobadilla, Utrera.
Valencia	Valencia- Estació del Nord, Teruel, Castelló, Gandia, Tortosa, Xàtiva, Alacant-Terminal, Cuenca, Cartagena, Vinaròs, Murcia del Carmen.
Barcelona	Barcelona Sants, Barcelona Estació de França, L'Hospitalet, Sant Vicenç de Calders, Vilanova i la Geltrú, Sant Andreu Comtal, Portbou, Girona, Figueres, 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.

Tarifas Provisionales 2013 por la Prestación de Servicios

6.3.1. Introducción

Por Resolución de 26 de febrero de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda se publica la aprobación de la propuesta de Tarifas Provisionales por la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2013 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, **Adif**, cuyo periodo de vigencia se extenderá desde la publicación de la citada Resolución hasta el 31 de diciembre de 2013, o hasta la publicación de unas nuevas Tarifas Provisionales (BOE de 15 de marzo de 2013).

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

La prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios estará sujeta al pago de Tarifas, que tendrán el carácter de precios privados. Según el Art. 79 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, el importe de las Tarifas se fijará atendiendo al tipo de actividad, a su interés ferroviario y a su relevancia económica, así como al coste que suponga la prestación de los servicios.

La Ley del Sector Ferroviario ha sido modificada por el artículo 24 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre (Ley Ómnibus), de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, norma esta última por la que se ha transpuesto la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre, relativa a los servicios en el mercado interior.

En concreto, el artículo 24 de la citada Ley 25/2009, de 22 de diciembre, ha dotado de una nueva redacción a los artículos 21, 40, 41, 78 y 79 de la Ley del Sector Ferroviario, y ha añadido a su texto una nueva disposición transitoria séptima y modificado el Anexo de la misma. Estas modificaciones afectan a la regulación de la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares

en el Sector Ferroviario, que liberaliza en gran medida suprimiendo trámites y reduciendo cargas administrativas.

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

Estas modificaciones de la Ley del Sector Ferroviario obligaron a adaptar las disposiciones reglamentarias afectadas por los cambios producidos en la Ley sectorial ferroviaria antes citada. Dichas disposiciones son el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, que se modifica por el Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero, y el Estatuto de **Adif**, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, que ha sido modificado por Real Decreto 458/2010, de 16 de abril. En ambos casos, las modificaciones afectan a los preceptos referidos a los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

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

El establecimiento y aplicación de las Tarifas se regirá siempre por los principios de objetividad, transparencia, igualdad de acceso y no discriminación a las Empresas Ferroviarias.

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

La política tarifaria tenderá a crear una dinámica que favorezca la contención de los gastos de explotación, adecuando las inversiones a los requerimientos reales de la demanda, evitando sobrecapacidades o problemas de congestión.

Las Tarifas aprobadas por el Ministerio de Fomento por la prestación de servicios adicionales y complementarios tendrán la consideración de Tarifas Máximas de referencia, al objeto de dotar a **Adif** de un mecanismo de flexibilidad para adaptarse a un mercado competitivo, donde las Empresas Ferroviarias pueden elegir el prestador de servicios que les ofrezca unas condiciones más favorables. Asimismo permitirá a **Adif** un mejor aprovechamiento de los recursos técnicos y humanos para la explotación de las instalaciones, en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia; permitiendo descuentos o incentivos sobre las tarifas en instalaciones concretas, para determinados servicios y bajo unas condiciones de aplicación previamente establecidas, buscando la explotación de las instalaciones en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

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

Los criterios que se tendrán en cuenta para la aplicación de descuentos/ incentivos en las tarifas por la prestación de los servicios complementarios se basarán en los siguientes principios:

- ◆ Incremento en la actividad respecto al año anterior de las Empresas Ferroviarias, en instalaciones concretas y para determinados servicios.
- ◆ Uso eficiente de recursos y medios productivos mediante la utilización de terminales de baja actividad o en franjas horarias no saturadas.
- ◆ Implicación de las Empresas Ferroviarias en la implantación por **Adif** de procesos innovadores que permitan ajustar los costes asociados a la prestación de servicios.

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

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

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

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

Adif presta los servicios con arreglo a las condiciones establecidas en las descripciones de los mismos, (ver apartado 5.3.) 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 EE.FF, establece mecanismos para identificar los niveles de calidad de los servicios aportados, y acomete procesos de mejora continua en orden a aumentar la eficiencia de la prestación y los parámetros de calidad correspondientes.

Dicha prestación se realizará en las estaciones e instalaciones logísticas de mercancías que se incluyen en este documento, y asimismo en otras instalaciones de **Adif** que el interesado podrá conocer previa consulta a la Dirección de Servicios Logísticos de **Adif**. La relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que ofertan sus servicios a las EE.FF se recoge en el

apartado 3.7.1 de este documento. 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, será accesible a cualquier usuario de los servicios que lo solicite, tanto en las instalaciones de **Adif**, como por medios telemáticos. La suscripción de un contrato de prestación de servicios, o la formalización de la petición del servicio, presupone la aceptación y conformidad del usuario con las condiciones establecidas, así como con los requisitos de colaboración y facilitación de información que, a tal efecto, le sean requeridos por **Adif**.

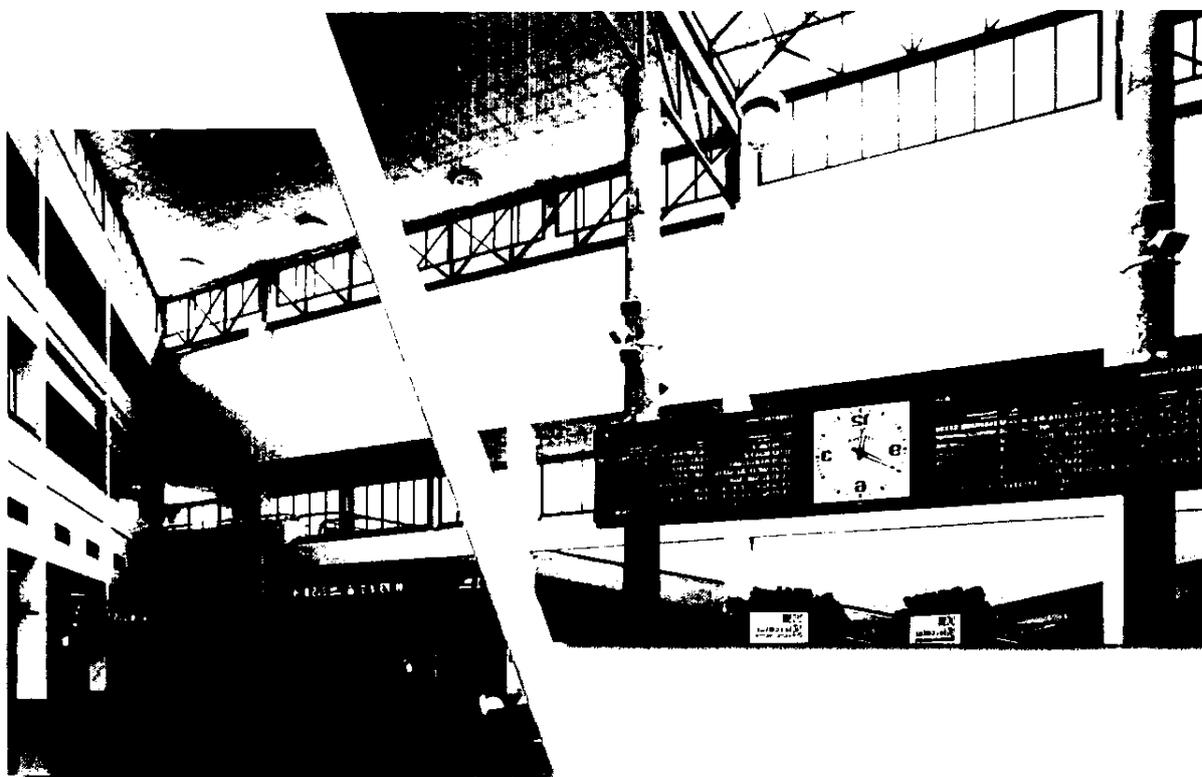
6.3.4. Ámbito de Aplicación

Las Tarifas Provisionales contenidas en el presente documento sólo serán de aplicación para los Servicios Adicionales y Complementarios que se presten en la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por **Adif** y las áreas de las zonas de servicio ferroviario, que sean administrados por **Adif**.

6.3.5. Tablas de Tarifas de Servicios Adicionales y Complementarios 2013

Tarifas – Servicios Adicionales

		UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2013
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 2013
SC-1	OPERACIONES SOBRE EL MATERIAL ASOCIADAS AL ACCESO O EXPEDICIÓN DE TRENES	
	SERVICIO	36,55 €
SC-2 A	OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS	
	Distancia entre 0 - 5 km	SERVICIO 15,20 €
	Entre 5 - 15 km	SERVICIO 42,00 €
	Entre 15 - 30 km	SERVICIO 87,60 €
	Entre 30 - 60 km	SERVICIO 199,00 €
	Más de 60 km (Importe correspondiente a 30 - 60 km más una cantidad fija por km adicional)	SERVICIO 2,25 €/km
SC-2 B	MANIOBRAS DE POSICIONAMIENTO EN INSTALACIONES LOGÍSTICAS DE LAS INSTALACIONES PRINCIPALES	
	Entrega / Recogida Sin Vehículo de Maniobras	MANIOBRA 24,45€
	Entrega / Recogida Con Vehículo de Maniobras	MANIOBRA 120,15€
SC-3 A	OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS	
	Distancia entre 0 - 5 km	SERVICIO 77,20 €
	Entre 5 - 15 km	SERVICIO 186,60 €
	Entre 15 - 30 km	SERVICIO 367,00 €
	Más de 30 km (Importe correspondiente a 15 - 30 km más una cantidad fija por km adicional)	SERVICIO 8,60 €/km
SC-3 B	MANIOBRAS DE ENTREGA Y / O RECOGIDA EN OTRAS INSTALACIONES	
	Entrega /Recogida s/ vehículo Tramo I. (0 - 10 km)	MANIOBRA 40,00 €
	Entrega /Recogida s/ vehículo Tramo II. (+ de 10 km)	MANIOBRA 52,00 €
	Entrega /Recogida c/ vehículo Tramo I. (0 - 10 km)	MANIOBRA 154,60 €
	Entrega /Recogida c/ vehículo Tramo II. (+ de 10 km)	MANIOBRA 252,45 €
SC-4 A	MANIOBRAS EN INSTALACIONES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS	
	Tren maniobrado por instalación (no destino)	92,65 €
SC-4 B	MANIOBRAS DE FORMACIÓN / SELECCIÓN SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS	
	Tren / Composición maniobrado	MANIOBRA 24,30 €
	Suplemento vagón maniobrado	VAGÓN 4,80 €

Tarifas – Servicios Complementarios

	UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2013
SC-5 A	MANIOBRAS EN INSTALACIONES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS	
	Tren maniobrado por instalación (no destino)	289,70 €
SC-5 B	MANIOBRAS DE FORMACIÓN / SELECCIÓN CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS	
	Tren / Composición maniobrado	MANIOBRA 120,00 €
	Suplemento vagón maniobrado	VAGÓN 9,60 €
SC-6	MANIPULACIÓN DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL	
	UTI, entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación	UTI 21,80 €
	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 21,80 €
SC-7	SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN	
	Líneas de Alta Velocidad	SERVICIO Coste Real
	Resto de líneas:	
	Cercanías - unidades eléctricas	Miles de TKB 7,688174 €
	Media distancia - electrotrenes	Miles de TKB 2,366597 €
	Media distancia - unidades eléctricas	Miles de TKB 2,366597 €
	Larga distancia - trenes convencionales	Miles de TKB 3,044493 €
	Larga distancia - tipo Euromed	Miles de TKB 2,928827 €
	Larga distancia - tipo Alaris	Miles de TKB 2,928827 €
	Larga distancia - locomotoras aisladas	Miles de TKB 3,044493 €
	Larga distancia - electrotrenes	Miles de TKB 2,928827 €
	Mercancías - trenes convencionales	Miles de TKB 2,440019 €
	Mercancías - locomotoras aisladas	Miles de TKB 2,440019 €
	Coste de gestión (importe sobre el total de Megavatios hora)	MWh 1,12€/MWh
	Los importes resultantes, tanto de los costes de energía eléctrica como de gestión, se ajustarán al final del ejercicio de acuerdo con los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes.	
SC-8	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	
	Combustible	LITRO Coste Real
	Coste de gestión (importe sobre el total de litros de producto suministrado)	LITRO 0,021 €/litro
	Coste de dispensación	LITRO 0,02 €/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 CONTRATADO	SERVICIO 60,00€/h /agente
	Servicios contratados de apoyo y seguridad	SERVICIO Tipo de transporte CONTRATADO

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

El artículo 79 de la Ley del Sector Ferroviario, establece que:

- ♦ La Tarifas de los Servicios Adicionales serán aprobadas por el Ministerio de Fomento a propuesta de **Adif**, y se incluirán en la Declaración sobre la Red. Dicha propuesta no tendrá carácter vinculante para el Ministerio de Fomento.
- ♦ Las Tarifas de los Servicios Complementarios prestados en la REFIG, gestionada por **Adif** y en las áreas de sus zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif** serán aprobadas, con independencia de quien sea su prestador, por el Ministerio de Fomento a propuesta de **Adif**. Su cuantía deberá figurar en la Declaración sobre la Red.

En ejecución de lo anterior, se han publicado mediante Resolución de 26 de febrero de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda las Tarifas Provisionales por la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2013 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, **Adif**, (BOE de 15 de marzo de 2013), que se incluyen en el presente documento, cuyo período de vigencia se extenderá desde la publicación de la citada Resolución hasta el 31 de diciembre de 2013, o hasta la publicación de unas nuevas Tarifas Provisionales.

No obstante, si durante el periodo de aplicación de estas Tarifas Provisionales, el Ministerio de Fomento aprobara el Marco General Tarifario, de acuerdo con lo recogido en la disposición adicional única del Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, éstas perderán su vigencia, siendo sustituidas por las tarifas definitivas que se aprueben con arreglo al mismo.

6.3.7. Facturación Tarifas por Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios

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

El sujeto obligado al pago de las tarifas será aquella Empresa Ferroviaria que haya solicitado los servicios a **Adif**.

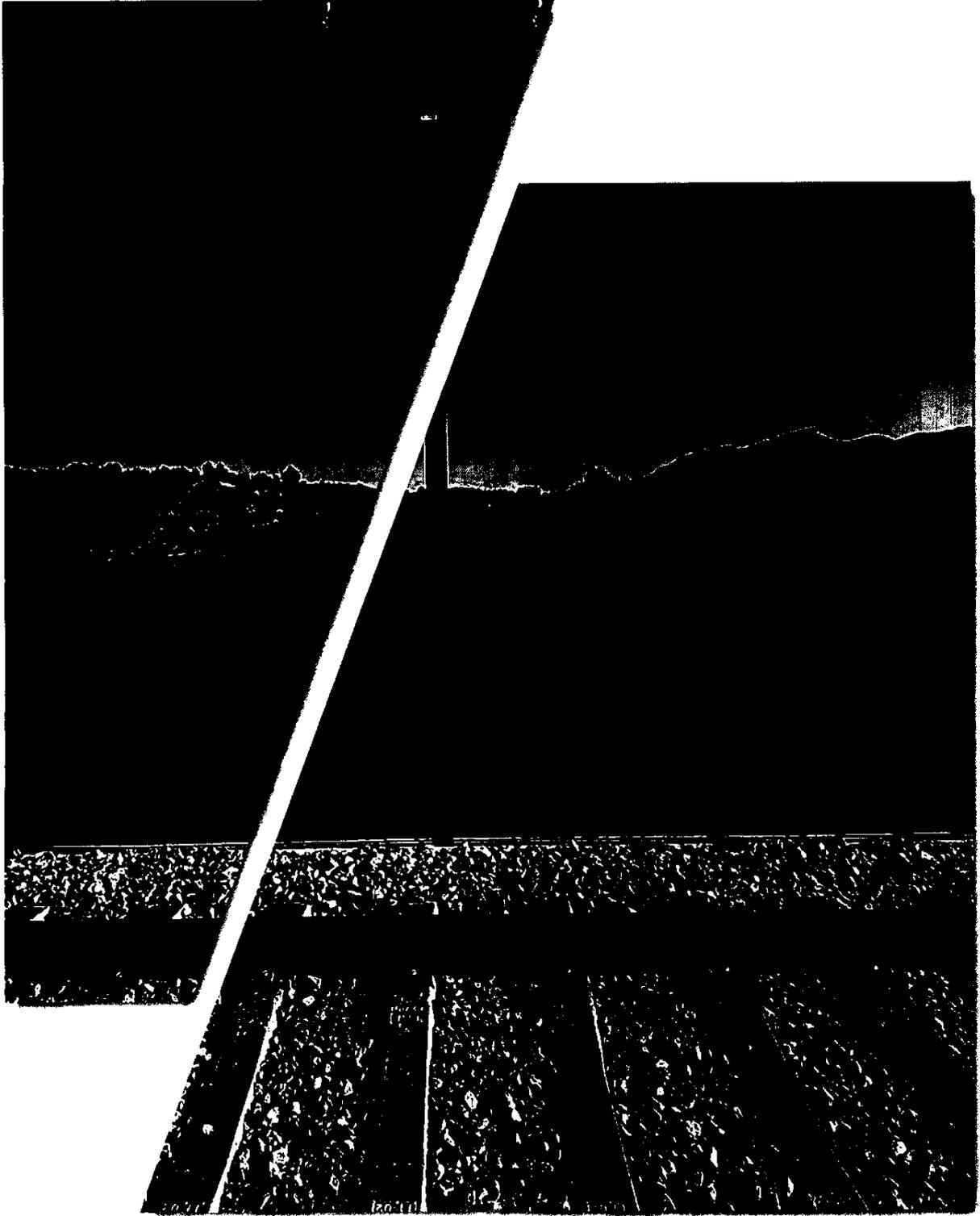
Los certificados acreditativos del impago de las facturas giradas por **Adif**, que deberán ser notificados al obligado al pago, tendrán la consideración de títulos ejecutivos, conforme a lo dispuesto en el Art. 517 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. La acción para exigir el pago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

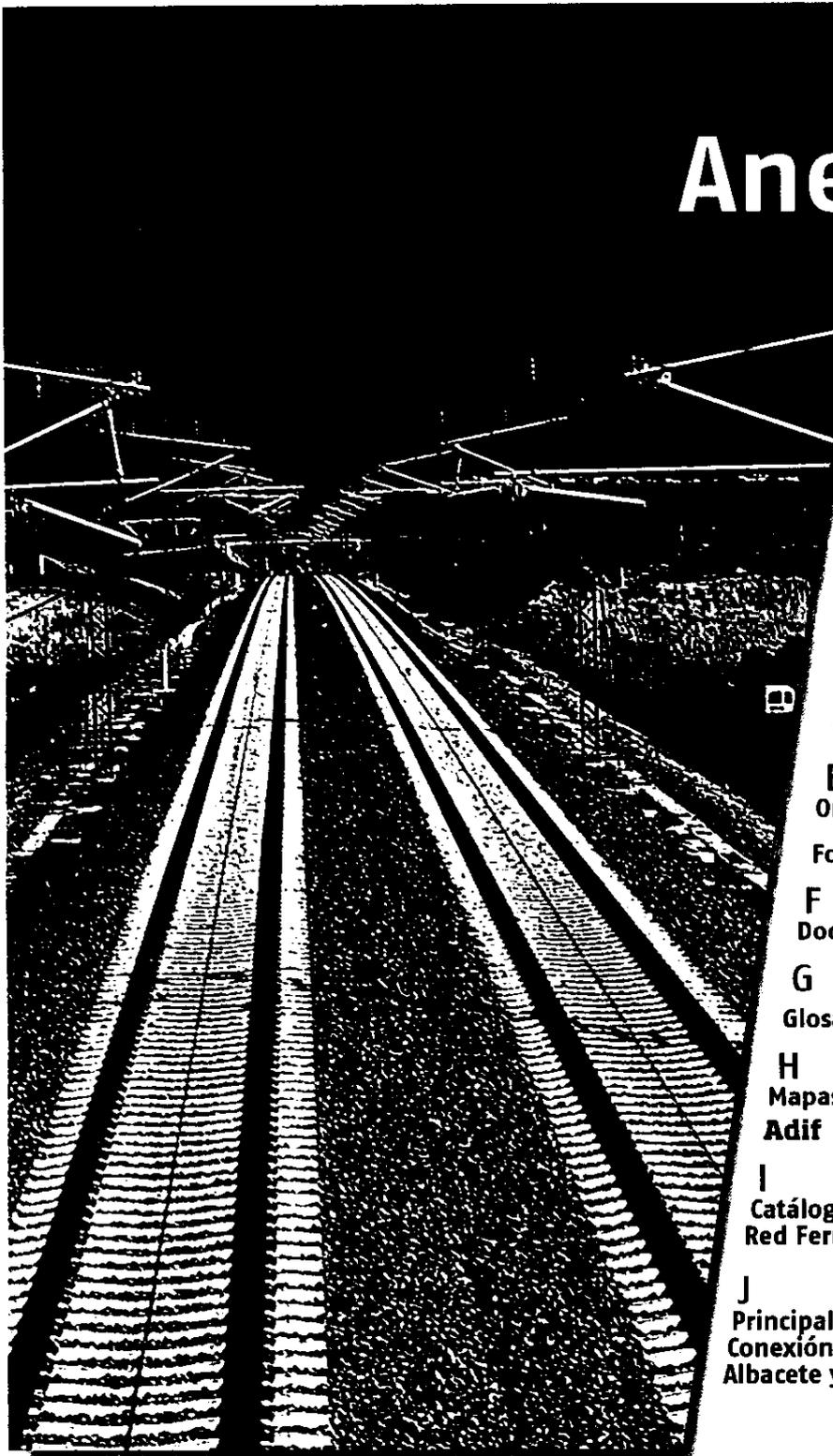
Adif podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las tarifas correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda. Igualmente, **Adif** podrá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

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

En relación a la forma de pago de Tasas y Cánones consultar el apartado 6.2.4.







Anexos

A

Horario de Servicio

B

Catálogo de Surcos

Internacionales

C

Modelos de Solicitud de

Capacidad

D

Servicios Auxiliares

E

Organigrama del Ministerio de

Fomento

F

Documentación de Referencia

G

Glosario: Acrónimos y Definiciones

H

Mapas de la Red Gestionada por

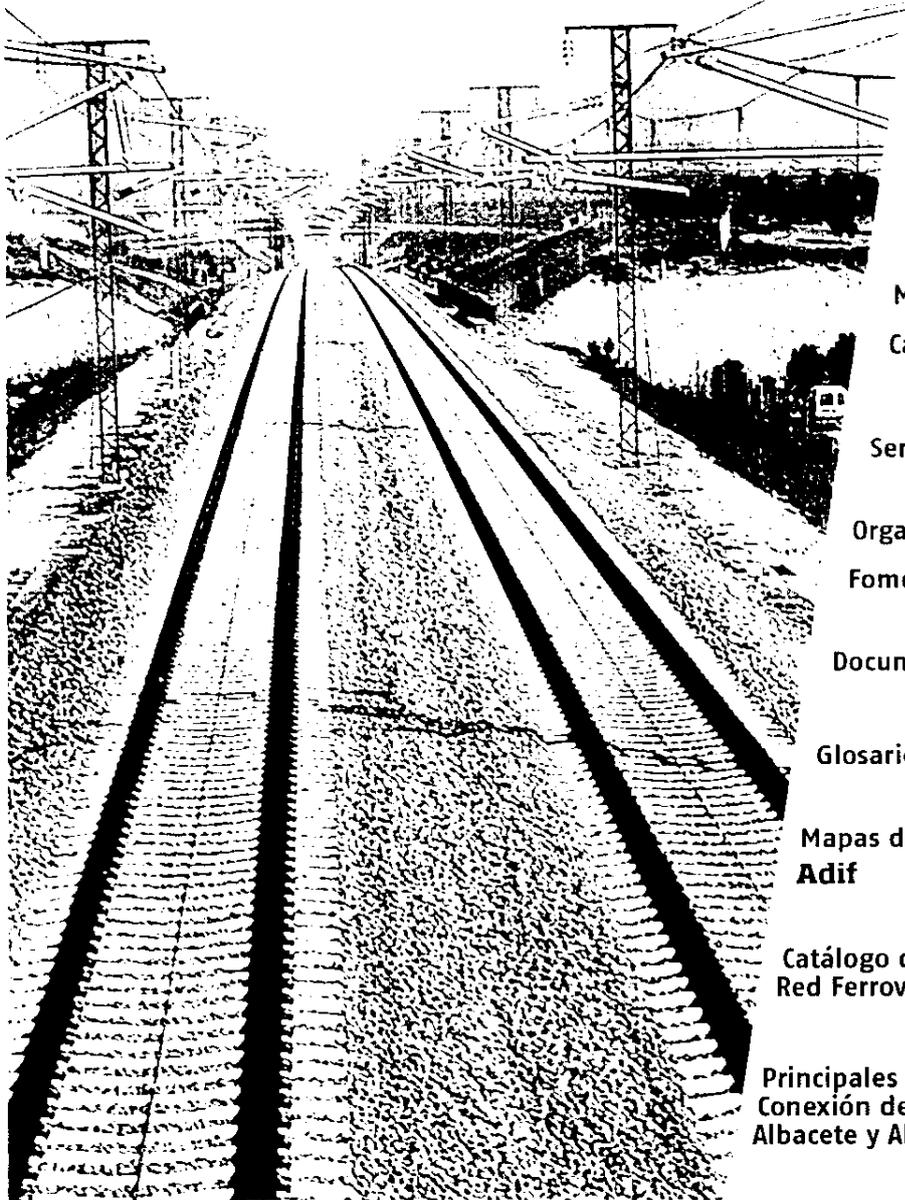
Adif

I

Catálogo de Líneas y Tramos de la
Red Ferroviaria de Interés General

J

Principales Características de la Nueva
Conexión de Alta Velocidad entre
Albacete y Alicante



Horario de Servicio

Catálogo de Surcos
Internacionales

Modelos de Solicitud de
Capacidad

Servicios Auxiliares

Organigrama del Ministerio de
Fomento

Documentación de Referencia

Glosario: Acrónimos y Definiciones

Mapas de la Red Gestionada por
Adif

Catálogo de Líneas y Tramos de la
Red Ferroviaria de Interés General

Principales Características de la Nueva
Conexión de Alta Velocidad entre
Albacete y Alicante

Anexo A Horario de Servicio 2012 / 2013 y 2013 / 2014

Actualizado en www.adif.es

- El domingo 09 de diciembre de 2012 comenzó el Horario de Servicio del año 2013, el cual finaliza el sábado 14 de diciembre de 2013.
- El domingo 15 de diciembre de 2013 comienza un nuevo Horario de Servicio, el cual finalizará el sábado 13 de diciembre de 2014.

El Horario de Servicio marca los plazos efectivos que se deben cumplir durante los procedimientos de Adjudicación de Capacidad conforme la LSF y Orden FOM 897/2005, descritos en el Capítulo 4 de la presente DR.

2013					
Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

2014					
Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Anexo B Catálogos de Surcos Internacionales de Mercancías

Surcos del corredor Almería/Madrid – Barcelona – Portbou / Figueres Vilafant

Nº de Surco	Barcelona - M	Girona - M	Figueres Vilafant	Conexiones	Carga y locomotora tipo
49993	12:15	14:18	15:05	Modane	1300 t 252 en doble
49991	16:10	17:55	18:35	Modane	1300 t 252 en doble
Nº de Surco	Conexiones	Figueres Vilafant	Girona - M	Barcelona - M	Carga y locomotora tipo
49990	Modane	14:45	15:56	17:45	1300 t 252 en doble
49992	Modane	20:05	21:28	23:17	1300 t 252 en doble
Nº de Surco	Barcelona - M	Girona - M	Portbou	Conexiones	Carga y locomotora tipo
49555	08:25	10:31	11:40	Lyon	960 t 253
Nº de Surco	Conexiones	Portbou	Girona - M	Barcelona - M	Carga y locomotora tipo
49580/1	Lyon	14:40	15:48	18:00	1100 t 253
Nº de Surco	Vicálvaro Clasificación	Tarragona	Portbou	Conexiones	Carga y locomotora tipo
49150/1	06:00	17:33	21:22	Forbach	920 t 253
Nº de Surco	Conexiones	Portbou	Tarragona	Vicálvaro Clasificación	Carga y locomotora tipo
49904/5	Forbach	21:30	01:22	10:10	1080 t 253
Nº de Surco	Almería	Valencia	Portbou	Conexiones	Carga y locomotora tipo
49452/3	16:21	05:35	13:29	Forbach	750 t 335+253
Nº de Surco	Conexiones	Portbou	Valencia	Almería	Carga y locomotora tipo
49940/1	Forbach	02:04	10:08	23:10	960 t 253+335

Surcos del corredor Irún - Fuentes de Oñoro / Madrid - Badajoz / Algeciras

Nº de Surco	Miranda de Ebro	Irún	-	Conexiones	Carga y locomotora tipo
43607	07:30	10:17	-	Forbach	1240 t 253
Nº de Surco	Conexiones	Irún	Miranda de Ebro	-	Carga y locomotora tipo
43600	Forbach	15:59	18:55	-	960 t 253
Nº de Surco	Júndiz	Irún	-	Conexiones	Carga y locomotora tipo
43611	06:55	09:31	-	Le Bourget	1240 t 253
Nº de Surco	Conexiones	Irún	Júndiz	-	Carga y locomotora tipo
43606	Lerouville	12:00	14:30	-	960 t 253
Nº de Surco	Valladolid	Miranda de Ebro	Irún	Conexiones	Carga y locomotora tipo
43609	15:20	18:20	21:24	Le Bourget	1240 t 253
Nº de Surco	Conexiones	Irún	Miranda de Ebro	Valladolid	Carga y locomotora tipo
43608	Valenton	01:00	03:55	07:14	960 t 253
Nº de Surco	Bilbao M	Miranda de Ebro	Irún	Conexiones	Carga y locomotora tipo
43604/5	22:33	01:23	04:19	Lerouville	960 t 253
Nº de Surco	Conexiones	Irún	Miranda de Ebro	Bilbao M	Carga y locomotora tipo
43602/3	Le Bourget	17:15	20:03	22:49	960 t 253
Nº de Surco	Vilar Formoso	Miranda de Ebro	Irún	Conexiones	Carga y locomotora tipo
43260/1	22:40	07:40	10:40	Lisboa - Forbach	1200 t 335+253
Nº de Surco	Vilar Formoso	Miranda de Ebro	Irún	Conexiones	Carga y locomotora tipo
43262/3	20:38	05:47	08:35	Oporto - Le Bourget	1200 t 335+253
Nº de Surco	Conexiones	Irún	Miranda de Ebro	Vilar Formoso	Carga y locomotora tipo
43806/7	Forbach - Lisboa	10:45	14:10	00:01	960 t 253+335
Nº de Surco	Conexiones	Irún	Miranda de Ebro	Vilar Formoso	Carga y locomotora tipo
43804/5	Le Bourget - Oporto	18:05	21:24	06:30	960 t 253+335
Nº de Surco	Algeciras	Vicálvaro Clasificación	Irún	Conexiones	Carga y locomotora tipo
49391/0	19:40	11:30	23:49	Valenton	960 t 335+253
Nº de Surco	Conexiones	Irún	Vicálvaro Clasificación	Algeciras	Carga y locomotora tipo
49930/1	Woippy	05:35	17:50	08:41	960 t 335+253
Nº de Surco	Vicálvaro Clasificación	Badajoz	-	Conexiones	Carga y locomotora tipo
49136/7	00:30	11:45	-	Entroncamento - Sines	960 t 335
Nº de Surco	Conexiones	Badajoz	Vicálvaro Clasificación	-	Carga y locomotora tipo
49035/4	Sines - Entroncamento	18:30	06:42	-	960 t 335

Anexo C Modelos de Solicitud de Capacidad

Modelo de Solicitud de Capacidad Nacional

Se encuentra disponible en www.adif.es



Candidato o Representante:	Fecha de Petición:
Domicilio (a efectos de notificaciones):	Fecha de Aceptación:
Registro Especial Ferroviario:	Nº 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	Numero
-------	------	------	------------	--------

Observaciones:

PARADAS

Estación	Minutos	Tipo	Descripción
----------	---------	------	-------------

Observaciones:

Modelo de Solicitud de Capacidad Internacional

Se encuentra disponible en <http://www.rne.eu>

Anexo D Servicios Auxiliares

1. Definición

Son Servicios Auxiliares los que las E.E.F.F. 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, gestionada por **Adif** y las áreas de sus zonas de servicio administradas por Adif se efectuará en régimen de Derecho privado, sin que sea precisa autorización previa alguna de la administración ferroviaria y sin que sea obligatoria dicha prestación.

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

2. Condiciones de la Prestación de los Servicios

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

La relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que ofertan sus servicios a las Empresas Ferroviarias se recogerá en la Declaración sobre la Red en su Capítulo 3.

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

3. Oferta de Servicios

La oferta de Servicios Auxiliares se encuentra recogida en un Catálogo de Servicios publicado en la página web de **Adif**, www.adif.es. La oferta de servicios contemplada en el Catálogo es meramente enunciativa y no limitativa por lo que las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos podrán solicitar de **Adif** el estudio y valoración económica de las necesidades que pudieran tener y que no estuvieran expresamente contempladas en dicho documento.

De acuerdo con lo expresado en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y su normativa de desarrollo, **Adif** podrá prestar los Servicios Auxiliares que se citan a continuación:

SERVICIOS AUXILIARES

Facturación comercial

Pesaje de vagones

Suministro de arena

Transbordo de carga completa en las instalaciones de **Adif**

Almacenaje de unidades de transporte intermodal

Planificación de acarreo e información al Cliente

Apoyo a la admisión/envío de trenes y/o circulaciones en régimen de maniobras a /desde Instalaciones

SERVICIOS AUXILIARES

Modificaciones y / o Adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales

Alquiler de medios

Utilización de zonas de operaciones para carga/descarga

Apertura extraordinaria de Instalaciones Logísticas

Movimiento de material ferroviario con tractor

Alquiler de espacios para el estacionamiento de vehículos de carretera

Servicios de agencia

Utilización de instalaciones logísticas

Manipulación de mercancías

Almacenaje y removido de mercancías

Prestación de servicios a trenes en instalaciones de **Adif**

Prestación de servicios en instalaciones no **Adif**

Limpieza de locomotoras

Apertura y cierre de compuertas de vagones/UTI's

Precintaje de contenedores

Servicio de logística de almacenaje de mercancías

Movimiento de UTI's

Depot de UTI's vacías

Gestión aduanera

Estos Servicios Auxiliares que se citan a título enunciativo y no limitativo, se prestarán mediante solicitud expresa, sin que **Adif** esté obligado a prestarlos.

Podrán ser objeto de este tipo de Servicios Auxiliares, otras prestaciones que, sin estar expresamente relacionadas, pudieran convenirse entre las partes.

4. Fijación de los Precios

La prestación de los Servicios Auxiliares por parte de **Adif**, estará sujeta a precios específicos a convenir en cada caso por esta entidad y las empresas solicitantes de dichos servicios.



5. Descripción de los Servicios Auxiliares

SX-1	FACTURACIÓN COMERCIAL
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en cumplimentar: <ul style="list-style-type: none"> • La documentación necesaria para la facturación comercial de vagones y UTI's (Carta de Porte). • La documentación necesaria para la facturación de los servicios de almacenaje, movimientos de grúa y acarreos ligados a la Carta de Porte. • Cumplimentación de la documentación comercial necesaria para la facturación.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> • 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. <ul style="list-style-type: none"> • Se considerará remesa de vagones al pesaje de varios vagones, que formando una composición realizan una única maniobra de posicionamiento. • Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera. • Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	

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. <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.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	

SX-4	TRANSBORDO DE CARGA COMPLETA EN LAS INSTALACIONES DE Adif
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en realizar el transbordo de la mercancía de un vagón a otro en las instalaciones de Adif .
OPERACIONES ASOCIADAS	Las operaciones inherentes a la manipulación de carga completa para su transbordo.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	En función del tipo de mercancía. (Bobinas, Chatarra, Tubos, Perfiles, Vidrios, Azulejos, Cereales, Maderas, Maquinaria, resto).
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se recojan en el contrato que se suscriba entre las partes.

SX-5

ALMACENAJE DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL

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

SX-6

PLANIFICACIÓN DE ACARREOS E INFORMACIÓN AL CLIENTE

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la planificación diaria de las operaciones de 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	<ul style="list-style-type: none"> • Por acarrero. • Otras que puedan establecerse en el contrato.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-7

APOYO A LA ADMISIÓN, ENVÍO DE TRENES Y/O CIRCULACIONES EN RÉGIMEN DE MANIOBRAS A/DESDE INSTALACIONES

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas a la entrada o salida de trenes y/o circulaciones en régimen de maniobras a/o desde Instalaciones de Adif distintas de las incluidas en el Capítulo 3 (apartado 3.7.1.) de la Declaración sobre la Red.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> • Retirada de las señales de cola de la locomotora y colocación de las mismas en la cola de la circulación y viceversa. • Enganche / desenganche de la locomotora a los vagones. • Realización de las actividades correspondientes al personal de maniobras en la realización de las pruebas de frenado establecidas en el Reglamento General de Circulación. • Elaboración de la documentación de circulación, cuando proceda (Hoja de material o 1007, Boletín de circulación y frenado y Boletín de órdenes e informaciones temporales de circulación). • Realizar la actualización informática del tren. • Otras tareas y operaciones, no expresadas en los párrafos anteriores y que estén intrínsecamente unidas a la entrada y/o salida de composiciones, y/o desde la Instalación, que corresponda su realización a Adif y que quedarían recogidas en el contrato que a tal fin se establezca.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por servicio prestado.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Las que se reflejen en el contrato que se suscriba. • No será de aplicación a las EE.FF que se adhieran a la modalidad B.

SX-8

MODIFICACIONES Y/O ADAPTACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA TRANSPORTES EXCEPCIONALES

DESCRIPCIÓN	Realización por parte de Adif de cualesquiera modificaciones y/o adaptaciones que requiera la infraestructura ferroviaria para permitir el acceso a la misma, o circulación por ella de Convoyes Especiales.
OPERACIONES ASOCIADAS	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.

SX-101

ALQUILER DE MEDIOS

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en proporcionar en régimen de alquiler los diferentes medios auxiliares disponibles en las instalaciones logísticas.
OPERACIONES ASOCIADAS	No conlleva ninguna operación asociada.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Precio por periodo de tiempo, acordado en el contrato. <ul style="list-style-type: none"> • El alquiler del medio se realizará bajo un módulo mínimo de 8 h., con la posibilidad de incrementarlo en módulos de 4 h. • La entrega y recogida del medio se realizará en la misma instalación, siendo por cuenta del arrendatario cualquier gasto que se genere. No obstante, en determinadas circunstancias, podrá negociarse la entrega/recogida en puntos distintos.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Existe la posibilidad de establecer un contrato a largo plazo, definiendo un número determinado de alquileres/año para un mismo medio, dejando abierto los días/instalaciones de utilización, así como puntos de entrega o recogida. • Existe la posibilidad de alquilar el medio por periodos superiores a tres días e inferiores a siete, bajo condiciones previas pactadas. • Otras que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-102

UTILIZACIÓN DE ZONAS DE OPERACIONES PARA CARGA / DESCARGA

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en el uso por franjas horarias de las zonas de operaciones destinadas a la carga/descarga de mercancías, para que los Clientes puedan realizar servicios para sí mismos o para terceros, ligados a dicha zona.
OPERACIONES ASOCIADAS	No conlleva ninguna operación asociada.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Por disponibilidad de instalación. • Por uso efectivo de instalación. • Otras que pueden establecerse en el contrato.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Este servicio solo recoge el uso de las zonas de operaciones para carga/descarga dentro de la franja horaria asignada. • La limpieza del vial correrá siempre a cargo de la Empresa Ferroviaria. • Los consumos y suministros que se puedan producir por el uso de la instalación, será por cuenta y cargo de la Empresa Ferroviaria (vigilancia, electricidad, agua, etc.). • Otras que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-103**APERTURA EXTRAORDINARIA DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS**

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en atender solicitudes de servicios fuera de los horarios programados en una Instalación Logística.
OPERACIONES ASOCIADAS	Las que se deriven del servicio demandado, y que se describan en la solicitud / contrato que a tal fin se establezca.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Importe fijo por apertura, en base a los recursos necesarios para atender el servicio.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • La Apertura Extraordinaria tendrá su consideración por la jornada completa de 8h., o una prolongación de jornada de 2h. • Los servicios tarifarios que se generen durante la apertura, serán registrados y facturados de la forma habitual. • 103-00 Tendrá esta consideración cuando se demanden servicios cuya apertura no exija la utilización de vehículo de maniobras, ni de grúas de manipulación de UTI's. • 103-01 Tendrán esta consideración cuando los servicios demandados impliquen la utilización de vehículo de maniobras gestionado por Adif. • 103-02 Tendrán esta consideración cuando los servicios demandados impliquen la utilización de grúas de manipulación de UTI's. • 103-03 Tendrán esta consideración cuando los servicios demandados impliquen la utilización de vehículo de maniobras gestionado por Adif y grúas de manipulación de UTI's. • 103-05 Cuando la demanda sea para la apertura de una instalación más allá de una petición Puntual/Exprés, éste será el modelo a aplicar, donde se recogerán las especificaciones de calidad y los compromisos económicos. • Otras que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-104**MOVIMIENTO DE MATERIAL FERROVIARIO CON TRACTOR**

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la realización de las operaciones no asociadas a tren, para desplazar material, ya sea vagón/locomotora dentro de una instalación /apartadero/ puerto/ instalación particular u otros con vehículo de maniobras y a solicitud expresa del cliente, así como aquellos desplazamientos fuera de la instalación que requieran doble tracción.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con garantías suficientes de seguridad para posicionar y/o retirar el material ferroviario. • Conducir el vehículo de maniobras de Adif. • Informar al maquinista de los movimientos a realizar. • Enganchar, desenganchar y acoplar los vehículos ferroviarios. • Asegurar la inmovilidad del material. • Colocar/retirar los calces.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Hora de maniobra completa.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Este servicio solo se prestará dentro del horario establecido para el vehículo de maniobras, y en aquellas instalaciones y su ámbito de actuación que dispongan de este servicio. • La utilización de DOBLE TRACCIÓN en los desplazamientos y posicionamientos del material, quedará regulada dentro de este servicio. • No se computará servicio complementario de maniobras alguno, dado que no está ligado a ningún tren. • Otras que se reflejen en el contrato que se suscriba. • Para contratos de larga duración en instalaciones NO gestionadas por Adif, los servicios demandados se harán bajo el SX-111.

SX-105 ALQUILER DE ESPACIOS PARA EL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE CARRETERA

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la utilización de espacios dedicados al estacionamiento de vehículos.
OPERACIONES ASOCIADAS	Este servicio solo incluye el espacio necesario para el estacionamiento de los vehículos, así como los viales de acceso, no llevando asociado la realización de otros servicios, ni la guarda y custodia de los mismos.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Por vehículo/mes. • Por m² /mes
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • No se admiten mercancías peligrosas. • Otras que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-106 SERVICIOS DE AGENCIA

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la realización de trabajos administrativos para el establecimiento de documentos, informes y/o gestiones ligadas a la prestación de servicios logísticos.
OPERACIONES ASOCIADAS	Se describirán en el contrato que se establecerá a tal fin.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Importe fijo mensual + variable a partir de una determinada carga de trabajo.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-107 UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la utilización de las instalaciones logísticas; considerando, en aquellos casos que así se contrate, los suministros de consumo y, otros servicios prestados (vigilancia, limpieza, etc.).
OPERACIONES ASOCIADAS	Este servicio incluye el alquiler de las instalaciones y, suministros / servicios cuando así se requieran.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Por m² /mes para utilización. • Importe mensual fijo por servicio contratado y/o suministro. • Por consumo.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-108 MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en los trabajos de manipulación de las mercancías paletizadas y sin paletizar, pasillos y demás servicios relacionados con las mercancías del contenedor/vagón.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> • Apertura del equipo de transporte (contenedor/vagón) • Manipulación con medios mecánicos para la descarga de la mercancía. • Colocación sobre muelle / suelo de los palets para observación y carga posterior. • Vigilancia y control del proceso.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por hora.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-109**ALMACENAJE Y REMOVIDO DE MERCANCÍAS**

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en el removido de la mercancía, y su posterior almacenaje.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> • Manipulación con medios mecánicos para la descarga de la mercancía. • Traslado y agrupación de mercancía en zona de almacén cubierto. • Vigilancia y control de salida del almacén.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Por hora • Por m³ / día
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-110**PRESTACIÓN DE SERVICIOS A TRENES EN INSTALACIONES DE ADIF**

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la prestación de personal y/o medios para realizar operaciones sobre el material, no contemplados específicamente como servicios complementarios o auxiliares, en instalaciones de Adif .
OPERACIONES ASOCIADAS	Se describirán en el contrato que se establecerá a tal fin. <ul style="list-style-type: none"> • Por hora. • Por módulo, que se describirá en el contrato que se establecerá a tal fin.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	En todo caso, para los que impliquen prestación de personal se tendrá en cuenta los precios de referencia de los módulos de jornada del SX-101, (por módulo mínimo de 8 horas, con la posibilidad de incrementarlo en módulos de 4 horas).
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-111**PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES NO ADIF**

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la prestación de servicios en instalaciones que no pertenezcan a Adif .
OPERACIONES ASOCIADAS	Se describirán en el contrato que se establecerá a tal fin.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por servicio contratado.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-112**LIMPIEZA DE LOCOMOTORAS**

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la limpieza (interior/exterior) de locomotoras en base a las consistencias que sean acordadas.
OPERACIONES ASOCIADAS	Se describirán en el contrato que se establecerá a tal fin.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Fijo más variable en función de las operaciones.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-113**APERTURA Y CIERRE DE COMPUERTAS DE VAGONES / UTIS**

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la actuación puntual de personal de Adif , para la apertura y/o cierre de compuertas de los vagones / UTIs.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> • Apertura / cierre del vagón / UTI. • Manipulación con medios mecánicos si fuera preciso de los elementos de cierre. • Vigilancia y control del proceso.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por vagón / UTI.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-114**PRECINTAJE DE CONTENEDORES**

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la colocación de precintos en los elementos de cierre del contenedor.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> Control de las unidades colocadas y número de serie utilizado, informando al Cliente. Colocación con herramientas adecuadas sobre los elementos de cierre.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por operación de colocación de precinto.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-115**SERVICIO DE LOGÍSTICA DE ALMACENAJE DE MERCANCÍAS**

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en el almacenaje físico de mercancías en naves adecuadas para que permitan el control logístico de su almacenamiento.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> Control del proceso logístico (entrada / salida / existencias). Disposición de medios para facilitar la entrada / salida de almacén. Guarda y custodia de mercancías depositadas.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por servicio, que se describirá en el contrato que se establecerá a tal fin.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-116**MOVIMIENTO DE UTI's**

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en el movimiento físico de las UTI's a solicitud del cliente, para su posicionamiento o traslado, cuando ya no se encuentra dentro del modo de transporte ferroviario, y siempre fuera del ámbito de aplicación del Servicio Complementario SC-6.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> Movimiento físico de la UTI desde una posición a otra indicada. (pila/suelo, camión/camión, camión/pila, pila/camión). Cambio de asignación de transportista ferroviario (EF).
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por UTI movida.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-117**DEPOT DE UTI's VACÍAS**

DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en disponer de un espacio gestionado por Adif que sirva de plataforma de distribución y almacenaje para UTI's apilables y vacías.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> Movimientos de UTI's. Información de stock. Guardia y custodia de UTI's.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> Por movimiento de UTI con compromiso mínimo / mes. Importe fijo por módulo de almacenaje.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-118

GESTIÓN ADUANERA

DESCRIPCIÓN	<p>Este servicio consiste en la realización de las operaciones asociadas que se demanden en base a las UTI's ligadas al paso de aduana.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administrativas: Recogida de documentación, registro de datos en la Aplicación (S4), avisos de llegada y observaciones, confronta de documentación. • Movimientos de UTI: Movimiento físico de la UTI sujeta al tratamiento aduanero, considerando: Control de entrada/salida, planificación/ejecución, carga/descarga de zona aduanera. Control de seguridad/vigilancia. • Estancia de la UTI en aduana: Reserva de espacio dentro de la zona de aduana, para la realización de trámites aduaneros, considerando: Control de entrada/salida, planificación/ejecución, carga/descarga de zona aduanera. Control de seguridad/vigilancia.
OPERACIONES ASOCIADAS	
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • UTI ligada al tráfico ferroviario, UTI ligada al camión. • Por movimiento de UTI asociado al nivel de inspección rojo y su tratamiento en tren o camión. • En función del tiempo que la UTI permanece en las Instalaciones de Adif.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Este tipo de servicio podrá ser prestado por Adif a todas las empresas que lo demanden. • Es facturado por Adif.



6. Unidades de Cuantificación de los Servicios Auxiliares

La prestación de los Servicios Auxiliares por parte de **Adif**, estará sujeta a precios específicos a convenir en cada caso por esta entidad y las empresas solicitantes de dichos servicios, conforme a las unidades de cuantificación que a continuación se detallan.

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

SERVICIOS AUXILIARES	UNIDAD DE CUANTIFICACIÓN
SX-1 FACTURACIÓN COMERCIAL	
	CARTA DE PORTE
SX-2 PESAJE DE VAGONES	
Vagón Aislado	VAGÓN
Remesa de Vagones	Fijo + variable en función del número de vagones
SX-3 SUMINISTRO DE ARENA	
(*) El importe del consumo de arena se facturará aparte	VEHÍCULO (*)
SX-4 TRANSBORDO DE CARGA COMPLETA EN LAS INSTALACIONES DE ADIF	
Tipo de mercancía	SERVICIO CONTRATADO
SX-5 ALMACENAJE DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL	
Zona de Almacenaje	ZONA/MES
Exceso sobre zona contratada	TEU/DÍA
SX-6 PLANIFICACIÓN DE ACARREOS E INFORMACIÓN AL CLIENTE	
	ACARREO PLANIFICADO
	OTRAS UNIDADES SEGÚN CONTRATO
SX-7 APOYO A LA ADMISIÓN/ENVÍO DE TRENES Y/O CIRCULACIONES EN RÉGIMEN DE MANIOBRAS A/ DESDE INSTALACIONES.	
	SERVICIO PRESTADO
SX-8 MODIFICACIONES Y/O ADAPTACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA TRANSPORTES EXCEPCIONALES	
Modificaciones y/o adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales	ACTUACIÓN REALIZADA
SX-101 ALQUILER DE MEDIOS	
DEPENDIENDO DEL TIPO DE MEDIO	MÓDULO MÍNIMO DE 8 HORAS AMPLIABLE EN
(Grúas, Locotractor, Tractor de Maniobras y Otros)	MÓDULOS DE 4 HORAS
SX-102 UTILIZACIÓN DE ZONAS DE OPERACIONES PARA CARGA / DESCARGA	
	FIJO MENSUAL POR DISPONIBILIDAD POR USO EFECTIVO DE LA INSTALACIÓN
SX-103 APERTURA EXTRAORDINARIA DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS	
EN FUNCIÓN DE LOS RECURSOS REQUERIDOS	JORNADA DE 8 HORAS PROLONGACIONES DE JORNADA DE 2 HORAS

SERVICIOS AUXILIARES	UNIDAD DE CUANTIFICACIÓN
SX-104 MOVIMIENTO DE MATERIAL FERROVIARIO CON TRACTOR	HORA DE MANIOBRA
SX-105 ALQUILER DE ESPACIOS PARA EL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE CARRETERA	
EN FUNCIÓN DEL TIPO DE VEHÍCULO O ESPACIO CONTRATADO	TIPO DE VEHÍCULO/MES ESPACIO CONTRATADO (M ² /MES)
SX-106 SERVICIOS DE AGENCIA	SERVICIO PRESTADO
SX-107 UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS	
POR TIPO DE INSTALACIÓN	ESPACIO CONTRATADO (M ² /MES) IMPORTE FIJO POR SERVICIO / SUMINISTRO CONSUMOS
SX-108 MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	HORAS
SX-109 ALMACENAJE Y REMOVIDO DE MERCANCÍAS	
EN FUNCIÓN DEL VOLUMEN OCUPADO Y TRABAJOS REALIZADOS	HORAS CONTRATADAS VOLUMEN OCUPADO (M ³ /DÍA)
SX-110 PRESTACIÓN DE SERVICIOS A TRENES EN INSTALACIONES DE ADIF	HORAS MODULOS
SX-111 PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES NO ADIF	SERVICIO CONTRATADO
SX-112 LIMPIEZA DE LOCOMOTORAS	SERVICIO PRESTADO
SX-113 APERTURA Y CIERRE DE COMPUERTAS DE VAGONES / UTI's	POR VAGÓN /UTI TIPO DE OPERACIÓN
SX-114 PRECINTAJE DE CONTENEDORES	OPERACIÓN REALIZADA
SX-115 SERVICIO DE LOGÍSTICA DE ALMACENAJE DE MERCANCÍAS	SERVICIO CONTRATADO
SX-116 MOVIMIENTO DE UTI's	
OPERACIONES NO LIGADAS AL TRANSPORTE POR FERROCARRIL	MOVIMIENTO / TIPO
SX-117 DEPOT DE UTI's VACÍAS	SERVICIO CONTRATADO
SX-118 GESTIÓN ADUANERA	SERVICIO PRESTADO

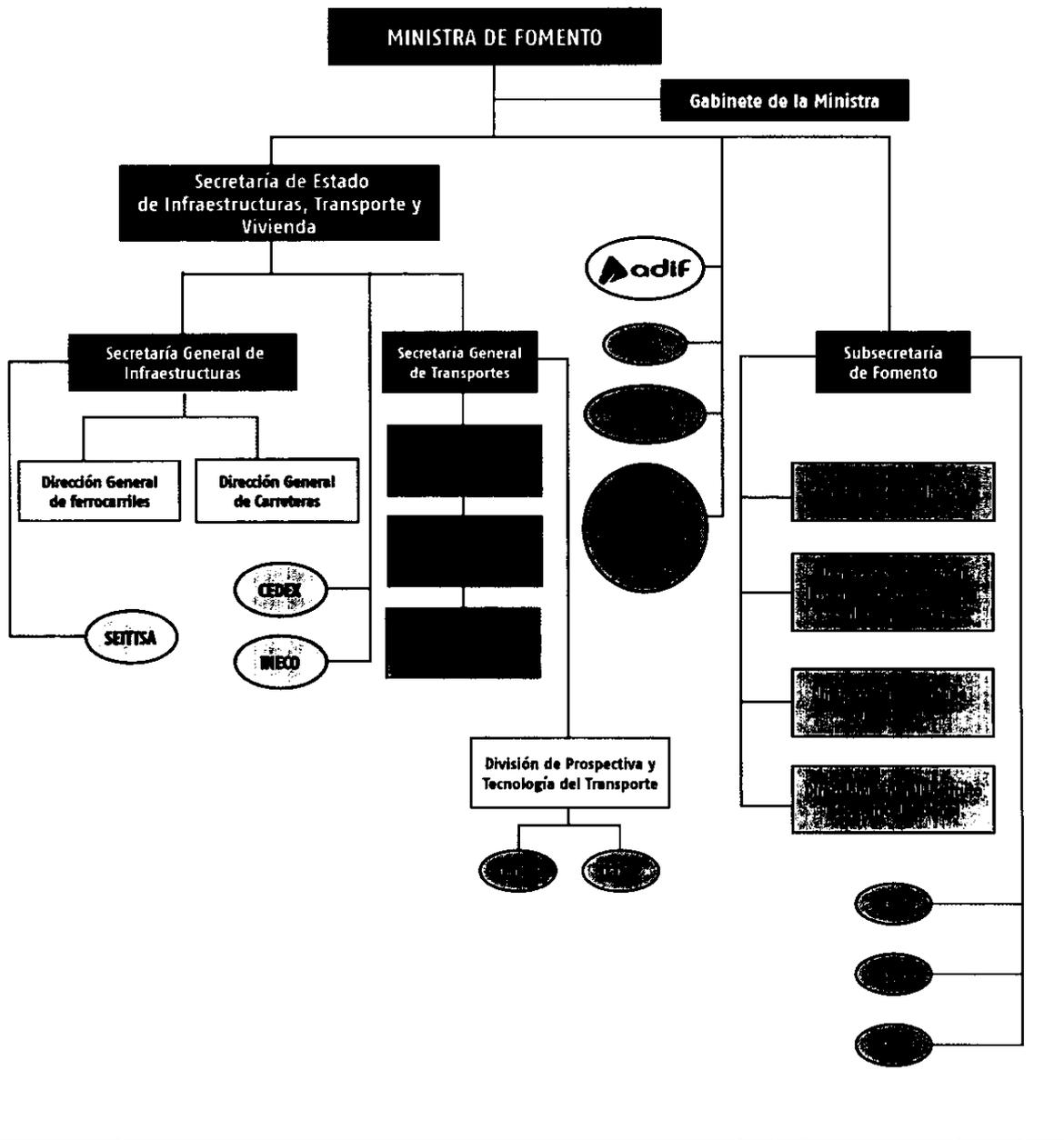
NOTA 1: Todos los Precios referentes a Servicios Auxiliares se aplicarán según Convenio.

NOTA 2: La prestación de Servicios Auxiliares está sujeta a la firma del correspondiente contrato entre las partes.

NOTA 3: Estos Servicios Auxiliares se citan a título enunciativo y no limitativo.

Anexo E Organigrama del Ministerio Fomento

Actualizado en www.fomento.gob.es



Anexo F Documentación de Referencia

Actualizado a 15 de marzo de 2013

Derecho Internacional

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

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

BOE 149, de 23 de junio de 2006.

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

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

Encomendas al Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (publicado en el BOE 20, de 26.08.1986), (RID 2011) Anejo al convenio relativo a los transportes internacionales por Ferrocarril (COTIF), Berna 09/05/1980 (publicado en BOE de 18/01/1986) adoptadas por la Comisión de expertos en el RID en Berna el 20/05/2010.

BOE 162, de 08 de julio de 2011.

Acuerdo Multilateral RID 4/2009 en virtud de la Sección 1.5.1 del reglamento del transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), - publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 59 de 9 de marzo de 2007- relativo a las placas naranja para fijarse al vagón transportista usado para el transporte carretera-ferrocarril (ferroustage), hecho en Madrid a 14 de junio de 2010.

BOE 82, de 6 de abril de 2011.

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

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

Acuerdo Multilateral RID 5/2010, en virtud de la Sección 1.5.1 del Reglamento del Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), relativo al transporte de UN 1057 encendedores y UN 1057 recargas para encendedores. Hecho en Madrid el 14 de noviembre de 2011.

BOE de 4 de junio de 2012

Normativa Europea**Reglamentos**

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

Relativo a un método común de seguridad para la supervisión por parte de las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de certificado de seguridad o autorizaciones de seguridad.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de noviembre de 2012

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

Relativo a un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de noviembre de 2012

Reglamento (UE) N° 665/2012 de la Comisión, de 20 de julio de 2012 que modifica Reglamento (UE) n° 454/2011.

Relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema "aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros" del sistema ferroviario transeuropeo.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 21 de julio de 2012

Reglamento (UE) N° 328/2012 de la Comisión, de 17 de abril de 2012 que modifica Reglamento (CE) n° 62/2006.

Relativo a la especificación técnica de interoperabilidad ETI/TSI, referente a las aplicaciones telemáticas para el subsistema del transporte de mercancías del sistema ferroviario transeuropeo convencional.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 18 de abril de 2012

Reglamento (UE) N° 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011. Modificado por Reglamento (UE) N° 665/2012.

Relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 653/2007.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 11 de mayo de 2011

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

Relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema "aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros" del sistema ferroviario transeuropeo.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 12 de mayo de 2011.

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

Sobre el modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 2 de marzo de 2011.

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

Sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 11 de diciembre de 2010.

Reglamento (UE) N° 1158/2010 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010.

Sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 10 de diciembre de 2010.

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

Sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 276/22, de 20 de octubre de 2010.

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

Sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 13/1, de 19 de enero de 2010.

Normativa Europea**Reglamentos**

Reglamento (CE) 352/2009 de la Comisión, de 24 de abril de 2009.

Relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, letra a), de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 108/4, de 29 de abril de 2009.

Reglamento (CE) 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009.

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

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

Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

Sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

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

Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

Sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo.

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

Reglamento (CE) 653/2007 de la Comisión, de 13 de junio de 2007.

Sobre el uso de un formato europeo común para los certificados de seguridad y los documentos de solicitud, de conformidad con el Art. 10 de la Directiva 2001/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y sobre la validez de los certificados de seguridad expedidos en virtud de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 153, de 14 de junio de 2007.

Reglamento (CE) 332/2007 de la Comisión, de 27 de mayo de 2007.

Relativo a las modalidades técnicas de transmisión de las estadísticas sobre transporte ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, 27 de marzo 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.

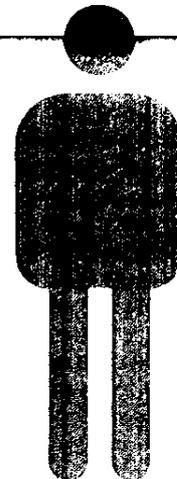
Modificado por Reglamento (CE) 1335/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008.

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

Reglamento (CE) 91/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002.

Relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA COMUNIDAD EUROPEA de 21 de enero de 2003.



Normativa Europea**Directivas**

Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012.
Por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 14 de diciembre de 2012.

Directiva 2012/45/UE de la Comisión, de 03 de diciembre de 2012.
Por la que se adapta, por segunda vez al progreso científico y técnico, los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 04 de diciembre de 2012.

Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008.
Sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 260, de 30 de septiembre de 2008.
Modificada por Directiva 2010/61/UE, de la Comisión, de 2 de septiembre de 2010.

Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008.
Sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad. (Texto refundido).
Diario Oficial de la Unión Europea L 191, de 18 de julio de 2008.
Modificado el ANEXO VII por la Directiva 2009/131/CE de la Comisión, de 16 de octubre de 2009.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 273/12, de 17 de octubre de 2009.
Modificados los Anexos II, V y VI por la Directiva 2011/18/UE de la Comisión de 1 de marzo de 2011, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 2 de marzo de 2011.
Mediante Decisión 2012/188/UE, publicada en el DOUE con fecha 11 de abril, se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

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 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006.
Relativa a los servicios en el mercado interior.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 376, de 27 de diciembre de 2006

Directiva 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005.
Relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 195, de 27 de julio de 2005.

Directiva 2004/50/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.

Normativa Europea**Directivas**

Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.
Sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las Empresas Ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura Ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. Modificada por la Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, que modifica, entre otros, el ámbito de aplicación, el certificado de Seguridad y la elaboración del Plan Anual de Seguridad en la Circulación. Modificada por la Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 de noviembre de 2009.
(Derogado Art. 14 a partir del 19 de julio de 2008 por Directiva 2008/57/CE).
Modificada por Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 de noviembre. Sustituye Anexo I indicadores comunes de seguridad y métodos de esta Directiva.
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, L 164 de 30 de abril de 2004, L 220 de 21 de junio de 2004, L313/65 de 28 de noviembre de 2009.

Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001.
Relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.
Derogada a partir 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.
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.
Derogada, con efectos a partir del 15 de diciembre de 2012, por Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

Directiva 96/49/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996.
Derogada por Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008.

Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996.
Derogada por Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008

Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995.
Sobre concesión de licencias a las Empresas Ferroviarias, modificada por las siguientes Directivas:
2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001.
2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.
DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 143, de 27 de junio de 1995.
Derogada, con efectos a partir del 15 de diciembre de 2012, por Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991.
Sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, modificada por las siguientes Directivas:
2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001.
2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.
2006/103/CE del Consejo, de 20 de noviembre de 2006. Por la que se adaptan determinadas directivas, en el ámbito de la política de transporte con motivo de la adhesión de Bulgaria y Rumanía.
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.
Derogada, con efectos a partir del 15 de diciembre de 2012, por Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

Normativa Estatal**Normas con Rango de Ley**

Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo de crecimiento y de la creación de empleo.
BOE de 23 de febrero de 2013.

Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013
BOE de 28 de diciembre de 2012

Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.
BOE de 21 de julio de 2012

Real Decreto- Ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público.
BOE de 31 de diciembre de 2011

Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.
BOE de 2 de agosto de 2011.
Corrección de errores en BOE. nº 243 de 8 de octubre de 2011.

Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas.
BOE. de 29 de abril de 2011.

Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
BOE de 5 de marzo de 2011.

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 de 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.
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.

Normativa Estatal**Normas con Rango de Real Decreto**

Real Decreto 1070/2012, de 13 de julio.

Por el que se aprueba el Plan Estatal de protección civil ante riesgo químico.
BOE de 9 de agosto de 2012.

Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo.

Por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2001, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.
BOE de 6 de marzo de 2012.

Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre.

Por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.
BOE de 31 de diciembre de 2011.

Real Decreto 1823/2011, de 21 de diciembre.

Por el que se reestructuran los departamentos ministeriales.
BOE de 21 de diciembre de 2011.

Real Decreto 1387/2011, de 14 de octubre.

Por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.
BOE de 29 de octubre de 2011.

Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre.

De adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad.
BOE de 17 de septiembre de 2011.

Real Decreto 776/2011, de 3 de junio.

Por el que se suprimen determinados órganos colegiados y se establecen criterios para la normalización en la creación de órganos colegiados en la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos.
BOE de 4 de junio de 2011.

Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo.

Por el que se aprueba el reglamento de protección de las infraestructuras críticas.
BOE de 21 de mayo de 2011.

Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo.

Por el que se modifica el reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.
Por el que se traspone la Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
Modifica el RD 810/2007, de 22 de junio.
BOE de 10 de mayo de 2011.

Real Decreto 104/2011, de 28 de enero.

Por el que se modifica el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.
BOE de 23 de febrero de 2011.

Real Decreto 30/2011, de 14 de enero.

Por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento Derogado por Real Decreto 452/2012, de 05 de marzo, que modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre.
BOE de 19 de enero de 2011.

Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.

Sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.
BOE de 6 de noviembre de 2010.

Normativa Estatal**Normas con Rango de Real Decreto**

Real Decreto 1366/2010, de 29 de octubre.

Por el que se aprueba la estructura básica de los departamentos ministeriales.
BOE de 4 de noviembre de 2010.

Real Decreto 919/2010, de 16 de julio.

Por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
BOE de 5 de agosto de 2010.

Real Decreto 918/2010, de 16 de julio.

Por el que se modifica el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.
BOE de 5 de agosto de 2010.

Real Decreto 638/2010, de 14 de mayo.

Derogado por Real Decreto 30/2011 de 14 de enero.

Real Decreto 425/2010, de 16 de abril.

Por el que se modifica el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.
BOE de 29 de abril de 2010.

Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero.

Por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
BOE de 8 de marzo de 2010.

Real Decreto 2090/2008, de 22 de diciembre.

Por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.
BOE de 23 de diciembre de 2008.

Real Decreto 1579/2008, de 26 de septiembre.

Por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, y se regulan determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte ferroviario.
BOE de 4 de octubre de 2008.

Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre.

Por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
BOE de 4 de diciembre de 2007.

Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

Por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. Traspone la Directiva 2004/49/CE
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.

Derogado por el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.

Normativa Estatal**Normas con Rango de Real Decreto**

Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo.
Derogado por el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.
Por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
Actualizado por Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero de 2010.
BOE de 31 de diciembre de 2004.

Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.
Por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
Actualizado por Real Decreto 458/2010 de 16 de abril de 2010.
BOE de 31 de diciembre de 2004.

Real Decreto 2111/1998, de 2 de octubre.
Por el que se regula el acceso a las infraestructuras ferroviarias.
BOE de 19 de octubre de 1998.

Normativa Estatal**Órdenes Ministeriales**

Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre.
Por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía estrecha (FEVE) entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (**Adif**) y RENFE-Operadora.
BOE de 31 de diciembre de 2012.

Orden FOM/2814/2012, de 28 de diciembre.
Por la que se aprueba la relación del personal de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) que se integra en las entidades Renfe-Operadora y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
BOE de 31 de diciembre de 2012.

Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre.
Por la que se modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
BOE de 1 de noviembre de 2012.

Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio.
Sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento.
BOE de 25 de julio de 2012.

Orden FOM/3417/2011, de 1 de diciembre.
Por la que se determina la clasificación del nuevo tramo Ourense-Santiago de Compostela de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia y de la nueva estación de Vigo, con motivo de sus respectivas puestas en servicio.
BOE de 17 de diciembre de 2011.

Orden FOM/3218/2011, de 7 de noviembre.
Por la que se modifican los Anexos II, V y VI del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.
BOE de 25 de noviembre de 2011.

Normativa Estatal**Órdenes Ministeriales**

Orden FOM/2258/2011, de 21 de julio.

Sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento. Derogada por Orden FOM 1644/2012. BOE de 11 de agosto de 2011.

Orden ARM/1783/2011, de 22 de junio.

Por la que se establece el orden de prioridad y el calendario para la aprobación de las órdenes ministeriales a partir de las cuales será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria, previstas en la disposición final cuarta de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental. BOE de 29 de junio de 2011.

Orden FOM/1737/2011, de 31 de mayo.

Por la que se modifica la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento. BOE de 23 de junio de 2011.

Orden FOM/3236/2010, de 13 de diciembre.

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

Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre.

Por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal. BOE de 9 de noviembre de 2010.

Orden FOM/2257/2010, de 2 de agosto.

Por la que se establece la fecha a partir de la que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias asumirá las competencias en materia de certificados de seguridad establecidas en el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. BOE de 23 de agosto de 2010.

Orden FOM/319/2008, de 8 de febrero.

Por la que se modifican los anexos VI de los Reales Decretos 354/2006 y 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, y sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, respectivamente. Derogada tácitamente por Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre. 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 las de valoración de su aptitud psicofísica. Derogada por la Orden FOM 2872/2010, de 5 de noviembre, pero de aplicación transitoria.

Normativa Estatal**Órdenes Ministeriales**

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. Derogada por Orden FOM 2258/2011
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.

Normativa Estatal**Resoluciones del Ministerio de Fomento**

Resolución de 26 de febrero de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica la aprobación de la propuesta de tarifas provisionales por la prestación de servicios adicionales y complementarios 2013 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (**Adif**)
BOE de 15 de marzo de 2013

Resolución de 30 de octubre de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias.
BOE de 12 de noviembre de 2012

Resolución de 1 de junio de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la Resolución de Presidencia, sobre delegación de competencias.
BOE de 14 de junio de 2012.

Resolución de 1 de junio de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias.
BOE de 14 de junio de 2012.

Resolución de 14 de diciembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, por la que se publica la aprobación de la propuesta de tarifas provisionales por la prestación de servicios adicionales y complementarios 2012 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (**Adif**).
BOE de 29 de diciembre de 2011.

Normativa Estatal**Resoluciones del Ministerio de Fomento****Resolución de 15 de noviembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Seguridad.**

Por la que se establecen los contenidos mínimos de los planes de seguridad del operador y planes de protección específicos, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de infraestructuras críticas.
BOE de 23 de noviembre de 2011.

Resolución de 29 de julio de 2011, de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento.

Por la que se establece el procedimiento para la presentación de la autoliquidación y las condiciones para el pago por vía telemática de diversas tasas correspondientes al Ministerio de Fomento.
BOE de 16 de julio de 2011.

Resolución de 6 de junio de 2011, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se modifica la de 15 de octubre de 2007, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.
BOE de 4 de julio de 2011.

Resolución de 24 de noviembre de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se crea el Registro Electrónico del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
BOE de 27 de diciembre de 2010.

Resolución de 2 de junio de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Por la que se crea la Sede Electrónica del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
BOE de 5 de octubre de 2010.

Resolución de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre.

Por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, por el que se adapta a la situación actual del transporte ferroviario el reglamento (CE) n° 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros por ferrocarril.
BOE de 1 de mayo 2010.

Resolución de 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 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.

Normativa Estatal**Resoluciones del Ministerio de Fomento****Resolución de 5 de julio de 2005, de la Secretaría General de Infraestructuras.**

Por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la Declaración sobre la Red.
BOE de 12 de julio de 2005.

Normativa Básica de Circulación de Aplicación en Adif

Respecto a la siguiente reglamentación, serán de aplicación sus respectivas ediciones vigentes. Para mantener esta información actualizada consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación de **Adif**.

Normas Generales

Reglamento General de Circulación de RENFE

Manual de Circulación

Normas Específicas de Circulación (NEC)	Abril 1997	Línea AV Madrid - Sevilla
Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO)	Junio 2003 Versión 2	Línea de AV Madrid - Barcelona

Circulares de Presidencia

Nº 1/2009	3 marzo 2009	Medidas de Ahorro y Eficiencia Energética.
Nº 1/2005	1 enero 2005	La Gestión Conjunta de la Seguridad en la Circulación.

ETH, Especificaciones Técnicas de Homologación

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: Material Rodante Auxiliar.
BOE de 19 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 4 de diciembre de 2009

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: Coches.
BOE de 17 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: Unidades Autopropulsadas.
BOE de 15 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: Vagones.
BOE de 14 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009

ETH, Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: Locomotoras.
BOE de 13 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 1 de diciembre de 2009

Instrucciones Generales

IG 01	15 abril 2000	Reconocimiento de Material Remolcado en Circulación.
IG 02	24 julio 2009	Transportes Excepcionales.
IG 03	30 abril 2007	Carga, Descarga y Circulación de Vagones.
IG 04	26 mayo 1998	Circulación del Material Apartado.
IG 05	4 marzo 1997	Mantenimiento de Vagones.
IG 08	Diciembre 2004	Condiciones del Material Rodante para mantener y conservar la Autorización de Circulación.
IG 43	Abril 2013	Condiciones Generales de aplicación al Transporte de las Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.
IG 66	22 junio 2006	Normativa de Cargamento (Modificativo 2, 15/01/2013).

Normas Técnicas de Circulación de Material Rodante, NTC

NTC MA 004	Mantenimiento de Vagones con Bogie Ore.
NTC MA 005	Sistema TransTrailer.

Consignas Serie C y sus Anexos

Nº 06	14 abril 2008	Prescripciones para la circulación de vagones de características excepcionales con paredes deslizantes.
Nº 11	22 septiembre 1993	Circulación en vacío de vagones de ocho o más ejes.
Nº 24	25 mayo 2012	Transporte Excepcional de Chapas.
Nº 30	12 junio 1996	Circulación en cargado de vagones de ocho o más ejes.
Experimental Nº 33	22 noviembre 2010	Normas de Circulación por el tramo común de ancho UIC, entre estaciones fronterizas de las Redes de Adif y TP Ferro.
Nº 40	3 junio 1997	Semirremolques de carretera sobre bogies.
Nº 41	9 enero 2001	Prescripciones de circulación para los Transportes Militares de características excepcionales.
Nº 46	26 junio 1998	Circulación de Trenes de Programación Especial.
Nº 47	5 mayo 2006	Prescripciones de Circulación para el transporte de Cajas Móviles, Cajas Amovibles, Semi-remolques y Contenedores.

Documentación del Horario de los Trenes

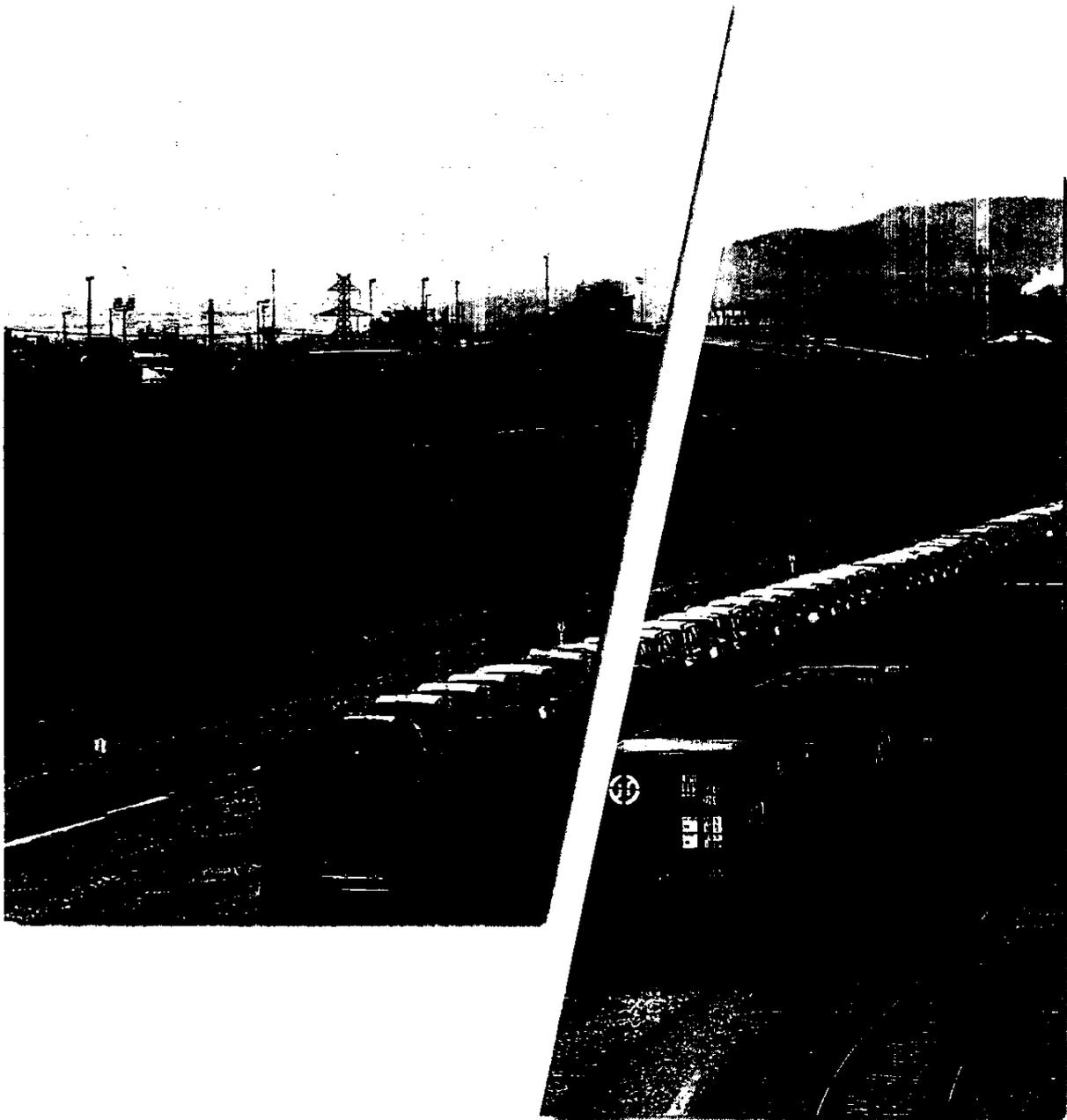
Horario de los Trenes

Cuadro de Velocidades Máximas e Informaciones Permanentes

Cuadro de Cargas Máximas

Se deberá tener en cuenta, como documentación de referencia, el resto de normativa legal o reglamentaria que sea de aplicación.

Adif tendrá a disposición de las EE.FF y Candidatos Habilitados una copia de la normativa técnica referenciada y facilitará una reproducción de la misma al precio estricto de coste.



Anexo G Glosario . Acrónimos y Definiciones

Acrónimos

Adif	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AENOR	Asociación Española de Normalización y Certificación
AGE	Administración General del Estado
ASFA	Anuncio de Señales y Frenado Automático
ATP	Automatic Train Protection
BA	Bloqueo Automático
BAB	Bloqueo Automático Banalizado
BAD	Bloqueo Automático de Vía Doble
BAU	Bloqueo Automático de Vía Única
BCA	Bloqueo de Control Automático
BEM	Bloqueo Eléctrico Manual
BLA	Bloqueo de Liberación Automática
BSL	Bloqueo de Señalización Lateral
BT	Bloqueo Telefónico
CE	Comisión Europea
CCR	Control de Circulación por Radio
CRC	Centro de Regulación y Control
CPCTE	Comisión de Prescripciones de Cargamento y Transportes Excepcionales
CRF	Comité de Regulación Ferroviaria
CTC	Control de Tráfico Centralizado
DGF	Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento
DR	Declaración sobre la Red
EF / EE.FF	Empresa Ferroviaria / Empresas Ferroviarias
ENAC	Entidad Nacional de Acreditación

ETH	Especificaciones Técnicas de Homologación
ETI	Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
GC	Gestor de Capacidades
GSM-R	Group Special Mobile for Railways
H24	Centro de Gestión de Red H24
LOTT	Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
LSF	Ley del Sector Ferroviario
LZB	Linien Zug Beeinflussung
NEC	Normas Específicas de Circulación
OM	Orden Ministerial
OSS	One Stop Shop (Ventanilla Única)
PAT	Plan Alternativo de Transporte
PEI	Plan Extraordinario de Infraestructuras
PITVI	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
PM	Puesto de Mando
PT	Plan de Transporte
PTO	Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación
REF	Registro Especial Ferroviario
REFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RGC	Reglamento General de Circulación
RNE	Rail Net Europe
RSF	Reglamento del Sector Ferroviario
SEITT	Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre
SIGES	Sistema de Gestión de Trenes Especiales
SIPSOR	Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares
TEN-T/RTE-T	Trans European Network-Transport/ Red Transeuropea de Transporte
TERFN	Trans European Rail Freight Network (Red Transeuropea de Transporte de Mercancías)
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Contenedor)
UE	Unión Europea
UIC	Unión Internacional de Chemins de Fer
UTI	Unidad de Transporte Intermodal

Definiciones

Acuerdo Marco: Acuerdo celebrado entre **Adif** y un Candidato, por un periodo de vigencia superior al del Horario de Servicio, en el que se establecen las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al Candidato, el procedimiento para satisfacer sus legítimas necesidades comerciales sin mermar los derechos de los demás Candidatos y en el que se podrán establecer las pautas de colaboración para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos.

Adjudicación de Capacidad: Es la asignación por parte de **Adif** de aquellas franjas horarias a los correspondientes Candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos, durante un periodo determinado.

Agencia Ferroviaria Europea / European Railway Agency (AFE / ERA): Agencia creada por la UE, con el objetivo de aproximar progresivamente las normas técnicas y de seguridad nacionales en los Estados miembros y fijar objetivos de seguridad comunes a todos los ferrocarriles europeos.

Agrupación Empresarial Internacional: Cualquier asociación de al menos dos EE.FF. establecidas en distintos Estados miembros de la Unión Europea, con el fin de prestar servicios de transportes internacionales entre Estados miembros.

Ajuste de servicio: Fecha establecida por **Adif** para la adecuación del Plan de Transporte.

Ajuste de servicio concertado: Ajuste de servicio en el que se introducen las modificaciones generalizadas al Plan de Transporte.

Ajuste de servicio mensual: Ajuste de servicio limitado del Plan de Transportes de los Operadores. Se establece habitualmente uno al mes. Tiene unas condiciones de modificación y creación de surcos más restrictivas.

Anuncio de trenes: Declaración formal por parte de las EE.FF. de los días concretos de circulación de los trenes.

Apartadero: Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la REFIG.

Apeadero: Dependencia para la subida y bajada de viajeros.

Autorización de circulación de vehículos ferroviarios: La que otorga **Adif** al fabricante o titular del vehículo ferroviario a su solicitud, para que un vehículo ferroviario pueda circular por la Red Ferroviaria de Interés General, una vez obtenida de la Dirección General de Ferrocarriles una Autorización de Puesta en Servicio.

Autorización de Transporte Excepcional: Es un documento establecido por la CPCTE, presidida por la Dirección de Seguridad en la Circulación, en la que, derivadas del Estudio de Viabilidad, se establecen las condiciones de transporte y las prescripciones de circulación que se deberán cumplir en el transcurso del mismo. Caso de ser necesario, se podrá determinar, entre otras prescripciones, la necesidad de personal de acompañamiento de vía, electrificación u otros.

Autorización provisional de circulación: Para la realización de pruebas, ensayos o traslados, un vehículo ferroviario debe disponer, previamente, de una Autorización Provisional de Circulación, otorgada por **Adif**.

Autorización de puesta en servicio: Todo vehículo ferroviario que vaya a circular por la REFIG, deberá disponer de dicha autorización (de primer o segundo nivel), otorgada por la DGF.

Banda de Mantenimiento: Reserva de la capacidad de vía necesaria para el mantenimiento ordinario de la infraestructura.

Bloqueo: Sistema cuyo objeto es garantizar la circulación del conjunto de los trenes manteniendo entre sí las distancias mínimas de seguridad.

Calendario de Adjudicación de Capacidad: Calendario de plazos que deberá seguir una EF o Candidato Habilitado para solicitar la adjudicación de Capacidad de infraestructura.

Candidato: La EF con Licencia o una agrupación internacional de EE.FF. Asimismo, pueden ser Candidatos las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de servicio de transporte que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como otras personas jurídicas, que sin tener la condición de EE.FF., estén interesadas en la explotación del servicio, tales como agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.

Capacidad de Infraestructura: El número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un periodo determinado de tiempo en función de la tipología de tráfico.

Cargadero: Instalación de vías para la carga y descarga de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía.

Centro Logístico: Podrán ser calificadas como Centros Logísticos aquellas instalaciones en función de su ubicación estratégica en los principales corredores ferroviarios, su dimensión y los recursos dedicados a las mismas.

Centro de Mantenimiento de Material Rodante: Organización destinada a efectuar las intervenciones de mantenimiento y las operaciones que las integran, recogidas en el plan de mantenimiento de cada vehículo ferroviario, conforme a lo establecido en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero. Para ejercer sus funciones, todo centro de mantenimiento deberá hallarse homologado por la DGF y contar además con una habilitación específica por cada tipo de intervención de mantenimiento que deba realizar de acuerdo con las características del vehículo ferroviario que vaya a mantener, otorgada por **Adif**.

Centro de Gestión de Red H24: Área de **Adif** cuya función principal es la coordinación de la gestión del tráfico ferroviario con las diferentes Delegaciones de Circulación y Centros de Regulación y Control de la Red de Alta Velocidad. Así como facilitar a las EE.FF. soluciones alternativas ante cambios en la programación de sus tráficos, y cualquier otra solución que ayude a mantener la regularidad y normalidad en sus circulaciones. También y si las condiciones de explotación lo requieren, establecerá planes

alternativos de transporte ante las diferentes contingencias e incidencias que se presentan en la Red.

Certificado de Seguridad: Establece las condiciones que deben cumplir las EE.FF que presten un servicio ferroviario en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento, y de material rodante, así como en cualesquiera otras materias que se determinen reglamentariamente.

CIS (Charging Information System): Sistema de Información Tarifario para la Red ferroviaria Europea que Rail Net Europe

Comisiones TOC: Son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura que afecten de modo permanente a la circulación de trenes y circunstancias que han de ser contempladas en los surcos que se asignen a los operadores. Están compuestas por personal de **Adif** de mantenimiento de infraestructura, construcción de infraestructura y Circulación.

Comité de Regulación Ferroviaria (CRF): Órgano Regulador independiente que vela por la libre competencia en el Sector Ferroviario de mercancías y de viajeros.

Coordinación: El procedimiento mediante el cual el Gestor de Capacidades y los Candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad de infraestructura.

Declaración sobre la Red (DR): Documento donde se exponen las características de la infraestructura puesta a disposición de las EE.FF y las condiciones de acceso a la misma. Detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de Cánones y adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de Capacidad de infraestructura.

Empresa Ferroviaria (EF): Cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación aplicable, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la tracción. Se incluyen, asimismo, en el concepto, las empresas que aportan exclusivamente la tracción.

Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH): Conjunto de normas técnicas, requisitos y condiciones que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección del medioambiente y, en su caso, interoperabilidad, debe cumplir todo vehículo ferroviario para poder obtener las autorizaciones de puesta en servicio y de circulación.

Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI): Conjunto de normas de las que es objeto cada subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales, mediante las que se establecen las relaciones funcionales recíprocas necesarias entre los subsistemas del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y se garantiza la coherencia del mismo.

Explanación: La franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.

Franja horaria: La Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.

Gestor de Capacidades (GC): Departamento de **Adif** encargado de recibir las solicitudes de capacidad de infraestructura de los Candidatos y asignar los surcos demandados. En **Adif** se enmarca en la Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección de Gestión de Red e Innovación.

GTRENES: Aplicación de **Adif**, orientada a la gestión de trenes en cuanto a sus composiciones y características, así como a las alteraciones que sufran en su recorrido según el plan de transportes en periodos inferiores a un día. Está disponible para todas las EE.FF, telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

Habilitación: Autorización administrativa necesaria para solicitar y obtener Capacidad de infraestructura ferroviaria por parte de otros Candidatos distintos de las EE.FF para la explotación del servicio de transporte ferroviario en el que estén interesados por su vinculación directa con el ejercicio de su actividad. Se exceptúan de dicho requisito las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de servicios de transporte.

Habilitaciones de un Centro de Mantenimiento: Autorizaciones otorgadas por **Adif** que facultan a un centro homologado de mantenimiento de material rodante titular de las mismas para realizar cada una de las operaciones, o conjunto de operaciones, de mantenimiento, sobre un determinado tipo o clase de vehículo ferroviario.

Homologación de un Centro de Mantenimiento: Autorización otorgada por la DGF a un centro de mantenimiento de material rodante ferroviario en la que se refleja que cumple las condiciones reglamentarias, técnicas y operativas exigidas para poder ejercer su actividad

Horario de Servicio: Documento en el que se incluye el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el periodo al que dicho Horario de Servicio se refiere.

Infraestructura Congestionada: El tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados periodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de Capacidad.

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

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

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

Están conformadas por las vías e instalaciones de señalización, de seguridad y de electrificación que, gestionadas por el

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, contribuyen a garantizar la eficacia global del sistema ferroviario.

Itinerario: Recorrido que realiza un tren, cuando se puede ir por distintas líneas, de un origen a un destino.

Licencia de Empresa Ferroviaria: Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de EF, que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.

Línea: Parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de la vía, superestructuras, como carriles y contracarriles, traviesas y material de sujeción, obras civiles, como puentes, pasos superiores y túneles, e instalaciones de seguridad, de electrificación, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado. No se consideran incluidos en el concepto de línea, las estaciones y terminales u otros edificios o instalaciones de Atención al Viajero.

Línea especializada: Declaración que atañe a determinados tramos de la red en los que **Adif** prioriza un tipo de tráfico concreto en ciertos periodos horarios.

Mallas: Sistema informático de **Adif** para la programación de las capacidades.

Manual de Capacidades: Documento complementario a la DR en el que se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la red.

Manual de Circulación: Conjunto de normas de circulación complementarias al Reglamento General de Circulación (RGC).

Material Rodante Auxiliar: Vehículos ferroviarios habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento y mantenimiento de la vía y de sus instalaciones fijas, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía, los vehículos de socorro, los trenes taller y los vehículos automóviles adaptados para circular por la vías férreas.

Organismos de Certificación: Entidades acreditadas por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) conforme a las normas armonizadas de la serie UNE 66500 (EN 45000), encargadas de validar el cumplimiento de las ETH por el material rodante.

Organismos Notificados: Entidades encargadas de efectuar, de conformidad con la normativa comunitaria, el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación "CE" de los subsistemas a que hacen referencia los Real Decreto 355/2006, de 29 de marzo, y Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de Alta Velocidad y Convencional, respectivamente.

PCS (Path Coordination System): Aplicación web que RNE pone a disposición de los Administradores de infraestructura, Organismos de Adjudicación de Capacidad y Candidatos que gestiona y coordina los procesos para la Adjudicación de Capacidad.

Plan Alternativo de Transporte (PAT): Variación temporal de la planificación básica o principal a un Candidato por **Adif** en una línea concreta, debido a incidencias en el tráfico o a las variaciones importantes en la Capacidad de vía, aún de manera programada (obras, por ejemplo).

Plan de Aumento de Capacidad: Son las medidas que, acompañadas de un calendario de aplicación, se proponen para mitigar las limitaciones de Capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.

Plan de Contingencias: Es el 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): Tiene por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio, de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o de un título habilitante, de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario, en el Reglamento y en las demás normas de desarrollo.

Se inscribirán, asimismo, en el Registro Especial Ferroviario las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte que manifiesten su interés por solicitar la Adjudicación de Capacidad de Infraestructura necesaria para la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario.

Reglamento General de Circulación (RGC): Documento que establece las normas de circulación sobre la REFIG y las condiciones necesarias para la 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.

Actualmente se compone del conjunto de normas y disposiciones fundamentales que, junto con las Normas Específicas de Circulación (NEC) y las Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO), rigen actualmente la circulación de trenes y maniobras y tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente.

Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Gestionada por Adif: Se desarrolla en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, publicado en BOE 162 de 7 de julio de 2007. Actualizado por Real Decreto 918/2010, de 16 de julio, Anexo 1, Indicadores comunes de Seguridad. Modificado por Real Decreto 641/2011 de 9 de mayo, entidad encargada de mantenimiento.

Servicio Internacional de Transporte de Mercancías: Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar mercancías entre estaciones situadas en Estados miembros distintos. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen, al menos, una frontera.

Servicio Internacional de Transporte de Viajeros: Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas partes pueden tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los coches crucen, al menos, una frontera.

Sistema de Gestión de Trenes Especiales (SIGES): Es el sistema informático que gestiona las peticiones de los surcos inmediatos. Estos surcos se solicitan normalmente con menos de un día de antelación y por causas excepcionales. Está disponible para todas las EE.FF, telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares (SIPSOR): Es el sistema informático que **Adif** pone a disposición de las EE.FF y demás Candidatos Habilitados en el proceso de adjudicación de la capacidad, para la solicitud de los surcos regulares (SERVITREN) y los surcos ocasionales (TRENDIA).

Surco: La capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.

TIS (Train Information System): Aplicación web fácil de usar que permite una supervisión del tráfico ferroviario europeo vía Internet, proporcionando información en tiempo real de forma centralizada.

Tramo: Parte significativa de una línea ferroviaria.

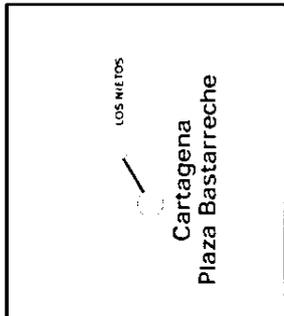
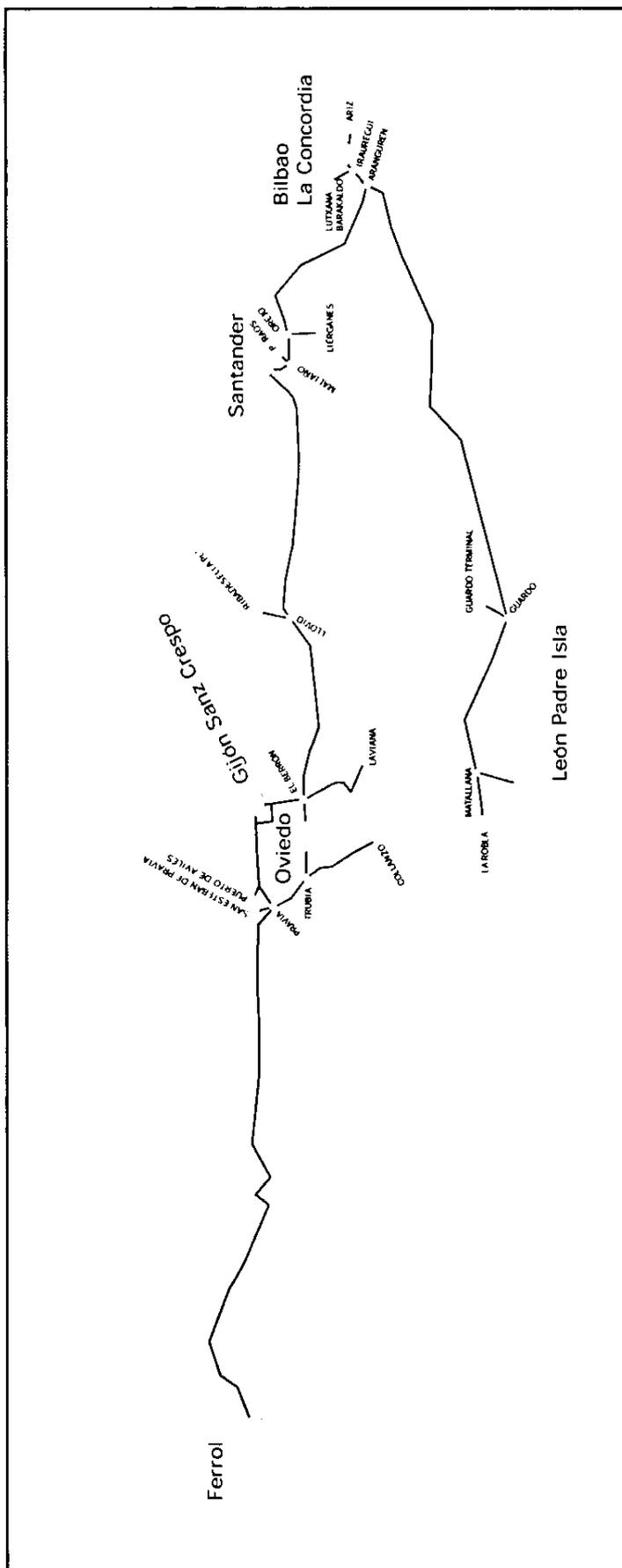
Validación de material: Procedimiento de homologación del material rodante al que se refiere el Art. 58 de la LSF, por el cual se verifica que dicho material cumple con las ETH que le son de aplicación.

Ventanilla Única / One Stop Shop (OSS): Punto de contacto, en el ámbito nacional, que ponen los administradores de infraestructura a disposición de los Candidatos para solicitar información y capacidad para el acceso a la infraestructura en todas las redes integradas.

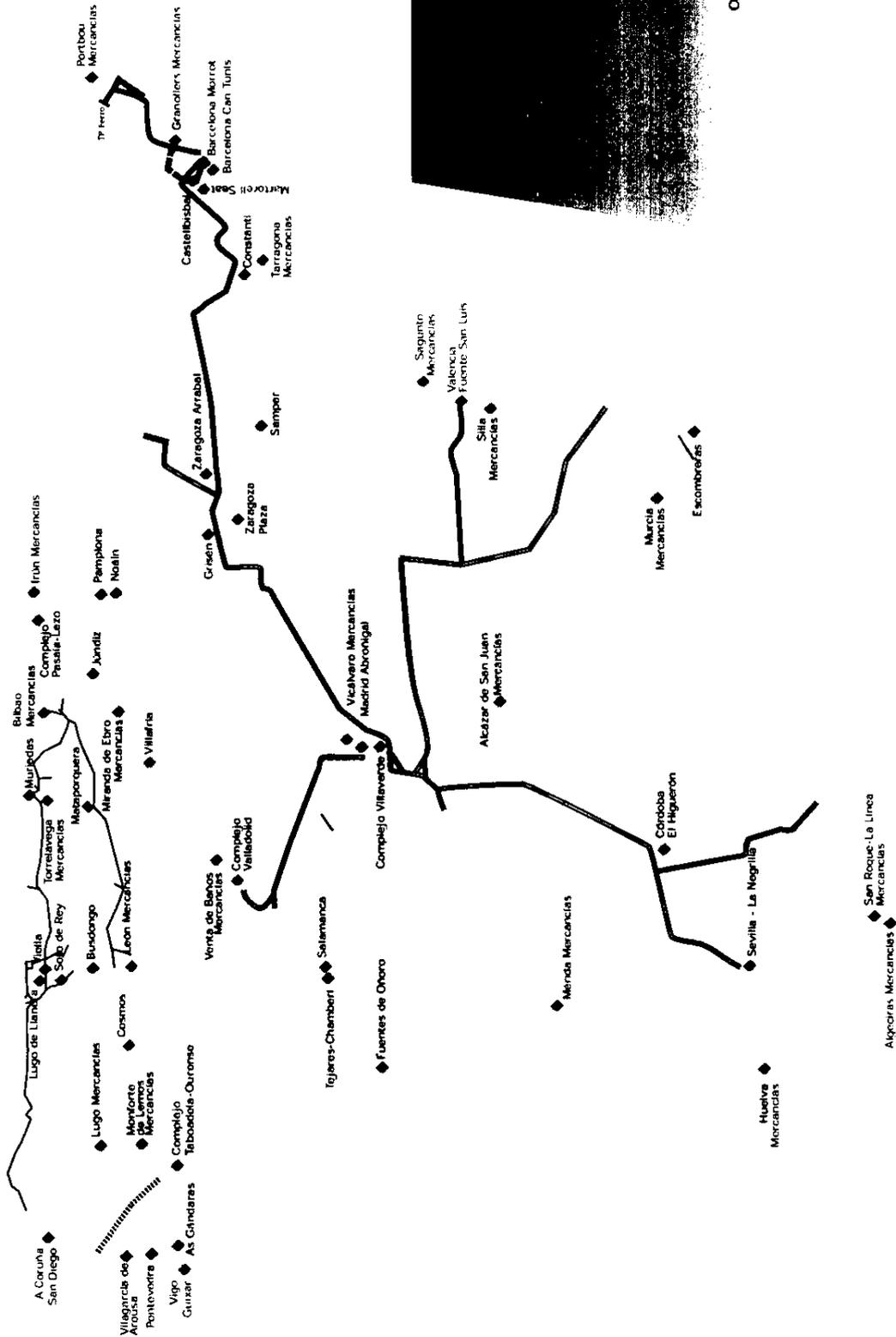


Anexo H Mapas de la Red Gestionada por Adif

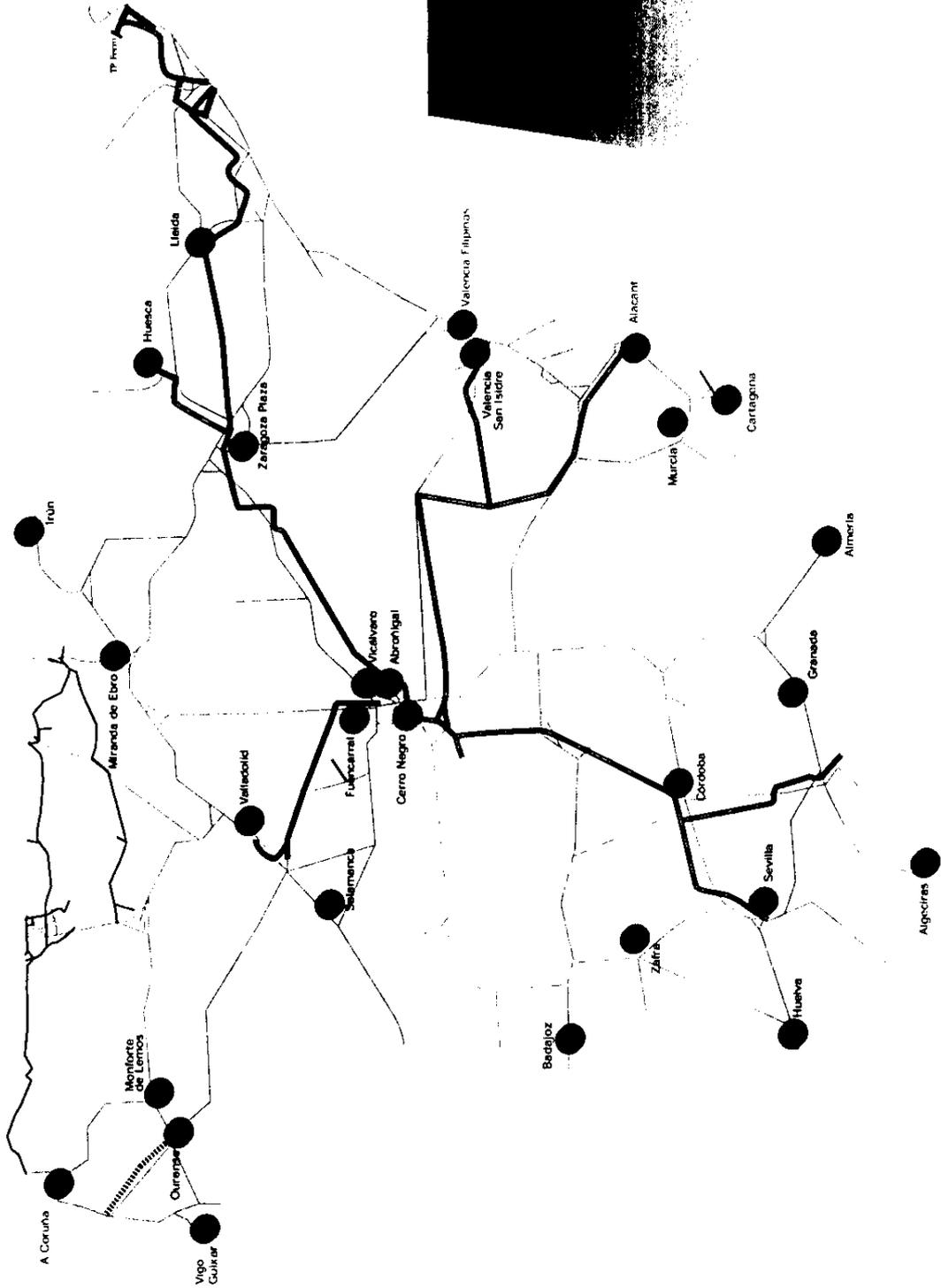
Mapa 1	Áreas Territoriales Operativas de Adif .
Mapa 2	Estaciones Principales de Viajeros.
Mapa 3	Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías.
Mapa 4	Puntos Fijos de Suministro de Gasóleo.
Mapa 5	Puertos de Interés General con Convenio de Conexión a la REFIG administrada por Adif
Mapa 6	Distancias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



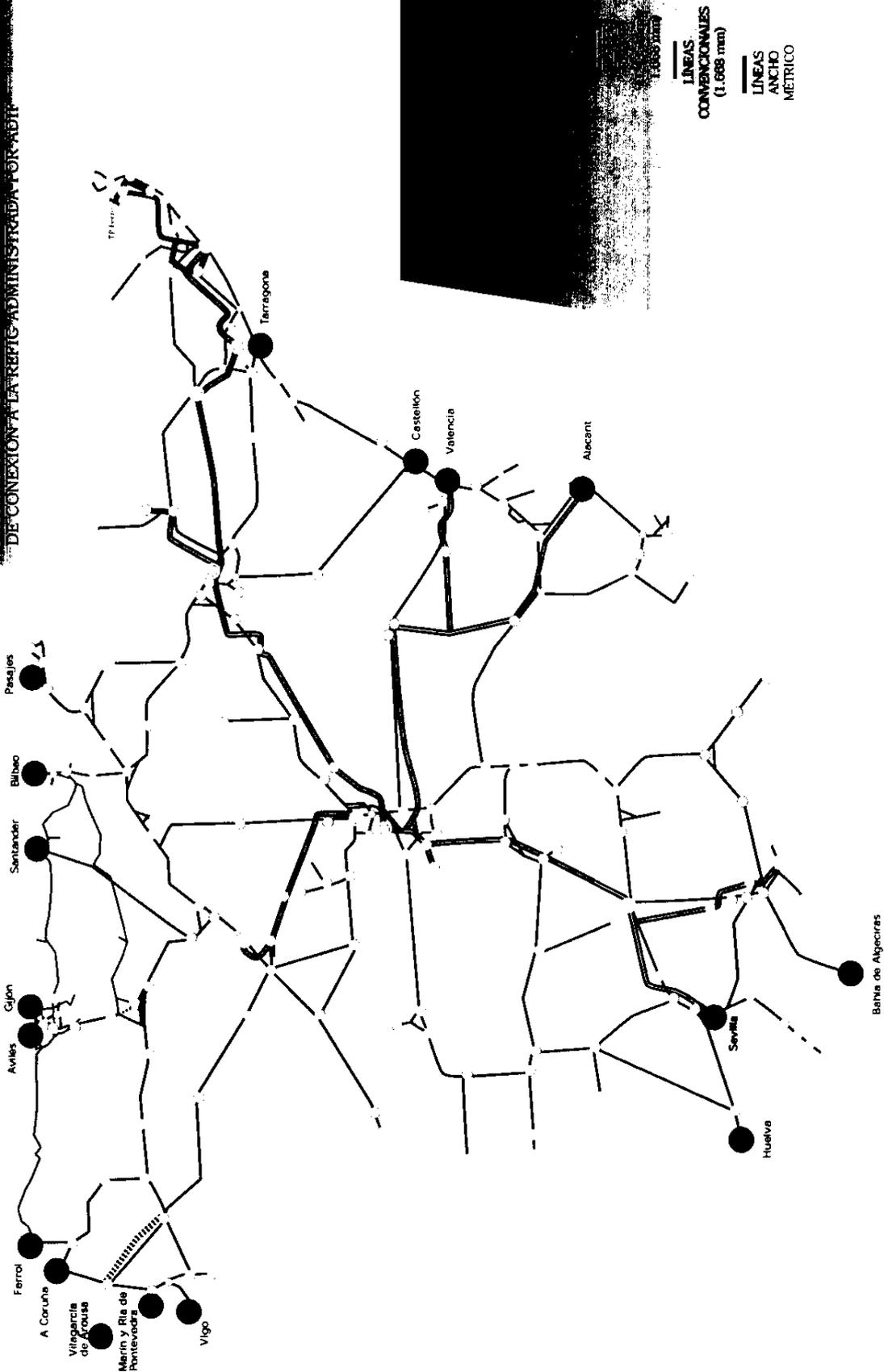
INSTALACIONES LOGISTICAS PRINCIPALES DE MERCANCIAS



PUNTOS FIJOS DE SUMINISTRO DE GASOLEO



DE CONEXION A LA REPTIC ADMINISTRADA POR ADIF

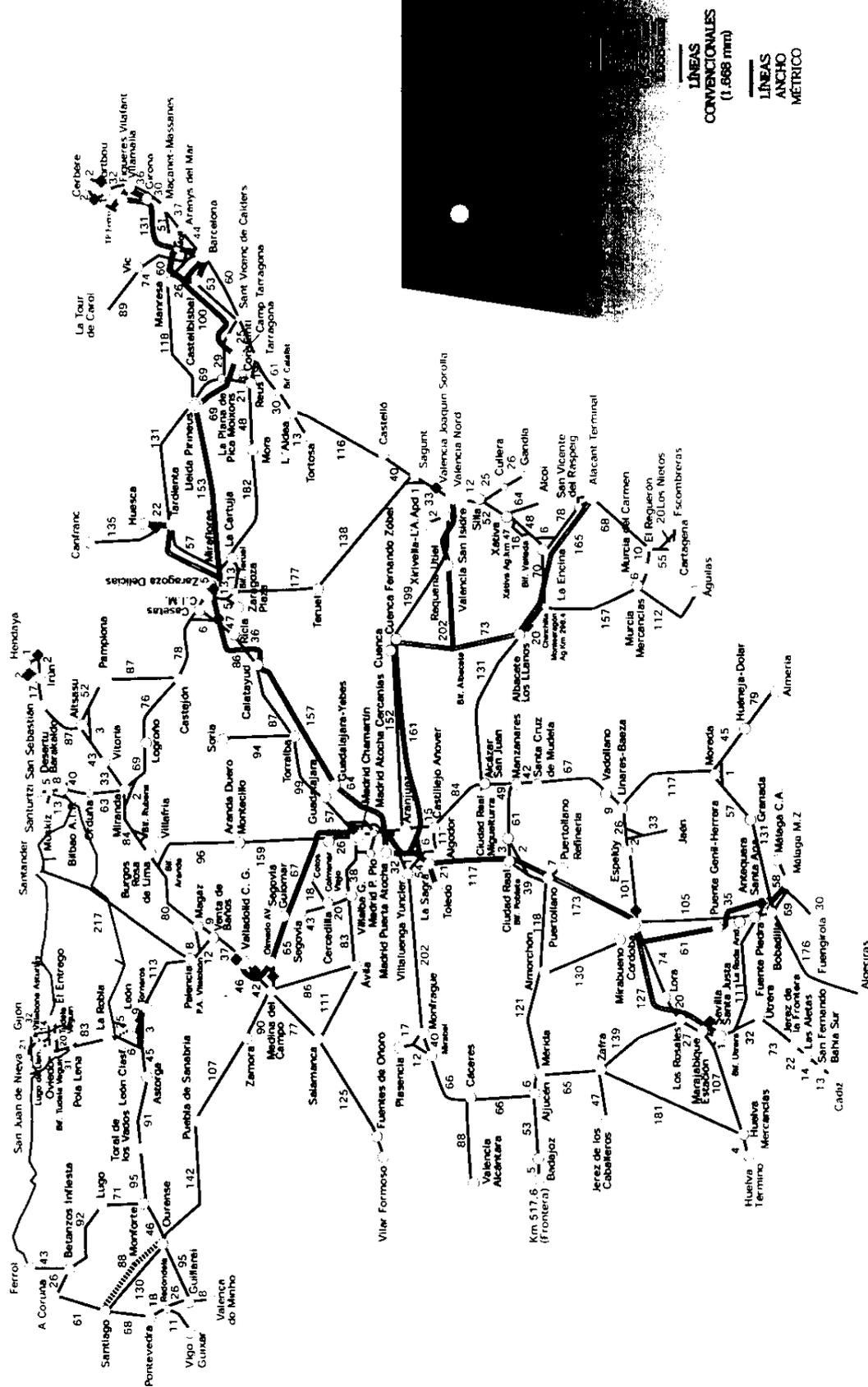


1.000 km

LINEAS CONVENCIONALES (1.668 mm)

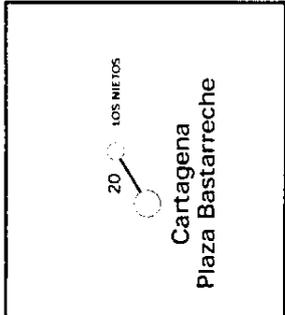
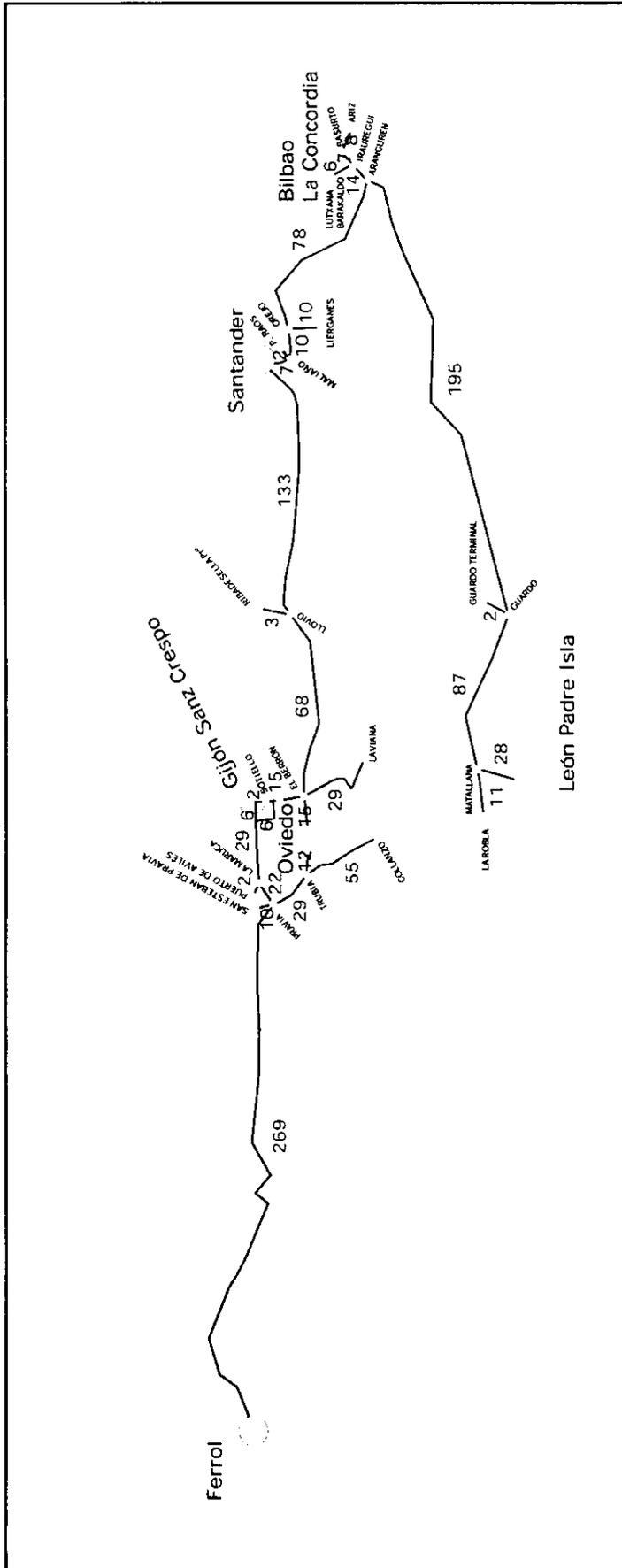
LINEAS ANCHO METRICO

DISTANCIAS KILOMÉTRICAS

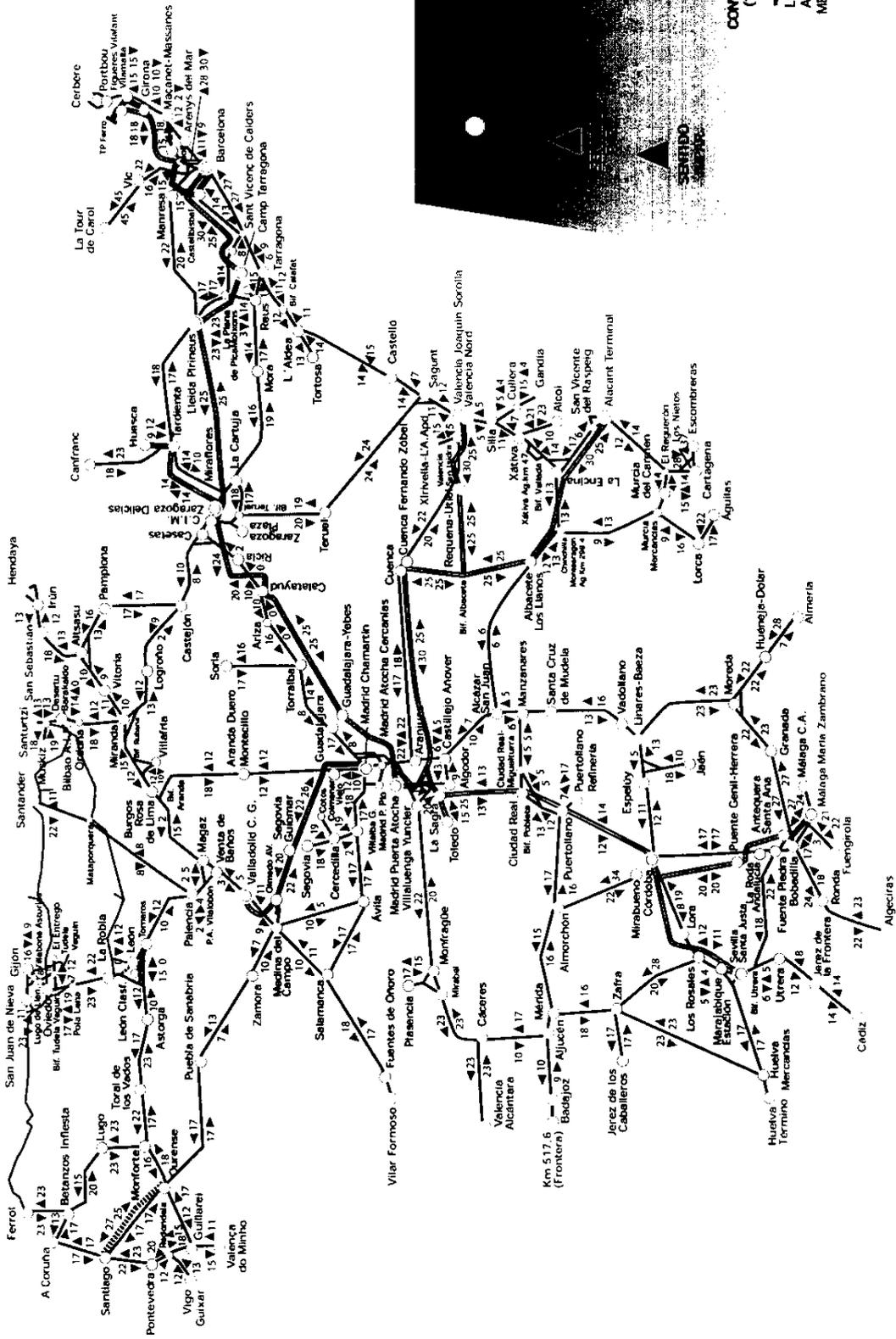


Las distancias kilométricas en las líneas de ancho métrico se indican en el mapa 6.1

DISTANCIAS KILOMETRICAS DE LAS LINEAS DE ANCHO METRICO

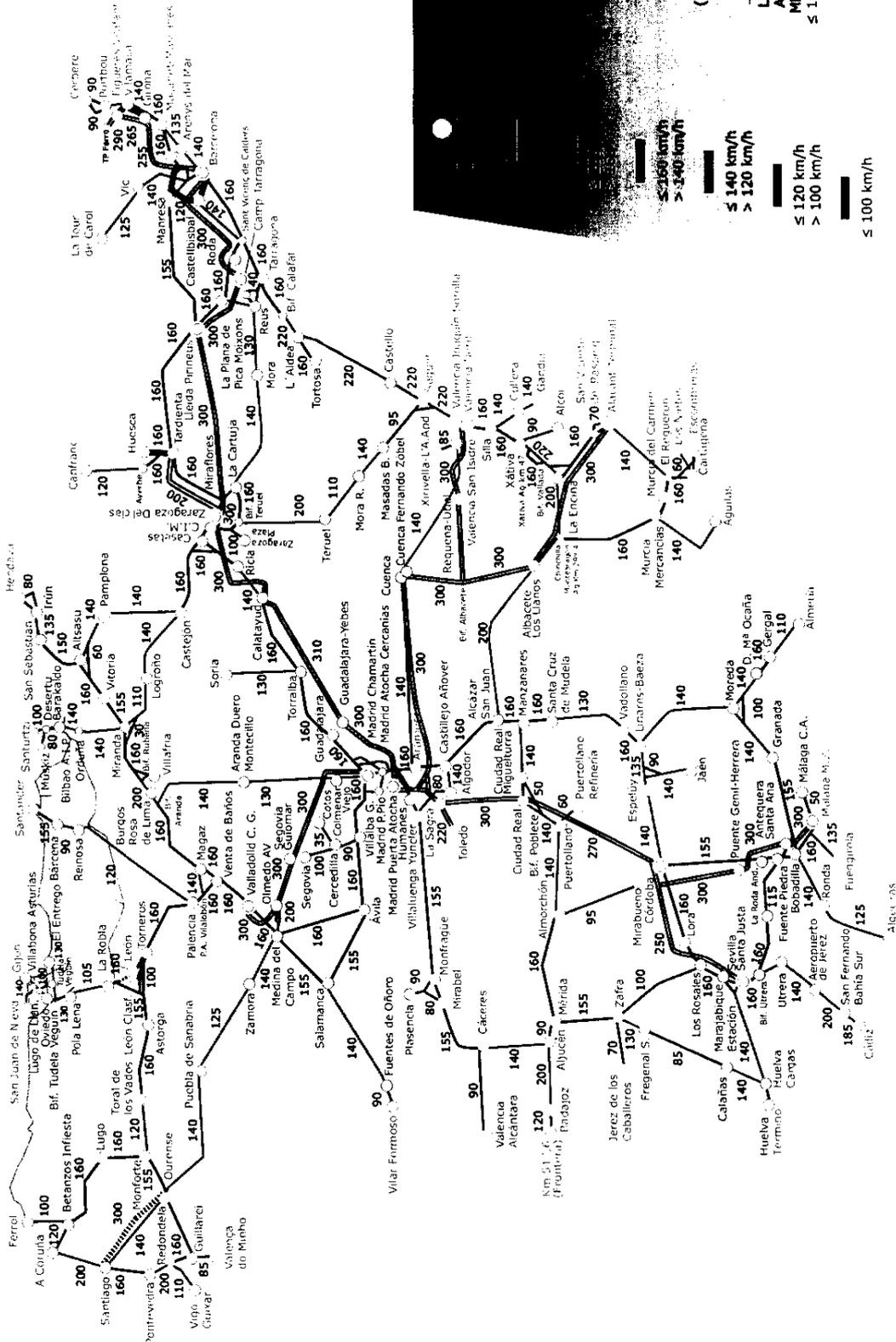


RAMPAS CARACTERISTICAS (milésimas)



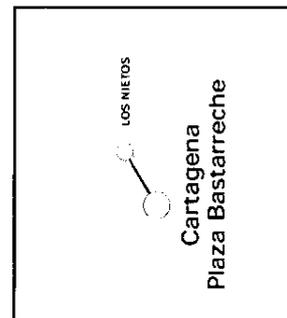
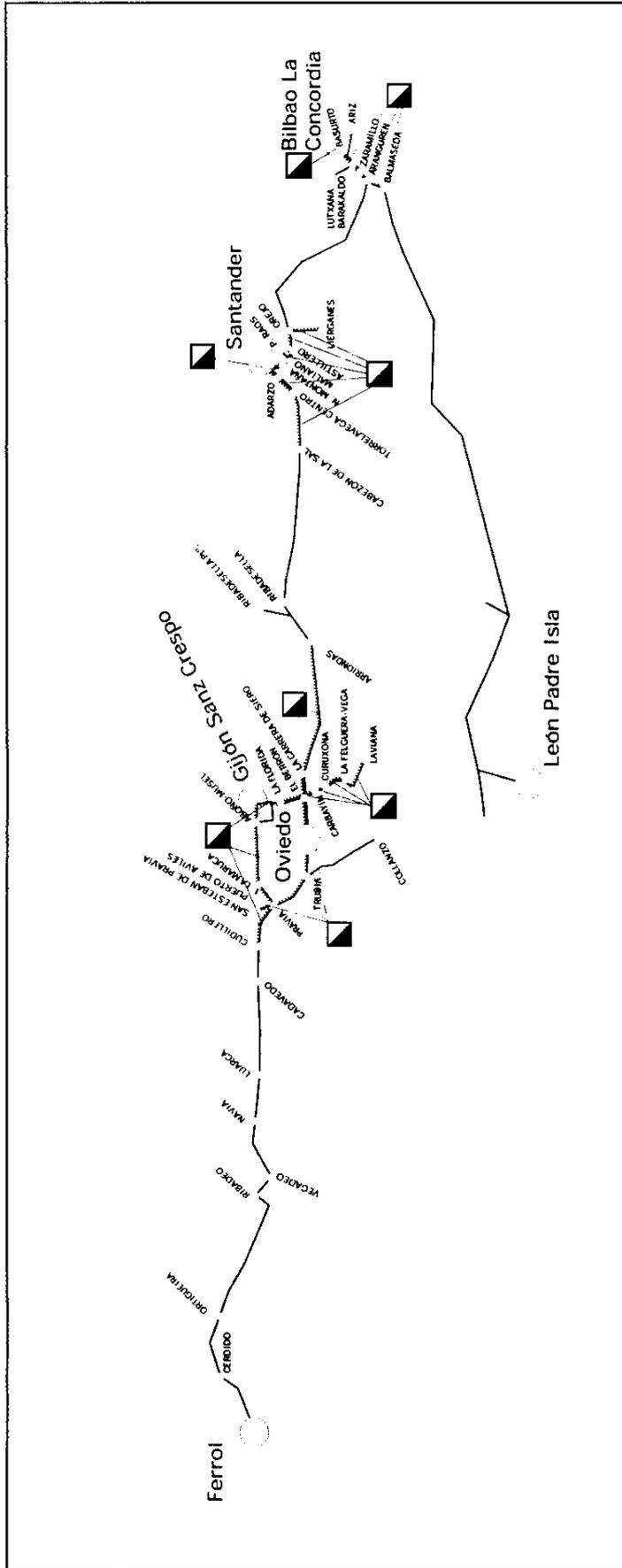
Las rampas características de las líneas de ancho métrico se indican en el mapa 7.1

VELOCIDADES MÁXIMAS



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

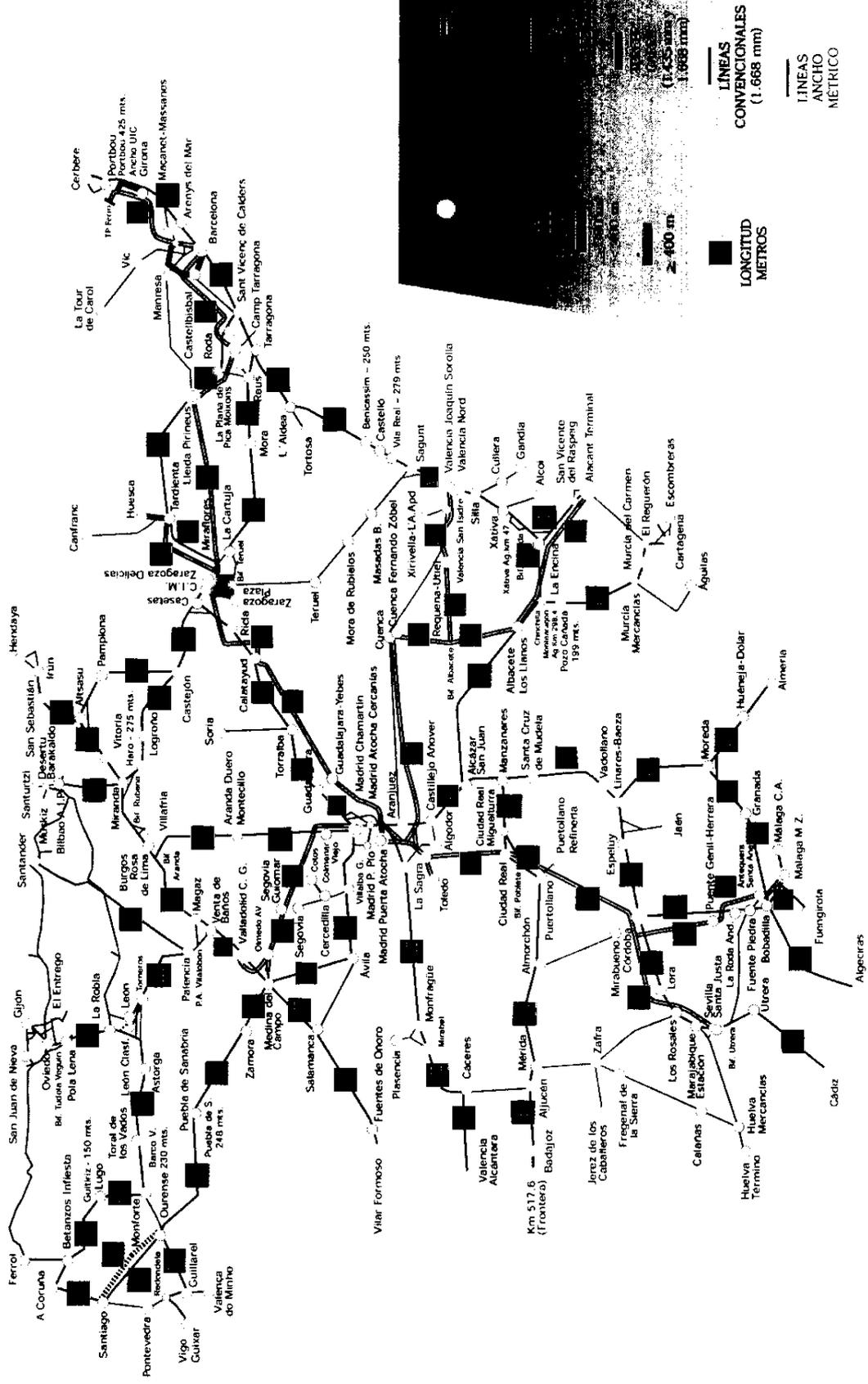
TIPOLOGIA DE LA ELECTRIFICACION - VIAS ELECTRIFICADAS DE LAS LINEAS DE ANCHO METRICO



UNICA
A 1.5 KV

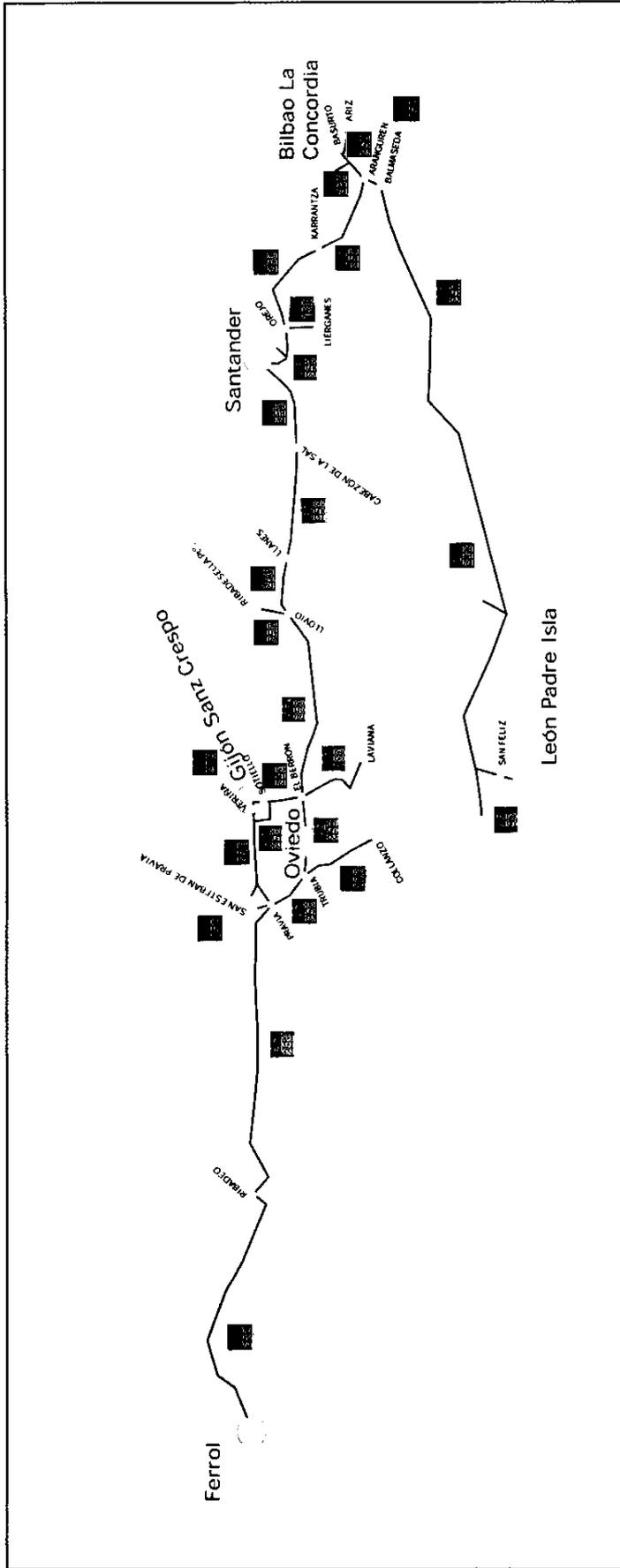
NO
COMPENSADA

LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES DE VIAJEROS



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

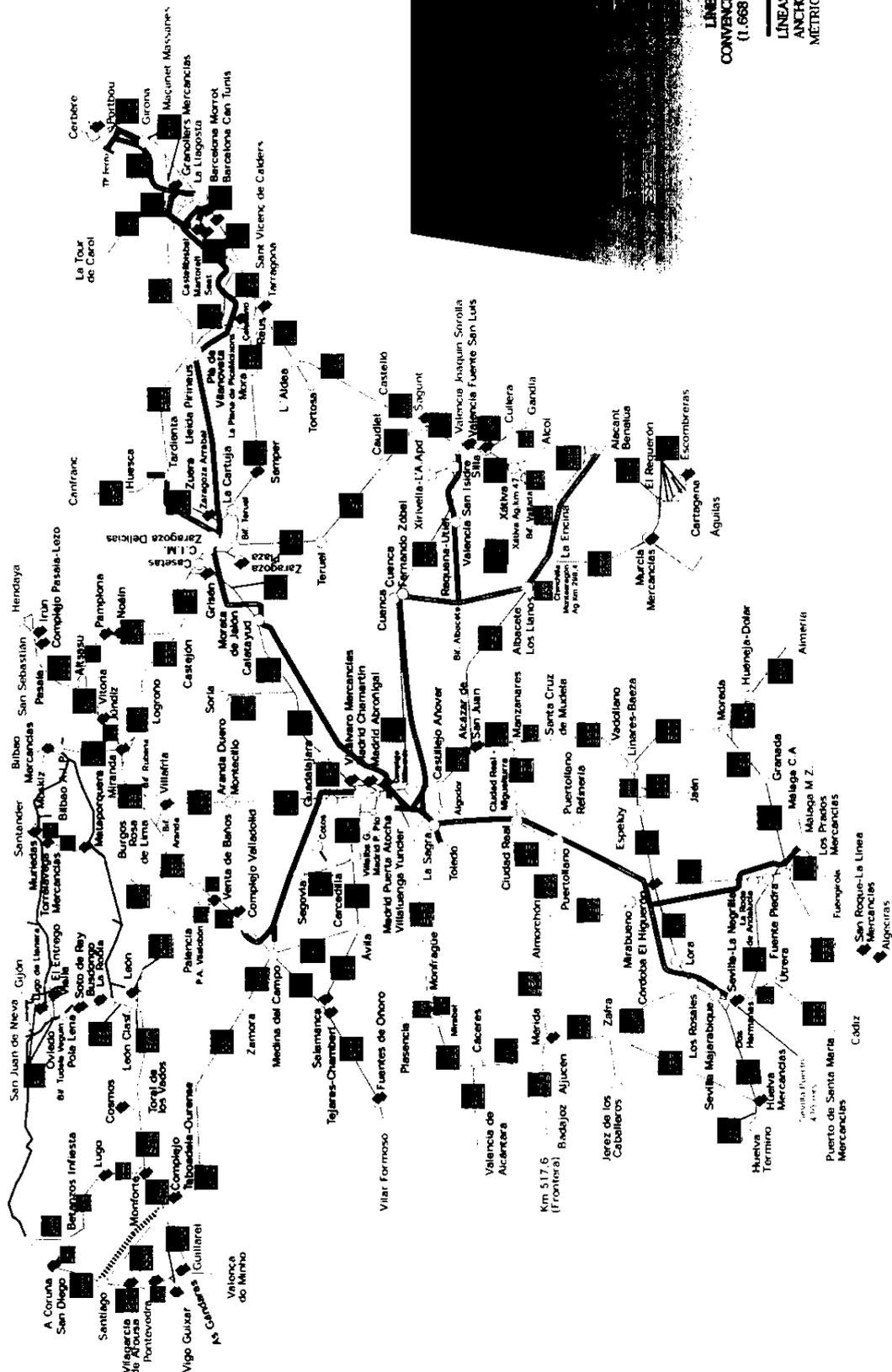
LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES DE VIAJEROS DE LAS LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO




 LOS NIETOS
 Cartagena
 Plaza Bastarreche

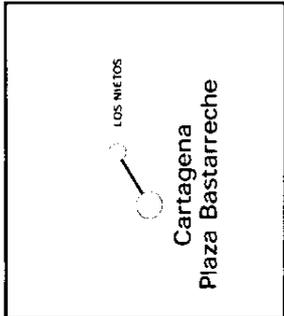
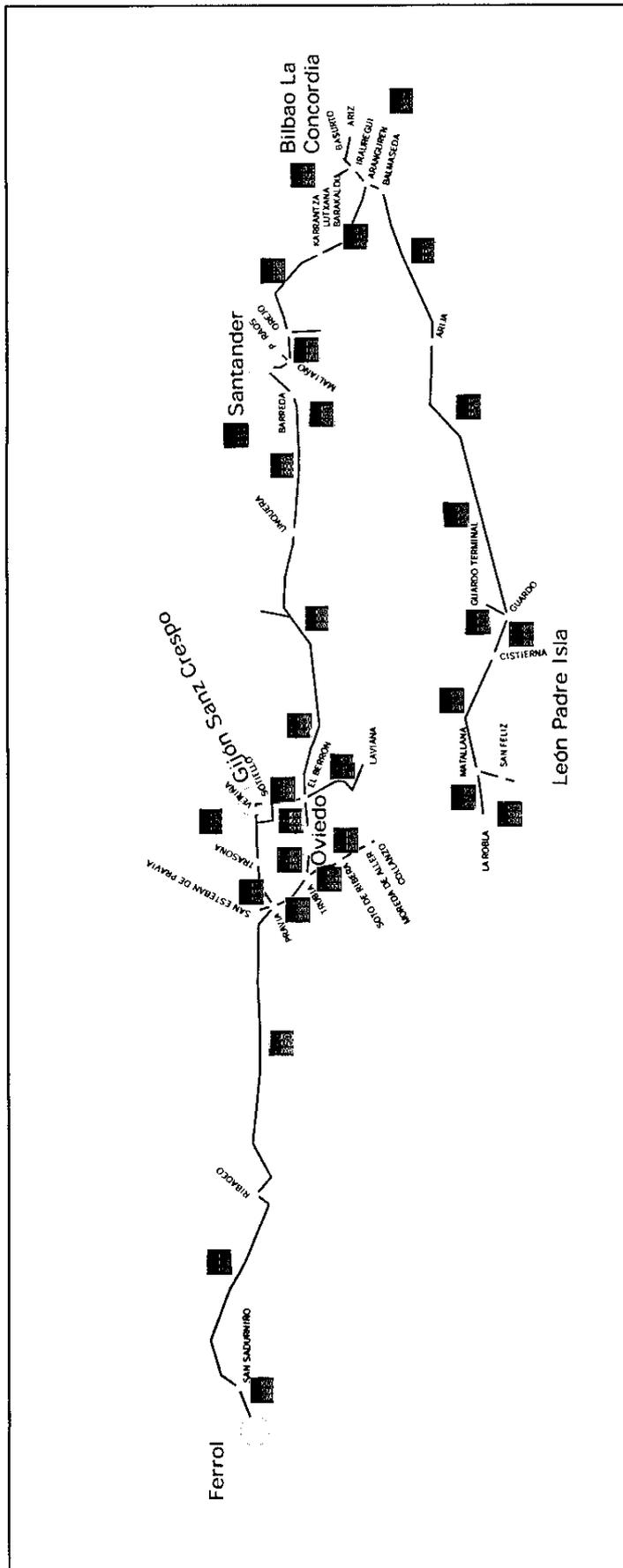

 BASICA
 1º SPECIAL

LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES DE MERCANCÍAS



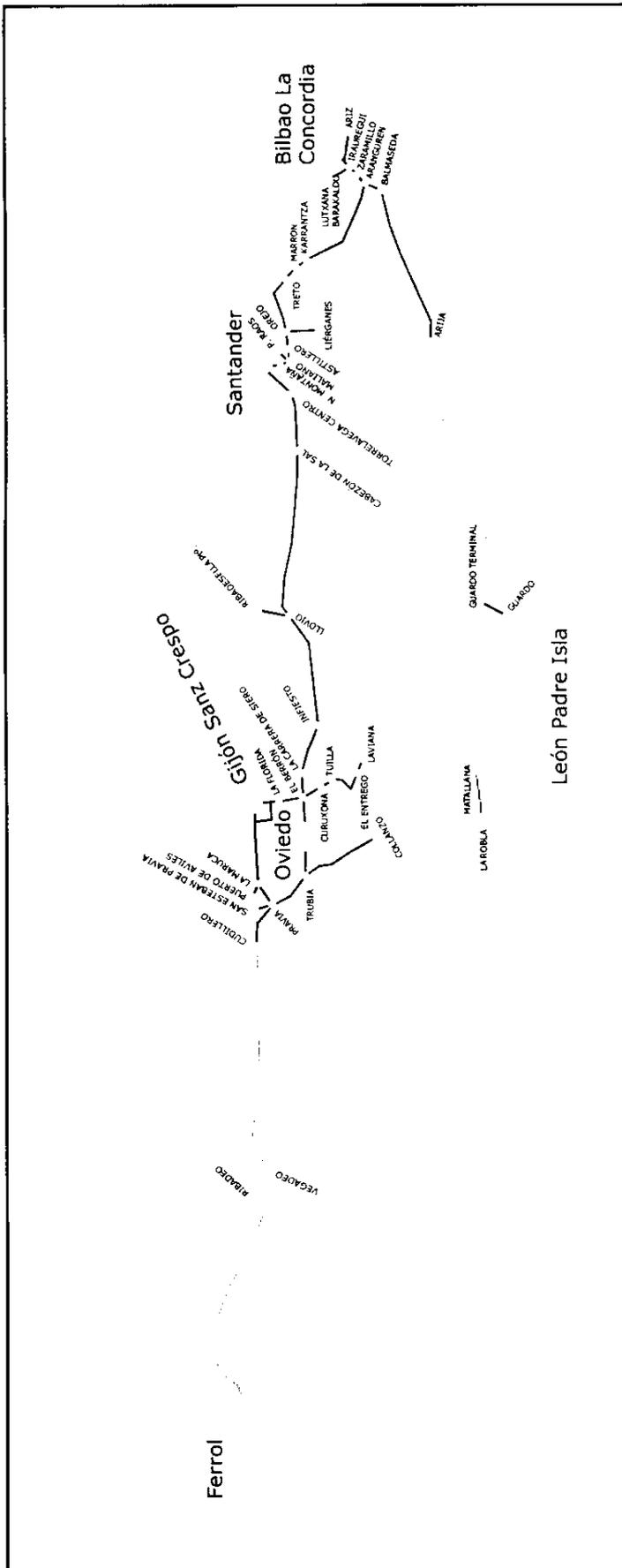
La longitud máxima de los trenes de mercancías en las líneas de ancho métrico se indican en el mapa 11.1

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



BÁSICA
ESPECIAL

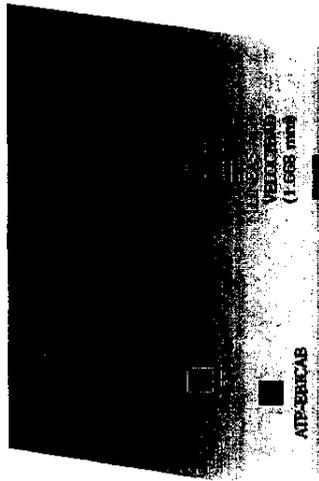
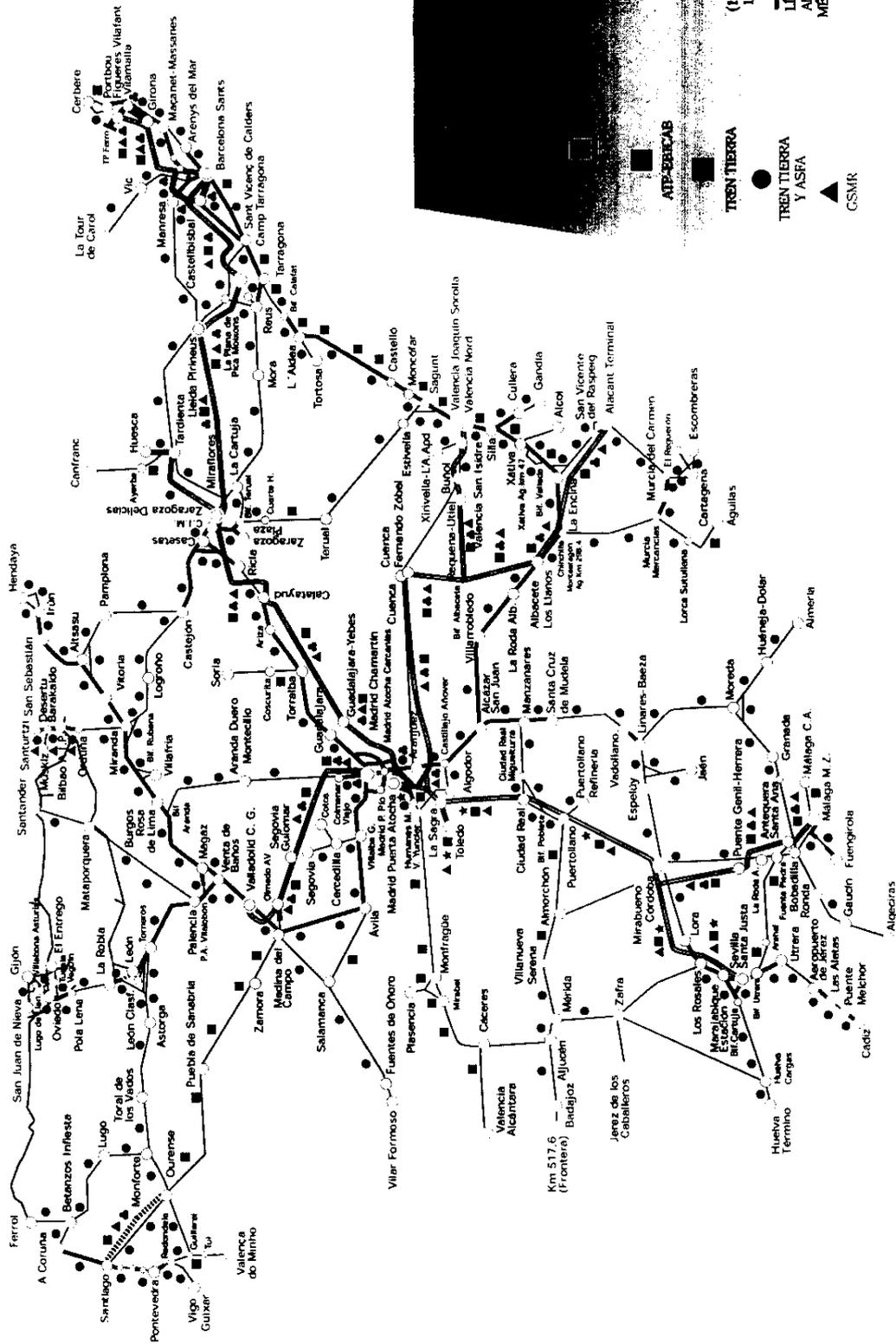
BLOQUEOS DE LAS LINEAS DE ANCHO METRICO



LOS NIÑOS
Cartagena
Plaza Bastarreche

— B.A.U./B.A.D./B.A.B (Bloqueo automático + CTC) B.A.U (Bloqueo automático)
— Otros procedimientos (regulado por consigna)

SISTEMAS DE SEGURIDAD



Anexo I Catálogo de Líneas y Tramos de la Red Ferroviaria de Interés General

Forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General, Real Decreto-Ley 4/2013, de 22 de febrero:

a) Las líneas y tramos contenidos en el siguiente cuadro

Línea	Origen	Destino
010	MADRID-PUERTA DE ATOCHA.	SEVILLA-SANTA JUSTA.
012	MADRID-PUERTA DE ATOCHA.	CAMBIADOR ATOCHA.
016	MAJARABIQUE.	CAMBIADOR MAJARABIQUE.
018	BIF. CERRO NEGRO/STA. CATALINA.	CTT CERRO NEGRO AV.
020	LA SAGRA.	TOLEDO.
022	CAMBIADOR ALCOLEA.	BIF. CAMBIADOR ALCOLEA.
024	YELES AGUJA KM.34,397.	BIF. BLANCALES.
030	BIF. MÁLAGA-A. V.	MARIA ZAMBRANO.
032	ANTEQUERA-SANTA ANA.	CAMBIADOR ANTEQUERA.
040	BIF. TORREJÓN DE VELASCO.	VALENCIA-JOAQUÍN SOROLLA.
042	BIF. ALBACETE.	ALBACETE-LOS LLANOS.
050	LIMITE ADIF - TP FERRO.	MADRID-PUERTA DE ATOCHA.
052	CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN.	BIF. CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN.
054	BIF. CANAL IMPERIAL.	BIF. MONCASI.
056	BIF. ARTESA DE LLEIDA.	BIF. LES TORRES DE SANUI.
060	BIF. CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS.	CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS.
066	BIF. CAN TUNIS-A. V.	CAN TUNIS-A. V.
068	VALLECAS AV - AGUJA KM.12,300.	LOS GAVILANES - AGUJA KM. 13,400.
070	BIF. HUESCA.	HUESCA.
072	CTT FUENCARRAL AV.	CAMBIADOR MADRID-CHAMARTÍN.
074	CAMBIADOR MEDINA DEL CAMPO.	OLMEDO-AV.-AG.KM 133,9.
076	CAMBIADOR VALDESTILLAS.	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS.
078	CAMBIADOR VALLADOLID C. GRANDE.	VALLADOLID-CAMPO GRANDE.

Línea	Origen	Destino
080	VALLADOLID-CAMPO GRANDE.	MADRID-CHAMARTÍN.
082	BIF. A GRANDEIRA AG. KM. 85,0.	BIF. COTO DA TORRE
100	FRONTERA HENDAYA/IRÚN.	MADRID-CHAMARTÍN.
102	BIF. ARANDA.	MADRID-CHAMARTÍN.
104	ALCOBENDAS-S. SEBASTIÁN DE LOS REYES.	UNIVERSIDAD-CANTOBLANCO.
106	FRONTERA HENDAYA/IRÚN.	IRÚN.
108	VALLADOLID-CAMPO GRANDE.	LA CARRERA (CGD).
110	SEGOVIA.	VILLALBA DE GUADARRAMA.
112	BIF. LÍNEA MADRID-HENDAYA.	VALLADOLID-ARGALES.
116	LOS COTOS.	CERCEDILLA.
120	FRONTERA VILAR FORMOSO/FUENTES DE OÑORO.	MEDINA DEL CAMPO.
122	SALAMANCA.	ÁVILA.
124	SALAMANCA.	VALDUNCIEL (CGD).
126	ARANDA DE DUERO-MONTECILLO.	ARANDA DE DUERO-CHELVA (CGD).
130	GIJÓN-SANZ CRESPO.	VENTA DE BAÑOS.
132	BIF. TUDELA-VEGUIN.	ABLAÑA.
134	LEON-CLASIFICACIÓN.	TORNEROS.
138	BIF. GALICIA.	BIF. BASE LEON.
140	BIF. TUDELA-VEGUIN.	EL ENTREGO.
142	SOTO DE REY.	BIF. OLLONIEGO.
144	SAN JUAN DE NIEVA.	VILLABONA DE ASTURIAS.
146	BIF. VIELLA.	BIF. PEÑA RUBIA.
150	ABOÑO.	SERIN.
152	GIJÓN-PUERTO.	VERIÑA.
154	LUGO DE LLANERA.	TUDELA-VEGUIN.
160	SANTANDER.	PALENCIA.
162	SOLVAY FACTORIA (CGD).	SIERRAPANDO (APD).

Línea	Origen	Destino
164	PALENCIA ARROYO VILLALOBON.	MAGAZ.
166	BIF. RUBENA.	VILLAFRIA.
168	VILLAFRIA.	BIF. RUBENA - AG. KM. 377,3.
172	CAMBIADOR MADRID-CHAMARTÍN.	MADRID-CHAMARTÍN.
174	MEDINA DEL CAMPO.	CAMBIADOR MEDINA DEL CAMPO.
176	VALDESTILLAS.	CAMBIADOR VALDESTILLAS.
178	VALLADOLID - AG. KM 250,2.	CAMBIADOR VALLADOLID C. GRANDE.
200	MADRID-CHAMARTÍN.	BARNA.-EST. DE FRANÇA.
202	TORRALBA.	CASTEJÓN DE EBRO.
204	BIF. CANFRANC.	CANFRANC.
208	SAN JUAN DE MOZARRIFAR.	SAN GREGORIO.
210	MIRAFLORES.	TARRAGONA.
212	HOYA DE HUESCA - AGUJA KM. 2,3.	BIF. HOYA DE HUESCA.
214	C.I.M. DE ZARAGOZA.	LA CARTUJA.
216	BIF. PLAZA - AG. KM. 1,4.	BIF. PLAZA - AG. KM. 8,7.
218	BIF. PLAZA.	ZARAGOZA-PLAZA.
220	LLEIDA-PIRINEUS.	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT.
222	FRONTERA LA TOUR DE CAROL - ENVEIGT/PUIGCERDÁ.	MONTCADA-BIFURCACIO.
224	CERDANYOLA UNIVERSITAT.	CERDANYOLA DEL VALLES.
230	LA PLANA - PICAMOIXONS.	REUS.
234	REUS.	CONSTANTÍ.
238	CASTELLBISBAL - AGUJAS LLOBREGAT.	BARCELONA - MORROT.
240	SANT VICENÇ DE CALDERS.	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT.
242	MARTORELL - SEAT.	AGUJA KM. 71,185.
244	AGUJA KM. 70,477.	AGUJA KM. 0,500.
246	MOLLET - SANT FOST.	CASTELLBISBAL - AGUJAS RUBI.
250	BELLVITGE AGUJA KM. 674,8.	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT.
254	AEROPORT.	EL PRAT DE LLOBREGAT.
260	FIGUERES - VILAFANT.	VILAMALLA.

Línea	Origen	Destino
262	BIF. SAGRERA.	BIF. CLOT.
264	MONTCADA -BIFURCACIO.	BIF. AIGÜES.
266	BIF. GLORIAS.	BIF. VILANOVA.
268	BIF. SAGRERA.	BIF. ARAGO.
270	FRONTERA CERBERE/PORTBOU.	BIF. SAGRERA.
274	FRONTERA CERBERE/PORTBOU.	PORTBOU.
276	MAÇANET -MASSANES.	BIF. SAGRERA.
278	LA LLAGOSTA.	BIF. NUDO MOLLET.
280	BIF. MOLLET.	BIF. NUDO MOLLET.
282	CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN.	CAMBIADOR PLASENCIA-AG.KM.308,6.
284	CIM-AGUJA KM. 337,1.	CIM-AGUJA KM. 0,7.
286	LA CARTUJA-AGUJA KM. 23,3.	LA CARTUJA-AGUJA KM. 351,1.
288	MIRAFLORES-AGUJA KM. 345,6.	MIRAFLORES-AGUJA KM. 0,9.
290	CIM-AGUJA KM. 337,1.	CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS.
294	RODA DE BARA -CAMB. DE ANCHO.	RODA DE BARA.
298	GIRONA-MERCADERIES.	BIF. GERONA MERCANCÍAS.
300	MADRID-CHAMARTÍN.	VALENCIA-ESTACIO DEL NORD.
302	AGUJA CLASIF. KM. 146,1.	ALCAZAR DE SAN JUAN.
304	ALFAFAR -BENETUSSER.	VFSL - AG. KM. 1,3.
306	SAN VICENTE DE RASPEIG.	S. VICENTE DE RASPEIG-AGUJA KM.448.
308	ALBACETE-LOS LLANOS.	CAMBIADOR ALBACETE.
310	ARANJUEZ.	VALENCIA - SANT ISIDRE.
312	CASTILLEJO- AÑOVER.	ALGODOR.
314	XIRIVELLA-L'ALTER (APD).	VALENCIA - SANT ISIDRE.
318	CAMBIADOR ALBACETE.	ALBACETE-AGUJA KM. 279,4.
320	CHINCHILLA MONTEAR.AG.KM.298,4.	CARTAGENA.
322	AGUILAS.	MURCIA CARGAS.
324	AGUJA KM. 0,8.	CARTAGENA.
326	AGUJA KM. 523,2.	ESCOMBRERAS.

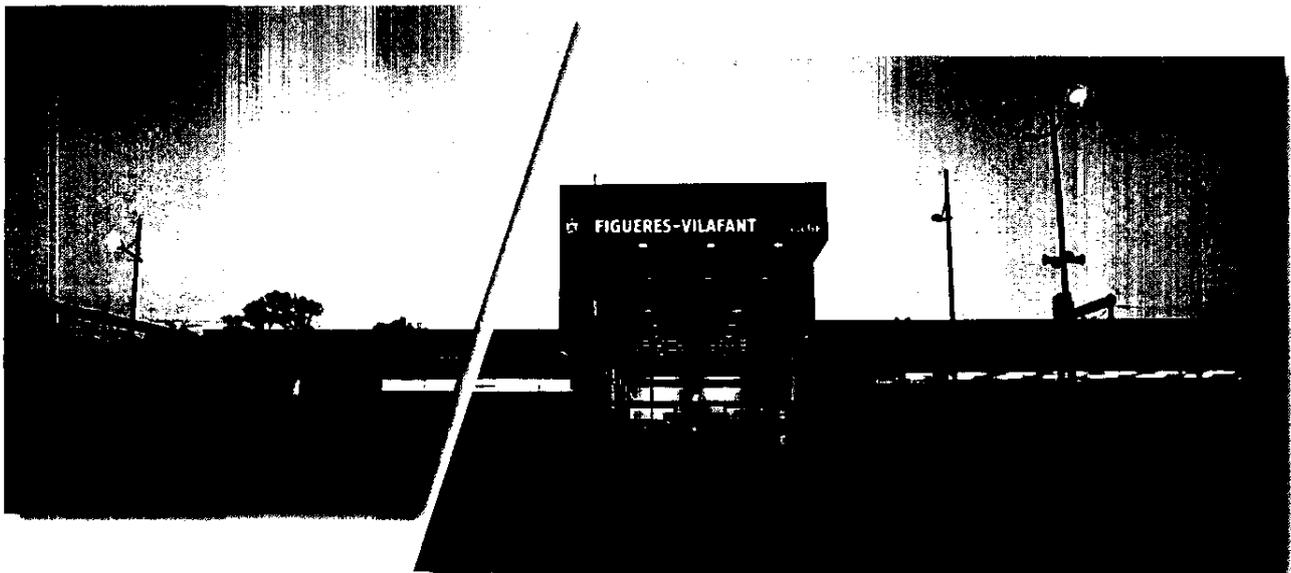
Línea	Origen	Destino
328	VALENCIA - A. V. - AGUJA KM. 396,7.	CAMBIADOR VALENCIA.
330	LA ENCINA.	ALACANT-TERMINAL.
332	LA ENCINA AGUJA KM. 2.963.	CAUDETE.
334	SANT GABRIEL.	ALACANT-BENALUA (CGD).
336	EL REGUERÓN.	ALACANT-TERMINAL.
338	CAMBIADOR VALENCIA.	VALENCIA-JOAQUIN SOROLLA.
340	BIF. VALLADA.	XATIVA-AGUJA KM. 47,0.
342	ALCOI.	XATIVA.
344	GANDIA.	SILLA.
346	GANDIA PORT.	GANDIA-MERCADERIES.
348	FORD.	SILLA.
360	LOS NIETOS.	CARTAGENA PZ BAS.
400	ALCAZAR DE SAN JUAN.	CÁDIZ.
402	ESPELUY-AGUJA KM. 340,1.	JAEN.
404	ESPELUY-AGUJA KM. 338,8.	ESPELUY-AGUJA KM. 150,5.
406	LAS ALETAS.	UNIVERSIDAD DE CÁDIZ (APD).
408	ALCOLEA-AGUJA KM.431,9.	CAMBIADOR ALCOLEA.
410	LINARES-BAEZA.	ALMERIA.
412	MINAS DEL MARQUESADO.	HUENEJA-DOLAR.
414	BIF. ALMERÍA.	BIF. GRANADA.
416	MOREDA.	GRANADA.
418	ANTEQUERA-STA.ANA-AGJ.KM.50,4.	ANTEQUERA-STA.ANA-AGJ.KM.48,3.
420	BIF. LAS MARAVILLAS.	ALGECIRAS.
422	BIF. UTRERA.	FUENTE DE PIEDRA.
426	GRANADA.	FUENTE DE PIEDRA.
428	CAMBIADOR ANTEQUERA.	ANTEQUERA-SANTA ANA-AGUJA KM. 50,4.
430	BIF. CÓRDOBA - EL HIGUERÓN.	LOS PRADOS.
432	CÓRDOBA-CENTRAL.	EL HIGUERÓN.
434	CAMBIADOR CÓRDOBA.	VALCHILLON.

Línea	Origen	Destino
436	FUENGIROLA.	MÁLAGA-CENTRO ALAMEDA (APD).
440	BIF. LOS NARANJOS.	HUELVA-TERMINO.
442	CAMBIADOR MAJARABIQUE.	BIF. LOS NARANJOS.
444	BIF. TAMARGUILLO.	LA SALUD.
446	BIF. CARTUJA.	CARTUJA.
450	BIF. LA NEGRILLA.	BIF. S. BERNARDO.
452	PUERTO DE SEVILLA (CGD).	LA SALUD.
454	CAMBIADOR MAJARABIQUE.	BIF. SAN JERÓNIMO.
456	LA SALUD- AGUJA KM. 6,2.	LA SALUD-AGUJA KM. 10,2.
458	MAJARABIQUE-ESTACION.	BIF. SAN JERÓNIMO.
500	BIF. PLANETARIO.	VALENCIA DE ALCÁNTARA.
504	VILLALUENGA-YUNCLER.	ALGODOR.
508	BADAJOS.	KM. 517,6 (FRONTERA).
510	ALJUCEN.	CÁCERES.
512	ZAFRA.	HUELVA-CARGAS.
514	ZAFRA.	JEREZ DE LOS CABALLEROS (CGD).
516	MÉRIDA.	LOS ROSALES.
520	CIUDAD REAL.	BADAJOS.
522	MANZANARES.	CIUDAD REAL.
524	CIUDAD REAL-MIGUELTURRA.	BIF. POBLETE.
526	PUERTOLLANO.	PUERTOLLANO-REFINERIA.
528	ALMORCHON.	MIRABUENO.
530	MONFRAGÜE.	PLASENCIA.
532	MONFRAGÜE-AGUJA KM. 255,4.	MONFRAGÜE-AGUJA KM. 4,4.
600	VALENCIA-ESTACIO DEL NORD.	SANT VICENÇ DE CALDERS.
602	VFSL - AG. KM. 2,3.	VALENCIA PUERTO NORTE.
604	LES PALMES.	PORT DE CASTELLO.
606	VFSL - AG. KM. 1,3.	VALENCIA PUERTO SUR.
608	CLASIFICACION VALENCIA-F.S.L.	VFSL - AG. KM. 1,6.

Línea	Origen	Destino
610	SAGUNT.	BIF. TERUEL.
612	SAGUNT-AGUJA KM. 28.3.	SAGUNT-AGUJA KM. 268.8.
614	VALENCIA-AGUJA ESTACION A.V.	VALENCIA-JOAQUÍN SOROLLA.
620	TORTOSA.	L'ALDEA-AMPOSTA-TORTOSA.
622	AGUJA CLASIF. KM. 272.0.	TARRAGONA-CLASSIFICACIO.
624	AGUJA CLASIF. KM. 100.4.	TARRAGONA.
700	INTERMODAL ABANDO IND. PRIETO.	CASETAS.
702	CABAÑAS DE EBRO.	GRISEN.
704	BIF. RIOJA.	BIF. CASTILLA.
710	ALTSASU.	CASTEJÓN DE EBRO.
712	BIF. KM.534,0.	BIF. KM.231,5.
720	SANTURTZI.	INTERMODAL ABANDO IND. PRIETO.
722	MUSKIZ.	DESERTU-BARAKALDO.
724	BILBAO MERCANCÍAS.	SANTURTZI.
726	BIF. LA CASILLA.	AGUJA DE ENLACE.
740	PRAVIA.	FERROL.
750	GIJON-SANZ CRESPO.	PRAVIA.
752	LAVIANA.	GIJÓN-SANZ CRESPO.
754	SOTIELLO.	PUERTO EL MUSEL.
756	AGUJA ENLACE SOTIELLO.	AGUJA ENLACE VERIÑA.
758	LA MARUCA MERCANCÍAS.	PUERTO AVILÉS.
760	OVIEDO.	TRUBIA.
762	SOTO UDRION.	SAN ESTEBAN DE PRAVIA.
764	TRUBIA.	COLLANZO.
770	VALDECILLA LA MARGA.	OVIEDO.
772	LIERGANES.	OREJO.
774	PUERTO DE RAOS.	MALIAÑO (APD).
776	RIBADESELLA PUERTO.	LLOVIO.
780	BILBAO LA CONCORDIA.	SANTANDER.

Línea	Origen	Destino
782	ARIZ.	BASURTO HOSPITAL.
784	LUTXANA-BARAKALDO.	IRAUREGUI.
790	ARANGUREN.	LA ASUNCIÓN UNIVERSIDAD/LEÓN.
792	MATALLANA.	LA ROBLA.
794	GUARDO.	TERMICA VELILLA.
800	A CORUÑA.	LEON.
802	TORAL DE LOS VADOS.	VILLAFRANCA DEL BIERZO (CGD).
804	BETANZOS-INFESTA.	FERROL.
806	LA BAÑEZA.	ASTORGA.
810	BIF. CHAPELA.	MONFORTE DE LEMOS.
812	VIGO-GUIXAR.	BIF. CHAPELA.
814	GUILLAREI.	FRONTERA VALENCA DO MINHO/TUI.
816	GUILLAREI-AG. KM. 141.6.	GUILLAREI-AG. KM. 0.9.
820	ZAMORA.	MEDINA DEL CAMPO.
822	ZAMORA.	A CORUÑA.
824	REDONDELA.	SANTIAGO DE COMPOSTELA.
826	CENTRAL TERMICA DE MEIRAMA.	CERCEDA-MEIRAMA.
828	FAXIL.	PORTAS.
830	BIF. UXES.	BIF. SAN CRISTOBAL.
832	AGUJA KM. 545,4.	BIF. SAN DIEGO.
834	A CORUÑA-SAN DIEGO.	BIF. EL BURGO.
836	BIF. LEON.	BIF. RIO BERNESGA.
838	BIF. TORNEROS.	BIF. QUINTANA.
840	CERCEDA-MEIRAMA-AG. KM. 000,729.	MEIRAMA-PICARDEL.
842	BIF. RIO SAR.	BIF. A GRANDEIRA AG. KM. 376,1.
900	MADRID-CHAMARTÍN.	MADRID-ATOCHA CERCANÍAS.
902	PITIS.	HORTALEZA.
904	BIF. FUENCARRAL.	FUENCARRAL-AGUJA KM 4,5.
906	FUENCARRAL-COMPLEJO.	MADRID-CHAMARTÍN.

Línea	Origen	Destino
908	HORTALEZA.	AEROPUERTO-T4.
910	MADRID-ATOCHA CERCANIAS.	PINAR DE LAS ROZAS.
912	LAS MATAS.	PINAR DE LAS ROZAS.
914	BIF. CHAMARTIN.	BIF. P. PIO.
916	DELICIAS.	MADRID-SANTA CATALINA.
920	MÓSTOLES - EL SOTO.	PARLA.
930	MADRID-ATOCHA CERCANÍAS.	SAN FERNANDO DE HENARES.
932	MADRID-ATOCHA CERCANÍAS.	MADRID-SANTA CATALINA.
934	MADRID-ABROÑIGAL.	BIF. REBOLLEDO.
936	SAN CRISTOBAL INDUSTRIAL.	VILLAVERDE BAJO.
938	MADRID-ATOCHA CERCANÍAS.	ASAMBLEA MADRID-ENTREVÍAS (APD).
940	O'DONNELL.	VICALVARO- CLASIFICACIÓN.
942	VILLAVERDE BAJO.	VALLECAS-INDUSTRIAL.
944	VICALVARO.	VICALVARO- CLASIFICACIÓN.
946	MADRID-SANTA CATALINA.	VILLAVERDE BAJO.
948	VICALVARO-CLASIF.AGUJA KM. 3.007.	BIF. VICALVARO- CLASIFICACIÓN.



b) Infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de los Puertos de Interés General que se relacionan a continuación:

- ♦ Pasaia.
- ♦ Bilbao.
- ♦ Santander.
- ♦ Gijón-Musel.
- ♦ Avilés.
- ♦ Ferrol y su ría.
- ♦ A Coruña.
- ♦ Vilagarcía de Arousa.
- ♦ Marín y ría de Pontevedra.
- ♦ Vigo y su ría.
- ♦ Huelva.
- ♦ Sevilla y su ría.
- ♦ Cádiz y su bahía.
- ♦ Bahía de Algeciras.
- ♦ Málaga.
- ♦ Almería.
- ♦ Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras).
- ♦ Alicante.
- ♦ Gandía.
- ♦ Valencia.
- ♦ Sagunto.
- ♦ Castellón.
- ♦ Tarragona.
- ♦ Barcelona.

c) Tramo Figueras-Frontera Francesa de la Sección Internacional entre Figueras y Perpiñán



Anexo J Principales Características de la Nueva Conexión de Alta Velocidad entre Albacete y Alicante

El trayecto Albacete-Alicante, de 165 kilómetros de longitud, forma parte de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, ha supuesto una inversión de 1.920 millones de euros y se convierte en el eje central de las futuras conexiones de alta velocidad del centro con el sureste peninsular. Con la extensión de la alta velocidad a Alicante se eleva ya a 31 el número de estaciones conectadas directamente a la red de alta velocidad española, distribuidas en 21 provincias que concentran aproximadamente al 60,3% de la población total española.

Entre las características técnicas de esta infraestructura, destacan las siguientes:

- ◆ Estaciones: Albacete Los Llanos, Villena Alta Velocidad y Alacant Terminal.
- ◆ Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET): Chinchilla, Bonete y Monforte del Cid.
- ◆ Centro de Regulación y Control de alta velocidad: Albacete.
- ◆ Electrificación: 2X25 KV en corriente alterna.
- ◆ Subestaciones eléctricas: Campanario y Sax.
- ◆ Sistemas de protección al tren: ERTMS N2 y ASFA digital.
- ◆ Telecomunicaciones móviles: GSM-R

Elementos Singulares del Trayecto Albacete-Alicante

⊙ Túneles:

- ◆ Túnel de Las Barrançadas.
- ◆ Túnel de la Sierra de las Águilas.
- ◆ Túnel del Canal de Acceso a la estación de Alicante.



⊙ Viaductos:

- ◆ Viaducto sobre la Acequia del Rey y la CV-813.
- ◆ Viaducto del Cordel de Sax.
- ◆ Viaducto sobre el río Vinalopó.
- ◆ Viaducto sobre el barranco de Salinetas y la vía férrea La Encina-Alicante (1.260 m).

⊙ Nudos Ferroviarios:

- ◆ Nudo de La Encina (Fase I): Tiene una longitud de 25,5 km. Ubicado en los términos municipales de Almansa y Caudete (Albacete), Villena (Alicante) y Fuente la Higuera (Valencia), constituye el punto de bifurcación y confluencia de las líneas que conectan entre sí Madrid/Albacete, Valencia y Alicante/Murcia. Entre sus elementos singulares destacan ocho viaductos.
- ◆ Nudo de Monforte del Cid: El nudo ferroviario de distribución de la línea de alta velocidad desde Albacete hacia la ciudad de Alicante, por un lado, y a las de Elche y Murcia, por otro, forma un triángulo que posibilita la conexión entre las tres poblaciones.

Tecnología de Vanguardia y Máxima Seguridad

En el plano tecnológico, esta nueva línea facilita e incorpora los avances en materia de I+D+i mediante la innovación en infraestructura, señalización, electrificación y material rodante.

Además, constituye un campo de integración de tecnología estándar europea, desarrollada por ingenieros españoles. La implantación del sistema ERTMS nivel 2 de gestión de la circulación ferroviaria, que sitúa a la línea en cabeza en materia de tecnología en redes de alta velocidad.

Las Estaciones

Para adecuar las estaciones a las necesidades generadas por los nuevos tráficos de alta velocidad, se ha construido una nueva estación en Villena y se ha procedido a la adaptación de la estación de Alicante.

⊙ Estación de Villena de Alta Velocidad

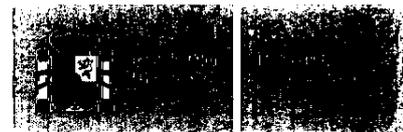
El edificio ha sido diseñado siguiendo criterios de sostenibilidad, basados en el manual 'Estación Sostenible 360º'. El uso racional de los recursos, el ahorro de energía, el aislamiento térmico, la completa accesibilidad y el respeto al medio ambiente constituyen los conceptos básicos del proyecto.

⊙ Adaptación de la Estación de Alicante a la Alta Velocidad

La ampliación de la estación se ha efectuado mediante una playa de seis vías (4 de ancho internacional UIC y las 2 restantes de ancho ibérico), y tres andenes, que se ubican en el lado norte. La llegada de la alta velocidad ha precisado del espacio adyacente para la construcción de la zona de embarque, así como para conectar los andenes destinados a los servicios de alta velocidad con el edificio de viajeros de la actual estación.

Además, existen espacios destinados a estacionamiento de taxis, vehículos de alquiler, autocares y zona de abastecimiento de trenes, entre otros.

www.adif.es



www.adif.es

